

No.43

OTOÑO 2022

Ferrari

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



FERRARI PUROSANGUE

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



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

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



PAG. 6	—	FERRARI PUROSANGUE
PAG. 30	—	FERRARI SP51 ROADSTER
PAG. 40	—	MODA FERRARI
PAG. 51	—	FERRARI EDUCACIÓN
PAG. 55	—	MEDIO AMBIENTE
PAG. 58	—	CAVALCADE CLASSICHE

PAG. 60	—	SÓLLER
PAG. 66	—	CUENCA
PAG. 72	—	LE MANS 2022
PAG. 80	—	RIBEIRA SACRA
PAG. 84	—	ELEGANCIA MAGNA
PAG. 92	—	ASAMBLEA GENERAL



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari Purosangue, como ningún otro.

El primer coche de cuatro puertas y cuatro plazas en la historia de Ferrari. Como culminación a 75 años de investigación de vanguardia, una combinación perfecta de prestaciones puras e incomparable confort, donde las posibilidades, el placer de conducir y el uso del automóvil coexisten en armonía. Su V12 atmosférico montado en la parte central asegura que el coche, con sus 725 cv, libere más potencia que cualquier otro de su segmento, garantizando al mismo tiempo una inconfundible banda sonora del motor.

La emoción de la conducción Made in Maranello está garantizada gracias a un trabajo aerodinámico extremadamente exhaustivo y a la incorporación de la dinámica propia de todos los vehículos deportivos **más extremos de Ferrari. El chasis totalmente nuevo con techo de fibra de carbono se caracteriza** por las puertas traseras abatibles y alberga cuatro generosos asientos eléctricos calefactados. El maletero es el más grande jamás visto en un Ferrari y los asientos traseros se pliegan para ofrecer aún más espacio. Gracias a su moderna arquitectura, el Ferrari Purosangue es un coche versátil que combina un confort inigualable con las prestaciones y el placer de conducción característicos de Ferrari.

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

Ferrari Madrid
C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella
Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@odesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

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

FERRARI PUROSANGUE

Descomunal

Después de años de espera para la comunidad automovilística internacional, Ferrari presentó el Purosangue, el primer coche de cuatro puertas y cuatro plazas en los 75 años de historia del Cavallino Rampante, en el magnífico entorno del Teatro del Silenzio en Lajatico (Pisa).

Desde los primeros años de la marca, los coches 2+2 (es decir, con dos asientos delanteros y dos traseros más pequeños) han desempeñado un papel importante en su estrategia. Muchos Ferraris han hecho de la combinación de prestaciones únicas y confort de primera clase, uno de los pilares de su éxito. Ahora, como culminación a 75 años de investigación de vanguardia, Ferrari ha creado un coche que es único en la escena mundial. No sólo porque combine prestaciones, placer de conducir y comodidad, sino porque también simboliza e integra el ADN icónico del Cavallino Rampante. De ahí que se haya elegido el nombre de Purosangue, que en italiano significa "pura sangre".





Para poder alcanzar los ambiciosos objetivos fijados para este proyecto y crear un coche digno de incluirse en la gama, se adoptó una disposición completamente diferente y unas proporciones innovadoras en comparación con los típicos GTs modernos (los llamados crossover y SUV), donde el motor va montado en la parte delantera del coche, casi a horcajadas sobre el eje delantero, con la caja de cambios acoplada directamente a él. Esto suele implicar una distribución del peso menos óptima que proporciona una dinámica y un placer de conducción más alejados de los estándares de excelencia a los que se han acostumbrado los clientes y entusiastas del Cavallino Rampante.

El Purosangue, a diferencia, monta un motor en la parte delantera con la caja de cambios en la parte trasera para crear una disposición deportiva transeje. La unidad de transferencia de potencia (PTU) está acoplada delante del motor para proporcionar una transmisión 4x4 única. Esto proporciona exactamente la distribución de peso 49:51% que los ingenieros de Maranello consideran óptima para un deportivo con motor delantero central.

El Purosangue se sitúa por encima del resto del mercado gracias a sus prestaciones y su confort. Es el único coche de estas proporciones que cuenta con un V12 de aspiración natural montado en la parte central delantera. Se trata del motor más icónico de Maranello que debuta en esta nueva configuración para garantizar que el coche libere más potencia que ningún otro del segmento (725 cv), y que regale la banda sonora más espectacular del motor Ferrari. Además, es capaz de ofrecer un 80% de par incluso a bajas revoluciones garantizando un placer de conducción único en todo momento.

El desarrollo aerodinámico del Purosangue se ha centrado en hacer que la carrocería, los bajos y el difusor trasero sean lo más eficientes posible. Las nuevas soluciones incluyen la sinergia entre el parachoques delantero y el embellecedor del paso de rueda, que genera una cortina de aire que sella aerodinámicamente las ruedas delanteras, evitando que se generen flujos de aire transversales turbulentos.

Ferrari también ha dotado al Purosangue de las últimas iteraciones de los sistemas de control dinámico del vehículo introducidos en sus deportivos más potentes y exclusivos, incluyendo la dirección independiente a las cuatro ruedas y el ABS 'evo' con el Sensor Dinámico del Chasis de 6 vías (6w-CDS). El sistema Ferrari active suspension system hace su debut mundial. Este sistema controla de forma muy eficaz el balanceo de la carrocería en las curvas, así como la zona de contacto de los neumáticos en los baches de alta frecuencia, para ofrecer el mismo rendimiento y respuesta de conducción que cualquier de los coches deportivos de la marca.

El nuevo chasis cuenta con un techo de fibra de carbono de serie para reducir el peso y su centro de gravedad. El rediseño de la carrocería desde cero también ha permitido a los diseñadores incorporar puertas traseras batientes (puertas de bienvenida) para facilitar la entrada y la salida, manteniendo el coche lo más compacto posible. El habitáculo cuenta con cuatro generosos asientos eléctricos calefactados que permiten acoger cómodamente a cuatro adultos. El maletero es el más grande jamás visto en un Ferrari y los asientos traseros se pliegan para aumentar el espacio de equipaje. Naturalmente, el Purosangue tiene una posición de conducción más dominante que otros Ferrari, pero la configuración es la misma que en cualquier otro modelo de la gama. Como resultado, la posición de conducción sigue siendo íntima y cercana al suelo para proporcionar una mayor conexión con las capacidades dinámicas del coche.

El Purosangue ofrece unas cifras de rendimiento líderes en su clase (de 0 a 100 km/h en 3,3 s y de 0 a 200 en 10,6 s). La posición de conducción y la embriagadora banda sonora del V12 atmosférico ofrecen una experiencia de conducción totalmente nueva y también íntegramente Ferrari. El hecho de que se ofrezca de serie un amplio abanico de contenidos centrados en el confort, como el sistema de audio Burmester®, y que los numerosos extras opcionales, entre los que se encuentra la flamante tapicería Alcantara®, derivada de poliéster reciclado certificado, convierten al Purosangue en el cuatro puertas de cuatro plazas más completo de su segmento.

TREN DE POTENCIA

El motor del Purosangue (llamado en código F140IA) mantiene la exitosa arquitectura de los últimos 12 cilindros del Cavallino Rampante, es decir, un ángulo de 65° entre sus bancadas de cilindros, una cilindrada de 6.5 litros, cárter seco e inyección directa de alta presión. A todo lo anterior se añade que fue diseñado para producir la mayor cantidad de par a bajas revoluciones con el objetivo de no perder la sensación de potencia lineal e interminable típica de los V12 atmosféricos de Ferrari. El 80% del par máximo está disponible a sólo 2.100 rpm y alcanza un máximo de 716 Nm a 6.250 rpm. La potencia máxima de 725 cv se alcanza a 7.750 rpm y la respuesta del acelerador es la propia de un auténtico deportivo.

Los sistemas de admisión, distribución y escape han sido completamente rediseñados, mientras que las culatas derivan del 812 Competizione. Se ha prestado gran atención a la mejora de la eficiencia mecánica y de la combustión, empleando soluciones de calibración inspirados en la Fórmula 1. El resultado es que el motor más potente jamás desarrollado por Ferrari para un coche de cuatro plazas es también el más potente de su segmento, así como el único capaz de ofrecer esa banda sonora V12 de Ferrari inigualable y tan reconocible.

El Purosangue está equipado con el icónico motor V12 atmosférico de Maranello,
que puede desatar unos descomunales 725 cv







Para garantizar la máxima eficiencia mecánica, se han rediseñado las masas giratorias. El cigüeñal de acero nitrurado se ha modificado para alargar la carrera y los conductos internos de aceite se han desarrollado para mejorar el flujo de aceite a los cojinetes del extremo grande. Las menores tolerancias de los cojinetes mejoran el consumo. El conjunto de la bomba de refrigeración y aceite también se rediseñó centrándose en la sección de barrido para reducir la fricción y la masa gracias a la adopción de rotores de menor diámetro y a la optimización de las entradas y salidas, así como de las juntas del rotor.

La sincronización del tren de válvulas es totalmente nueva, mientras que el nuevo proceso de acabado de los árboles de levas ha reducido considerablemente la rugosidad de la superficie y el coeficiente de fricción entre los lóbulos, los propios ejes y los taqués hidráulicos.

Para optimizar la curva de par y garantizar un aumento continuo en toda la gama de revoluciones, se revisó la geometría de los conductos de admisión y los plenos. La geometría del sistema de escape también se optimizó para aumentar la permeabilidad y reducir la contrapresión. Hay pistones específicos con una corona rediseñada para aumentar la eficiencia de la combustión.

El sistema de inyección directa del motor consta de dos bombas de combustible de alta presión a 350 bares que suministran gasolina a los inyectores de las cámaras de combustión. El sistema de encendido, compuesto por 12 bobinas y bujías, está constantemente supervisado por la ECU, que cuenta con un sistema de detección de iones que mide las corrientes ionizantes para controlar el tiempo de encendido. Dispone de una función de chispa única y otra múltiple para que la combustión sea lo más eficiente posible a todas las revoluciones. La ECU también controla la combustión en la cámara para garantizar que el motor trabaje siempre con la máxima eficiencia termodinámica, gracias a una sofisticada estrategia que reconoce el octanaje (RON) del combustible en el depósito y ajusta el avance en función del mismo. La estrategia del motor incluye una nueva función patentada, derivada de la experiencia de Ferrari en la Fórmula 1, que optimiza el par durante las maniobras de aceleración transitoria en el rango bajo y medio.

La banda sonora del motor es un magnífico ejemplo de integración entre la gloriosa sinfonía creada por la secuencia de combustión del motor y la capacidad de Ferrari para controlar la acústica en el habitáculo. Los colectores de escape de igual longitud, están ajustados para garantizar que los 12 cilindros se encuentran en perfecta armonía. El nuevo plenum con conducto de admisión optimizado acompaña las notas altas del V12 con el cuerpo de las frecuencias medias. Los dos silenciadores progresivos, cuya respuesta se incluye ahora en los ajustes de Manettino, se adaptan a la conducción en ciudad y a las prestaciones. La banda sonora resultante es típica de Ferrari, con esos inconfundibles armónicos del V12 que están presentes, aunque sutiles, hasta que el conductor acelera a fondo: cuando el motor se acerca a la línea roja de las 8.250 rpm, se produce un cautivador crescendo que alcanza su cima en el rango de altas revoluciones que sólo los motores de Ferrari pueden brindar.

La disposición de la transmisión de doble embrague en baño de aceite de 8 velocidades se ha optimizado mediante la adopción de un cárter seco y un conjunto de embrague significativamente más compacto, lo que ha permitido reducir en 15 mm la altura instalada en el coche y, a su vez, rebajar el centro de gravedad en la misma proporción. El rendi-

miento del nuevo embrague es un 35% mayor, transmitiendo hasta 1.200 Nm de par dinámico en los cambios de marcha. Gracias a un sistema hidráulico de accionamiento de nueva generación, los tiempos de llenado del embrague son ahora más rápidos, por lo que los tiempos totales de cambio de marcha se han reducido en comparación con el anterior DCT de 7 velocidades. Las nuevas relaciones de cambio hacen que las transiciones sean más cortas y muy progresivas, y una marcha superior más larga está orientada a una mayor economía en la conducción por autopista. Los cambios descendentes se han calibrado para optimizar la suavidad de los mismos, centrándose específicamente en el placer de conducir y en enfatizar el sonido del nuevo motor V12.

CHASIS Y CARROCERÍA

El chasis del Purosangue es completamente nuevo y se ha diseñado desde cero con el objetivo de producir una estructura de rigidez inigualable. La estructura inferior del chasis está hecha completamente en aleación de aluminio de alta resistencia y es fruto de la enorme experiencia que atesora Ferrari en el uso óptimo de estas aleaciones ligeras. Junto con los elementos estructurales de la parte superior de la carrocería, constituye un chasis espacial compuesto por extrusiones de sección cerrada conectadas por piezas de fundición en las que se integran elementos de chapa de aluminio que soportan la carga.

Así, el chasis es más ligero que el de los anteriores cuatro plazas de Ferrari a pesar de ser más grande. La mejora de la rigidez torsional (+30%) y de la rigidez de los largueros (+25%) es fundamental para mejorar las características NVH y, por tanto, el confort, ya que absorbe suave y silenciosamente las asperezas de las superficies de la carretera, además de proporcionar una excepcional sensación de integridad estructural.

El uso intenso de piezas de fundición huecas con paredes finas -realizadas con núcleos internos- ayudó a optimizar la estructura, maximizando el rendimiento y garantizando una mejor continuidad en las líneas de tensión que, a su vez, garantiza los tan importantes requisi-



tos en cuanto a seguridad de sus ocupantes. Además, esta tecnología específica mejora la calidad del montaje gracias a una integración más precisa, un menor número de componentes y la consiguiente reducción de las líneas de soldadura.

La carrocería está fabricada con materiales que van desde el aluminio hasta la fibra de carbono, con la introducción de acero de alta resistencia en zonas importantes y flanqueando las uniones mecánicas con adhesivo estructural. La combinación de estos diferentes materiales garantiza la máxima resistencia donde se requiere y también la ligereza en las zonas no sometidas a tensión.

Se utiliza acero de alta resistencia para las barras anti-intrusión, los refuerzos en los nodos principales y el pilar B. Nuestra meticulosa atención a los detalles en la fase de diseño también se tradujo en el uso de diferentes materiales en componentes individuales. Un ejemplo es la puerta batiente trasera, donde la parte fija es una fundición de aluminio, mientras que la parte móvil está construida en acero estampado en caliente.



La dinámica del vehículo, inspirada en los deportivos más extremos del Cavallino Rampante, convierte al Purosangue en un auténtico deportivo Ferrari de cuatro puertas



El techo monocasco de fibra de carbono con insonorización integrada es completamente nuevo y ofrece niveles de rigidez equiparables a los de un techo de cristal, al tiempo que pesa un 20% menos que un techo de aluminio con insonorización. Desde el punto de vista ergonómico, nos hemos centrado en ofrecer el mayor espacio de entrada posible manteniendo una distancia entre ejes compacta. Para ello, hemos optado por la apertura tradicional de las puertas delanteras, con una apertura de 63 grados (cinco grados más ancha que en nuestros otros modelos), combinada con una nueva puerta trasera eléctrica batiente, con una apertura de 79 grados. Además de hacer referencia a la apertura del capó del Ferrari Monza SP1/SP2 y de otros Ferraris legendarios del pasado, el capó con bisagras delanteras del Purosangue también nos permitió crear formas extremas en la zona del pilar A. El conjunto de bisagras de cuello de cisne del capó está fabricado en aluminio para conseguir solidez y estabilidad cuando se abre.

El portón trasero de aluminio se activa eléctricamente, con dos elevadores eléctricos Stabilus que permiten abrirlo hasta 73 grados para facilitar el acceso al maletero, y para que la carga y descarga de los equipajes más grandes sea sencilla. Los conjuntos de bisagras de cuello de cisne nos permitieron elaborar formas estéticas poco convencionales en la zona del alerón superior.

AERODINÁMICA

Los volúmenes y las limitaciones muy diferentes del Purosangue, verdaderamente único, plantearon un reto completamente nuevo para el departamento de aerodinámica de Ferrari, por lo que se exigió un replanteamiento radical tanto de los métodos como de las soluciones. El objetivo extremadamente ambicioso de reducción de la resistencia aerodinámica, las exigencias específicas de usabilidad y accesibilidad de este modelo en particular, y la necesidad de refrigerar el imponente V12 y accesorios exigieron cientos de horas en el túnel de viento y miles de simulaciones CFD (dinámica de fluidos computacional). Este es el tipo de trabajo de desarrollo que es lleva a cabo con los deportivos más rápidos y potentes de la gama.

El objetivo principal del diseño aerodinámico del Purosangue era la sección central del coche, esencial tanto para el diseño del flujo de aire como para reducir el coeficiente de resistencia (C_d), así como para minimizar la superficie frontal. La silueta delantera del coche se diseñó para crear una continuidad de perfil lo más fluida posible entre la zona de máxima curvatura del capó y el carril de la cabecera del parabrisas. La zona trasera del techo, la luneta trasera y el alerón, en cambio, fue la que más trabajo exigió porque es fundamental para gestionar las separaciones de flujo y los campos de presión.

El mayor compromiso posible entre la necesidad de un diseño lo más suave posible para la línea del techo y la pantalla trasera y la necesidad de reducir la altura de la propia cola, se logró utilizando dos elementos que completan el paquete aerodinámico en la parte

trasera del coche: el alerón suspendido y el nolder en el labio del maletero. Mientras que el alerón suspendido ayuda a neutralizar la curvatura del techo aguas abajo de la zona situada sobre las cabezas de los pasajeros de los asientos traseros, el nolder, de apenas 7 mm de altura, canaliza los vórtices de la estela para crear una ligera recompresión en la cola del coche.

Pasando de la sección central al volumen trasero, se aprecia una pala que comienza en la parte trasera del techo y se extiende hacia la pantalla trasera, lo que crea dos crestas, una a cada lado de la misma. Esta solución contribuye a mantener el espacio libre necesario para los pasajeros de los asientos traseros, a la vez que separa correctamente los flujos de la parte superior del techo y los de la zona del invernadero.

También fue importante para el desarrollo aerodinámico del Purosangue la estela de las ruedas, donde se implementaron varias soluciones aerodinámicas para abordar esta cuestión, incluida la integración de lamas en el embellecedor del paso de rueda flotante delantero y trasero. Sin embargo, el sistema más complejo se encuentra en la parte delantera, donde tanto el parachoques como las lamas trabajan en sinergia para crear una potente cortina de aire que sella aerodinámicamente las ruedas delanteras, evitando la generación de turbulencias transversales. Para ello se creó un conducto entre el parachoques delantero, en el exterior de las tomas de aire laterales, y la aleta vertical. Este conducto está calibrado para acelerar el flujo hacia la zona de soplado de la rejilla y crear una lámina de aire energizada en ángulo con el hombro exterior del neumático. La superficie exterior de la rejilla desvía entonces el flujo a lo largo del flanco.

En la parte trasera del embellecedor del paso de rueda delantero hay otro conducto perfilado para maximizar la extracción de aire del interior del alojamiento de la rueda. La misma solución se adopta en los pasos de rueda traseros con un conducto de ventilación en el embellecedor del paso de rueda trasero. Su superficie exterior también se ha perfilado para optimizar la gestión del punto de desprendimiento posterior del flujo, que recorre los flancos y las ruedas.

El alerón suspendido en el capó, justo por delante del pilar A, bautizado como aerobridge en referencia a un elemento similar introducido en el F12berlinetta, desempeña un papel muy diferente al de su predecesor. Mientras que el aerobridge de este último desvía el flujo de aire del capó hacia abajo para aumentar la carga aerodinámica, el del Purosangue está diseñado para reducir la resistencia.

El aire que pasa por debajo del alerón del capó se dinamiza localmente para reducir el impacto negativo del vórtice en la base del parabrisas y acelerar el flujo para aumentar la cantidad de aire que se evacua desde un respiradero oculto por el aerobridge, que forma parte de un complejo sistema de conductos de aire alimentados por la toma situada sobre los faros. Esta masa de aire se canaliza hacia el paso de rueda delantero. Estos flujos procedentes de

El Purosangue fija un nuevo estándar en la industria del automóvil, gracias a su innovador diseño





la parte delantera del coche se ventilan de forma natural a través de las rejillas situadas en la parte superior del paso de rueda delantero, y luego continúan hacia el compartimento del motor hasta llegar al respiradero situado bajo el aerobridge. Del mismo modo, para reducir la sobrepresión en el interior del hueco de la rueda trasera, se ha añadido un respiradero justo debajo de los faros traseros (en una zona de succión natural) que procede de un conducto situado en el interior del paso de rueda trasero.

Un canal de soplado desde la parte inferior del parachoques delantero hacia los bajos de la carrocería reduce las zonas naturalmente sometidas a compresión en el parachoques delantero, maximizando la cantidad de aire que se canaliza hacia los bajos de la carrocería, un elemento ya utilizado en otros Ferrari. En este caso, sin embargo, se le da un uso diferente: el flujo enérgico canalizado a lo largo de los bajos por la zona de soplado se encuentra con las superficies de los bajos específicamente diseñadas para generar succión cerca del punto de evacuación de los radiadores centrales en los bajos delanteros. Esto maximiza la refrigeración de las masas radiantes centrales de la forma más eficiente posible y también ha permitido el diseño de una toma de radiador mucho más pequeña. La mayor distancia al suelo del Purosangue significa que la zona expuesta de las ruedas contribuye de forma significativa a la resistencia aerodinámica: por ello, se integraron rampas negativas por delante de las ruedas delanteras para maximizar la carga aerodinámica del coche.

Las curvas de las superficies de la carrocería se diseñaron para carenar las ruedas delanteras y los trapecios, limitando así al máximo la cantidad de aire que entra en el paso de rueda. Para ello, se instaló una pequeña aleta en la horquilla inferior de la suspensión. Las zonas de baja presión que se producen de forma natural detrás de las ruedas delanteras se aprovecharon para crear dos zonas de evacuación que aumentan la eficacia de las masas radiantes al reducir la sobrepresión en el compartimento del motor y reducir la resistencia.

El diseño del difusor trasero es, una vez más, el resultado de una profunda optimización centrada principalmente en la sinergia entre el propio difusor, la parte superior de la carrocería y el parachoques trasero. El flujo de aire que incide en el difusor se expande y controla gradualmente. Al final de esta expansión, un sutil nolder desprende el flujo tras recomprimirlo ligeramente. Esto aumenta la eficacia del sistema, maximizando al mismo tiempo la extracción de aire caliente de la zona que rodea la caja de cambios y los compartimentos del sistema de escape.

El Purosangue no tiene limpiaparabrisas trasero, por lo que la pantalla trasera se limpia con el flujo de aire a lo largo de las superfi-

cies acristaladas de la parte trasera. La superficie inferior del alerón suspendido está curvada para garantizar el flujo de aire a la velocidad adecuada y dirigirlo hacia la luna trasera. Hay dos pares de generadores de vórtices en cada extremo de la superficie inferior del spoiler, que optimizan la uniformidad del lavado. Estos contrarrestan la vorticidad causada naturalmente por el pilar C, y también trabajan en sinergia con la forma específica de la propia pantalla trasera.

La ubicación poco convencional de los faros ha permitido crear dos entradas de aire por encima y por debajo del DRL. La superior se utiliza para canalizar el aire hacia el complejo sistema de soplado que ventila por debajo del aeropuente delantero. La inferior, en cambio, se utiliza para canalizar el aire hacia el sistema de refrigeración de los frenos. El diseño de las superficies verticales exteriores de ambas tomas de aire incluye un captador de aire que maximiza la cantidad de aire canalizado a través de ellas.

Más abajo están las tomas de aire para las masas radiantes. Vista de frente, la de la derecha es el radiador de los amortiguadores activos, que garantizan un magnífico confort de los ocupantes incluso en superficies muy rugosas, mientras que la de la izquierda alimenta el aire al radiador del circuito de la Unidad de Transferencia de Potencia (PTU), un diferencial electrónico con vectorización de par. Por último, la toma central refrigera tanto el condensador del circuito de aire acondicionado, para garantizar una temperatura óptima en el habitáculo, como los radiadores de aceite y refrigerante del emblemático V12 de aspiración natural.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

El desarrollo de las prestaciones dinámicas del Purosangue se centró en la creación de un coche totalmente inédito en el panorama mundial, un modelo que ofreciera unos estándares de usabilidad y confort que lo situaran en lo más alto del mercado, además de ofrecer una dinámica de vehículo característica de un Ferrari con unas prestaciones a la altura del resto de la gama.

El Purosangue cuenta con un sistema único e innovador que supone una novedad mundial: el Ferrari Active Suspension Technology o Tecnología de suspensión activa de Ferrari, habilitada por el sistema True Active Spool Valve (TASV) de Multimatic. En comparación con otras soluciones del mercado, esta nueva arquitectura de suspensión ofrece numerosas ventajas al combinar el accionamiento del motor eléctrico con un amortiguador hidráulico de válvula de carrete de alta precisión en un sistema totalmente integrado. El motor eléctrico permite controlar carrocería y ruedas de forma activa con más fuerza y a frecuencias más altas que los sistemas tradicionales adaptativos o semiactivos.

Una de las ventajas del sistema de suspensión activa de Ferrari es la velocidad a la que los actuadores del motor TASV de 48 voltios aplican la fuerza en la dirección de la carrera del amortiguador. El motor eléctrico trifásico sin escobillas, de alta densidad de potencia, fue desarrollado por Ferrari para esta aplicación. El motor utiliza la tecnología de bobinado del estator "sin ranuras" para minimizar las dimensiones radiales y maximizar la densidad de potencia. Desde el punto de vista mecánico, la fuerza del motor se transmite de forma novedosa a través de un husillo de bolas de doble paso conectado directamente al vástago del pistón del amortiguador hidráulico, lo que permite una respuesta de alta frecuencia y reduce la fricción, la inercia y el espacio del paquete.

El sistema de suspensión activa utiliza acelerómetros y sensores de posición en cada esquina de la suspensión y se interconecta con el Control de Deslizamiento Lateral (SSC) 8.0 y el sensor 6w-CDS. La lógica de control propia de Ferrari, junto con los amortiguadores TASV suministrados por Multimatic, gestiona electrónicamente cada elemento prestacional del sistema de suspensión totalmente activo.

Esta tecnología optimiza el máximo rendimiento en el paso de curva gracias a la distribución variable y continua de la rigidez del balanceo y al centro de balanceo rebajado activamente (reducido hasta 10 mm), en beneficio de la fuerza lateral que actúa sobre los neumáticos y del equilibrio entre el sobreviraje y el subviraje. El control de alta frecuencia regula tanto el movimiento de la carrocería como el de las ruedas, reduciendo así el balanceo y el cabeceo, además de absorber las irregularidades de la superficie de la carretera.

Aparte del sistema de suspensión activa, el Purosangue está equipado con una suspensión delantera semi virtual de alta horquilla de nueva generación, en la que la horquilla inferior tiene dos puntos de fijación en el soporte del buje. Esta solución significa que el punto de fijación del pivote inferior virtual creado por los dos brazos está muy cerca del centro de la rueda, reduciendo así drásticamente el radio de fricción, es decir, la distancia entre el punto de intersección de la extensión del eje del pivote y el centro de la zona de contacto del neumático a nivel del suelo. Esto hace que el volante sea menos sensible a las irregularidades de la carretera y al frenado.

El Purosangue está equipado con el nuevo controlador ABS 'evo' codiseñado con Bosch® e integrado con el sistema brake-by-wire que debutó en el 296 GTB. Su función se ha desarrollado aún más para hacer frente a las superficies de baja adherencia y en todas las configuraciones de Manettino, optimizando así el rendimiento y la repetibilidad en todas las condiciones de la carretera. Este nuevo controlador utiliza la información del Control Electrónico de Estabilidad (ESC) para estimar de forma mucho más precisa la velocidad del coche con el fin de determinar el objetivo de deslizamiento de las cuatro ruedas en la frenada. Esta mayor precisión significa que la fuerza longitudinal de los cuatro neumáticos puede aprovecharse mejor, mientras que una estimación más precisa también significa que la repetibilidad de la maniobra en torno a su valor objetivo



puede maximizarse, reduciendo la dispersión debida a las variaciones naturales causadas, por ejemplo, por el estado del asfalto.

El sistema de estimación de la adherencia basado en el EPS, desarrollado originalmente para el 296 GTB, también se ha perfeccionado para la conducción en la nieve o en otras superficies de baja adherencia. Utilizando los datos de la ECU y el ángulo de deslizamiento calculado por el SSC 8.0, la lógica puede calcular el nivel de agarre entre la zona de contacto del neumático y la carretera durante las maniobras de dirección. Esto proporciona una estimación precisa incluso cuando el coche no se está conduciendo al límite, lo que hace que la función de autoaprendizaje de la adherencia sea más rápida y que la estimación de la adherencia en todas las condiciones de agarre sea más precisa.

En el Purosangue, el sistema 4RM-S desarrollado para el GTC4Lusso ha seguido evolucionando y ahora hereda las innovaciones realizadas en la lógica de control desarrollada para el sistema de tracción total del SF90 Stradale, junto con el nuevo 4WS independiente visto en el 812 Competizione. La gestión en las curvas cuando se acelera se optimiza mediante una combinación de vectorización de par en el eje delantero, la distribución del par a los neumáticos traseros por el E-Diff y la generación de fuerza lateral por el 4WS. La nueva gestión electrónica ofrece un aumento significativo del rendimiento en relación con la precisión del control de la posición de cada actuador individual, un tiempo de respuesta del eje más rápido y la consiguiente mejora de la precisión de la fuerza lateral generada.

Todas las tecnologías anteriores se incorporan en la versión 8.0 del Control del Ángulo de Deslizamiento Lateral, que alimenta un lenguaje compartido a todos los mandos para identificar la mejor manera de maximizar el rendimiento. De hecho, el SSC 8.0 integra





todos los controles del coche (dirección, tracción y control vertical) activos en las cuatro esquinas del coche y crea una sinergia natural con el nuevo ABS evo.

Se puso especial énfasis en los nuevos indicadores longitudinales objetivos de emoción al volante específicos para los objetivos de rendimiento del Purosangue. Junto con las tradicionales cifras de aceleración en constante aumento y la reducción de los tiempos de respuesta, la aceleración en marcha cuando se utiliza el modo manual se ha perfeccionado para enfatizar la magnífica elasticidad y el arranque que son definitivamente exclusivos del Purosangue.

El Purosangue explota el potencial de la nueva DCT de 8 velocidades desde todos los ángulos: mecánico, de potencia y de control. Las relaciones son las mismas que en el SF90 Stradale y el 296 GTB. Con unos neumáticos más grandes, esta solución proporciona unas relaciones más cortas que en los anteriores Ferrari de 4 plazas, en beneficio de una mayor progresividad en las aceleraciones. La octava marcha está diseñada para una experiencia más relajada en la conducción de largas distancias.

El control del software de la transmisión se beneficia tanto de las soluciones prestacionales (reducción de los tiempos de subida y bajada de marchas en torno al 18%) como de la función "Sailing o Vela", que permite desacoplar automáticamente el motor y la caja de cambios para garantizar una mayor suavidad en situaciones de conducción en las que no se requiere tracción (y, por tanto, también en las frenadas). También se han rediseñado los mapas del Manettino del Purosangue para adaptarlos a las especificaciones del proyecto.

El Purosangue ofrece de serie una impresionante gama de funciones de asistencia al conductor (ADAS), muchas de ellas desarrolladas en colaboración con Bosch®. Entre otras cabe mencionar el control de crucero adaptativo (ACC), el sistema de frenado automático de emergencia (AEB) Luz de carretera automática (HBA/HBAM), Alerta de cambio de carril (LDW), Asistencia de mantenimiento de carril (LKA), Detección de ángulo muerto (BSD), Alerta de tráfico cruzado trasero (RCTA), Reconocimiento de señales de tráfico (TSR), Atención y somnolencia del conductor (DDA) y cámara de aparcamiento trasera (NSW).

Una función disponible por primera vez en un Ferrari es el HDC (Hill Descent Control), que ayuda al conductor a mantener y controlar la velocidad del coche, mostrada en el tablero, en las pendientes pronunciadas. Cuando el HDC está activado, controla el sistema de frenado para garantizar que la velocidad del coche no supere la establecida en la pantalla. No obstante, puede anularse manualmente utilizando el pedal del acelerador.

ESTILO

El Purosangue ha creado un nuevo segmento de mercado en el que el Cavallino Rampante abre nuevas fronteras totalmente inéditas. Gracias a su arquitectura moderna y única, el Purosangue es un coche versátil que combina un confort inigualable con las prestaciones y el placer de conducción característicos de Ferrari. Traducir el ADN del Cavallino Rampante en un coche que no sólo es innovador para Maranello, sino para todo el mundo del automóvil, fue un reto enorme pero estimulante para el Centro Stile de Ferrari comandado por Flavio Manzoni.

El nombre Purosangue describe perfectamente el carácter del coche. Su exterior elegante y atlético lo distingue de otros coches de cuatro puertas y cuatro plazas del mercado, y el V12 atmosférico montado en el centro se combina con un habitáculo sublimemente cómodo, lujosamente espacioso e impecablemente equipado. No sólo es un coche increíblemente rápido y ágil, sino que también ofrece el espacio a bordo para garantizar un confort excepcional a sus cuatro ocupantes.

EXTERIOR

La carrocería del Purosangue ha sido hábilmente esculpida y cincelada para crear su forma única. El diseño presenta dos niveles separados y distintos. La parte inferior, más técnica, y la parte superior, gloriosamente sinuosa e imponente. Esta división se ve acentuada por el hecho de que el volumen superior parece flotar sobre los pasos de rueda.

A pesar de que los volúmenes del Purosangue son más imponentes que los de los deportivos más potentes de Ferrari, el tratamiento estilístico de la altura crea una impresión de ligereza general. Al mismo tiempo, para dotar al Purosangue de una poderosa postura propia, el Centro Stile de Ferrari optó por elaborar formas audaces y originales.

La silueta del Purosangue ha sido concebida como una escultura que pone de manifiesto y realza su impresionante desarrollo aerodinámico. La evidencia física de esto se encuentra en varios detalles, incluyendo, por ejemplo, el efecto pontón del aerobridge entre la parte delantera y los flancos. Cada uno de los elementos aerodinámicos se consideró una oportunidad para perfeccionar ese original aspecto escultural, subrayando el mensaje estilístico del coche. El concepto de ligereza y compacidad también se aplicó al techo, con sus características acentuadas por las imponentes aletas traseras que dan a la silueta del coche sus proporciones únicas.

La parte delantera del coche fluye perfectamente hacia los flancos y se desarrolla en varios niveles imprimiendo un lenguaje dinámico y horizontal. El Purosangue no tiene parrilla delantera, que ha sido sustituida por un diedro suspendido en la parte inferior que aporta



una estética más técnica. Dos carcasas crean una forma de disco suspendido con una ranura que alberga la cámara y los sensores de aparcamiento, de modo que se integran perfectamente en la forma del coche. A cada lado del capó se encuentran los DLR, situados entre dos pares de tomas de aire que se funden en la parte superior de los flancos, subrayando su estilo. El resultado es que el diseño frontal del Purosangue está dominado por los conductos aerodinámicos soplados en lugar de sus faros.

La sección superior del disco se apoya en un elemento que comprende una zona central que refrigera el radiador del motor y dos secciones laterales que rodean el splitter central. Por encima del tratamiento técnico de la parrilla del radiador, se extiende el largo y esculpido capó, ondulando con músculos suavemente redondeados que desembocan en superficies de perfil alar. Estos aerobridge crean una sensación de continuidad entre el capó y los flancos.

El tema del aerobridge caracteriza los flancos a medida que la forma recorre el lateral, convirtiéndose en el tema principal de estilo y creando una forma de diedro que termina en el imponente músculo trasero. El tratamiento de los pasos de rueda revela la segunda piel del Purosangue bajo la carrocería. Los elementos funcionales y técnicos se convierten en una segunda capa visual y esto crea la impresión casi de un coupé flotante.

Cuando las puertas delanteras y traseras se abren a la vez, el interior parece más grande de lo imaginado cuando están cerradas, gracias al meticuloso trabajo realizado para mantener las proporciones del techo compactas.

Los músculos traseros se sumergen en la cola, donde una línea de corte horizontal incorpora los faros traseros en sus puntas. Debajo de estos últimos, dos tomas de aire convergen en dos rejillas de ventilación. Un imponente difusor y las grandes aletas traseras se combinan para hacer que la cola parezca impresionantemente ancha, con el habitáculo deportivo asentado en la parte baja de este volumen. Sus dimensiones compactas han sido fundamentales para dotar al coche de un porte deportivo sin sacrificar el espacio y el confort de los ocupantes. El perfil del habitáculo se caracteriza por el parabrisas inclinado y los arcos de los pilares A que desembocan en el alerón trasero, bajo el cual se encuentran dos crestas muy características, tema que se traslada a la luneta trasera.

Se han diseñado llantas forjadas específicas para el Purosangue basadas en el mismo concepto aerodinámico que las del SF90 Stradale, en el que los elementos radiales del canal exterior facilitan la extracción del aire caliente del paso de rueda. Estos apéndices aerodinámicos surgen de superficies tridimensionales y se destacan con un elegante acabado en corte de diamante.



El Sabor Tradicional
de la Alta Gastronomía



TAN SENCILLO, TAN EXQUISITO

Descúbrelo en www.fisan.com



CABINA

El habitáculo del Purosangue precisó de un diseño absolutamente meticuloso tanto del espacio como de sus componentes, así como una cuidadosa selección de los materiales utilizados para ofrecer un espacio y un confort inigualables a los ocupantes de un Ferrari de cuatro plazas. El habitáculo tiene el aspecto y la sensación de un salón extremadamente elegante y deportivo. Cuando se abren las puertas, se revela una cantidad de espacio sorprendentemente generosa. Igualmente sorprendente es el sofisticado lujo del interior, que desprende una sensación de elegancia y modernidad. Los modernos lenguajes de diseño se combinan armoniosamente con la estética de los deportivos GT característicos de Ferrari. Todas las formas son deliberadamente compactas para optimizar tanto el espacio disponible como su ergonomía.

El puesto de conducción está inspirado en el SF90 Stradale y es casi exactamente idéntico al del pasajero. Esto crea una sensación incomparable de compromiso emocional con el pasajero que va delante, acompañado de una pantalla de 10,2" que proporciona toda la información necesaria para ayudarle a participar en la experiencia de conducción. El Purosangue cuenta con la interfaz totalmente digital ya adoptada en el resto de la gama.

La arquitectura interior del Purosangue se basa en el concepto de salpicadero doble, que se ha ampliado y reproducido en la parte trasera del vehículo, creando cuatro zonas bien diferenciadas en cuanto a su funcionalidad, volúmenes, materiales y colores. Este principio ha guiado la composición del habitáculo, que se desarrolla horizontalmente y sin fisuras entre los componentes, haciendo que el espacio parezca más amplio y manteniendo los volúmenes ligeros y dinámicos.

Las formas envolventes convergen hacia el centro abrazando a los ocupantes y, a través del diálogo entre los volúmenes tapizados y las áreas técnicas funcionales, subrayan el concepto de doble cabina tanto en la parte delantera como en la trasera. Los mandos relacionados con el confort están situados en una interfaz giratoria oculta en la sección central del salpicadero, y los pasajeros de la parte trasera tienen acceso a las mismas funciones a través de una segunda interfaz giratoria.

El túnel, al que se le ha dado un acabado de lujo, se combina con un elemento estructural en forma de Y dominado por el portón metálico de la palanca de cambios. Elementos menos obvios, pero igualmente bien diseñados, son los botones de los elevalunas, el elegante portavasos de doble cristal y el compartimento para las llaves combinado con la zona de carga de dispositivos inalámbricos. La zona inferior cuenta con pequeños compartimentos para objetos y, gracias a sus colores y materiales, crea una sensación de continuidad sin fisuras con el suelo. Los elementos de ampliación del habitáculo, a partir de su icónica forma de caparazón, integran y destacan el sistema de audio más potente jamás ofrecido por Ferrari. Las zonas tapizadas, centradas en el confort, integran los reposabrazos y los tiradores de las puertas.

Por primera vez en la historia de Ferrari, el habitáculo cuenta con cuatro asientos separados y ajustables de forma independiente. La integración de componentes centrados en el confort, el uso de espumas de densidad variable y el nuevo sistema de suspensión hacen que el Purosangue ofrezca un confort sin precedentes a los ocupantes y una disposición que desprende la deportividad y la elegancia típicas del lenguaje de diseño de Ferrari. Los asientos traseros calefactados pueden ajustarse y reclinarsse de forma independiente. Cuando se inclinan completamente hacia delante, aumentan significativamente la capacidad del maletero del Purosangue.

La búsqueda del lujo por parte de Ferrari no la ha distraído ni un segundo de sus responsabilidades medioambientales y de sostenibilidad. En todo el Purosangue se han utilizado ampliamente materiales sostenibles, abriendo la posibilidad de nuevas combinaciones. De hecho, el 85% de la tapicería de lanzamiento del coche se ha producido de forma sostenible: el forro de tela del techo es de poliéster reciclado, la moqueta está hecha de poliamida reciclada de redes de pesca recuperadas de los océanos y de Alcantara® de nueva formulación, también derivada del poliéster reciclado. De hecho, el Purosangue es el primer coche del mundo que utiliza esta versión especial de Alcantara® fabricada con un 68% de poliéster reciclado después del consumo. Para esta versión del material, Alcantara obtuvo la certificación Recycled Claim Standard (RCS) de ICEA, una norma internacional líder que verifica el material reciclado y lo rastrea desde la fuente hasta el producto final.





En lugar de la tradicional moqueta o el cuero que se utiliza para el suelo, los propietarios pueden optar por un tejido balístico a prueba de balas que se utiliza en los uniformes militares por su excepcional resistencia y durabilidad. También se ha incorporado un nuevo cuero de semianilina de color marrón oscuro, muy elegante y contemporáneo. Por último, la tapicería con el nuevo tejido de fibra de carbono opcional que integra un hilo de cobre muy fino ofrece una versión muy sofisticada de la fibra de carbono tradicional.

El sistema de sonido envolvente de alta gama Burmester® 3D también debuta en un vehículo Ferrari como equipamiento de serie. Este sistema de audio ofrece el máximo rendimiento desde las frecuencias bajas hasta las altas, gracias a tecnologías innovadoras. El tweeter de cinta hace su primera aparición en un coche de producción, y el subwoofer está alojado en su propia caja cerrada para lograr la máxima claridad, potencia y velocidad de los graves, combinada con unas frecuencias bajas impresionantes. El sonido 3D, además de los pre ajustes adicionales, ofrece una experiencia de sonido envolvente, emocionante y de alta calidad que refleja el carácter único del coche y, por tanto, la esencia misma de las obras maestras de la automoción producidas en Maranello.



Entre los colores de lanzamiento, el Nero Purosangue se ha desarrollado específicamente para este coche utilizando pigmentos que, en determinadas condiciones de iluminación, crean reflejos rojos muy intensos que realzan bellamente los volúmenes del coche.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL Y PERSONALIZACIÓN

El Purosangue ofrece una amplia gama de equipamientos opcionales y de personalización que permitirán a cada propietario encontrar el equilibrio perfecto entre confort y prestaciones. Además de una amplia gama de colores exteriores e interiores, incluidos algunos específicos del modelo, se han incorporado otras soluciones innovadoras nuevas dentro de la gama Ferrari o en el mercado en general.

Como primicia de Ferrari, se ofrece a los propietarios la posibilidad de personalizar el techo de su coche, pudiendo optar por un techo de cristal electrocrómico en toda su longitud en lugar de la versión de fibra de carbono que se ofrece de serie. El cristal está recubierto en su superficie inferior con una película electrosensible. Cuando se hace pasar una pequeña corriente eléctrica a través de la película, ésta cambia su nivel de tinte para inundar el habitáculo con luz solar o proporcionar sombra cuando se requiera.

Los asientos delanteros con función de masaje cuentan con 10 bolsas de aire que proporcionan un masaje relajante y específico con una selección de cinco tipos diferentes y tres niveles de intensidad.

También como primicia absoluta dentro de la gama Ferrari, el Purosangue cuenta con un sensor de calidad del aire que puede comprobar el aire del exterior del coche y mejorar la calidad en el habitáculo mediante el control inteligente de la recirculación del aire y el uso de filtros que evitan la entrada de partículas de hasta PM2,5 en el coche.

Por primera vez, el coche también ofrece compatibilidad con los sistemas Android Auto y Apple CarPlay de serie. Estos sustituyen al tradicional sistema de navegación integrado.



RELÁJATE RODEADO DE LUJO EN EL CENTRO DE MADRID Y BARCELONA



CLARIS HOTEL & SPA 5* GL

c/ Pau Claris, 150
08009, Barcelona



HOTEL URBAN 5*GL

Carrera de San Jerónimo, 34
28014, Madrid

Descubre todos nuestros hoteles en derbyhotels.com

DERBY HOTELS
COLLECTION

BARCELONA MADRID
LONDON & PARIS



MANTENIMIENTO DE 7 AÑOS

Los incomparables estándares de calidad de Ferrari y su creciente atención de servicio al cliente sustentan el programa de mantenimiento ampliado de siete años que se ofrece con el Purosangue. Disponible en toda la gama, este último cubre todo el mantenimiento regular durante los primeros siete años de vida del coche. Este plan de mantenimiento programado para Ferraris es un servicio exclusivo que permite a los clientes asegurar que su coche mantiene sus máximas prestaciones y seguridad a lo largo de los años. Este servicio tan especial también está disponible para los propietarios de Ferraris Usados Certificados.

El mantenimiento regular (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), los recambios originales y las detalladas revisiones realizadas por personal formado directamente en el Centro de Formación Ferrari de Maranello con las más modernas herramientas de diagnóstico, son algunas de las ventajas del Programa de Mantenimiento Genuine. El servicio está disponible en todos los mercados del mundo y en todos los Concesionarios de la Red Oficial de Concesionarios.

El programa de Mantenimiento Genuine amplía aún más la amplia gama de servicios posventa que ofrece Ferrari para satisfacer las necesidades de los clientes que desean preservar las prestaciones y la excelencia que caracterizan a todos los coches construidos en Maranello.



F.MAG

PUROSANGUE_FICHA TÉCNICA

TREN DE POTENCIA

» Tipo	V12 - 65° - cárter seco
» Cilindrada total	6.496 cc
» Diámetro y carrera	94 mm x 78 mm
» Potencia máxima*	725 cv a 7.750 rpm
» Par máximo	716 Nm a 6.250 rpm
» Revoluciones máximas	8.250 rpm
» Ratio de compresión	13.6:1
» Potencia específica	111 cv/l

DIMENSIONES Y PESO

» Longitud	4.973 mm
» Anchura	2.028 mm
» Altura	1.589 mm
» Distancia entre ejes	3.018 mm
» Ancho delantero	1.737 mm
» Ancho trasero	1.720 mm
» Peso en seco**	2.033 kg
» Relación peso seco/potencia	2,80 kg/cv
» Distribución del peso	49% delantero / 51% trasero
» Capacidad depósito combustible	100 litros
» Capacidad del maletero	473 litros

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

» Delantero	255/35 R22 19.0
» Trasero	315/30 R23 111.0

FRENOS

» Frontal	398 x 38 mm
» Posterior	380 x 34 mm

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

DCT F1 de 8 velocidades

CONTROLES ELECTRÓNICOS

SSC 8.0: 4RM-S evo, Ferrari active suspension technology, F1-Trac, ABS 'EVO' con Grip Estimation 2.0, ECS

RENDIMIENTO

» Velocidad máxima	> 310 km/h
» 0-100 km/h	3.3 s
» 0-200 km/h	10.6 s
» 100-0 km/h	32.8 m
» 200-0 km/h	129 m

CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EMISIONES DE CO₂

En fase de homologación

* CON GASOLINA DE 98 OCTANOS, INCLUYENDO 5 CV DE ARIETE DINÁMICO

** CON CONTENIDO LIGERO OPCIONAL



Caribe paradise

Buceador Caribe

Inspirada en el ambiente caribeño y fabricada con espíritu innovador: diseño fresco y contemporáneo, estuche técnico con un ingenioso sistema de botones para ajustar el bisel interno y colores que reproducen las tonalidades de las claras aguas que rodean la isla de Cuba.



Fabricación suiza, alma latina

MRM Dream Time SL
cuervoysobrinos@mrmdt.com

www.cuervoysobrinos.com



Cuervo y Sobrinos



FERRARI

SP51 ROADSTER

El nuevo one-off de Maranello

El Ferrari SP51 es el último integrante de la familia One-Off del programa Special Projects. Este coche, basado en el 812 GTS, entra a formar parte del segmento más exclusivo de la gama Ferrari, que engloba coches únicos, primero esbozados y luego contruidos a partir de una petición de un cliente, simbolizando la cúspide en cuanto a personalización que ofrece el Cavallino Rampante.









FERRARI

El SP51, diseñado por el Centro Stile Ferrari bajo la dirección de Flavio Manzoni, es un spider V12 con motor delantero basado en el 812 GTS del que hereda su disposición, chasis y motor. Su principal peculiaridad, identificable desde el primer vistazo, reside en la ausencia total de techo, lo que lo convierte en un roadster en toda regla, acentuando así su carácter deportivo y su capacidad de emocionar tanto visualmente como durante su conducción al aire libre. Para conseguir dicho resultado se hizo necesario un extraordinario trabajo de refinamiento aerodinámico mediante simulaciones CFD, pruebas en el túnel de viento y ensayos dinámicos para garantizar no solo el máximo confort en el interior del habitáculo, sino también un nivel acústico y una sensación de viento totalmente comparables a los del coche sobre el que se inspira.

El estilo del coche es potente y armonioso gracias a sus superficies onduladas y musculosas, desprovistas de discontinuidades. Las molduras son sinuosas, modernas y sensuales, gracias también al intenso uso de elementos en fibra de carbono en el exterior e interior. Resulta especialmente llamativo el acabado del capó que enmarca dinámicamente las dos rejillas de ventilación.

Uno de los elementos que llamará la atención de cualquiera que se acerque al SP51 es el Rosso Passionale, un nuevo color de triple capa desarrollado exclusivamente para este coche. Esta tonalidad confiere al coche un carácter elegante y autoritario, cuya personalidad se ve reforzada por la librea longitudinal blanca y azul inspirada en el legendario Ferrari 410 S de 1955 pero que, en esta interpretación, recorre el coche hasta en su interior.

En el frontal, destacan los faros rediseñados que aportan una identidad decisiva e inconfundible al aspecto de la SP51. También des-

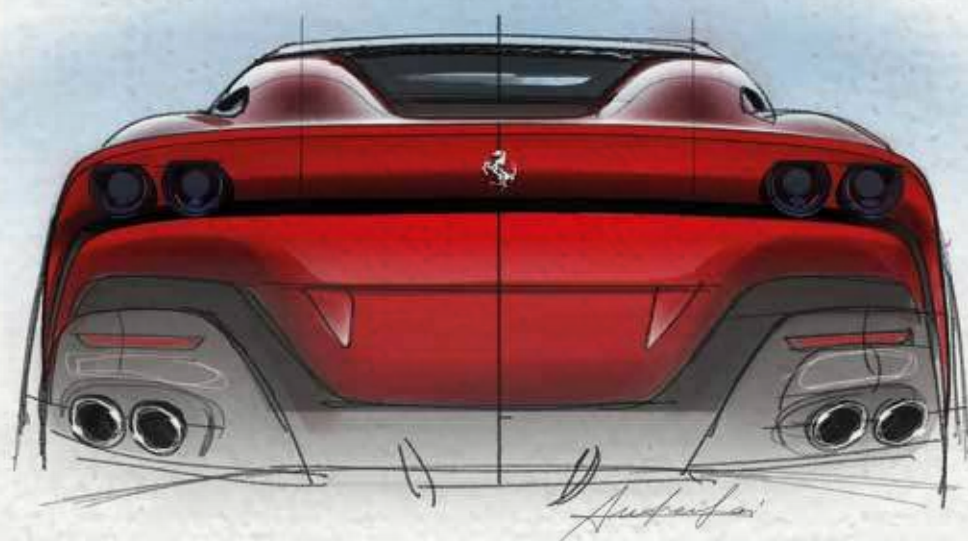
tacan sus llantas, diseñadas específicamente para este coche y dotadas de aletas en fibra de carbono en todos sus radios, adornadas, entre otras cosas, con un refinado dibujo de diamantes tono sobre tono en la parte delantera.

La trasera está dominada por un tema arqueado con los faros situados debajo del alerón. Inmediatamente detrás del habitáculo hay dos elementos con forma de joroba cuya percepción visual se suaviza con profundos huecos en fibra de carbono. Entre estos dos elementos descansa un perfil alar transversal, también en fibra de carbono, plegado sobre las molduras como si las acariciara. El efecto de puente así obtenido recuerda vagamente a un coche tipo "Targa" en el que el puente volante oculta elegantemente las estructuras de las barras estabilizadoras, en un guiño lejano a las soluciones utilizadas en los Prototipos Deportivos Ferrari de principios de los 60.

Pero es en su interior donde el laborioso proceso de puesta a punto, seguido paso a paso junto al cliente, ha alcanzado cotas excel-sas. La personalización del interior gira entorno a la elección del color dominante del Alcantara® que lo recubre, ese mismo Rosso Passionale que se creó ad hoc para el exterior del SP51, junto con la idea efectiva de dar continuidad a la librea longitudinal del exterior. Los colores blanco y azul aparecen también en el túnel central y en la franja entre los asientos de la pared trasera del habitáculo, así como en las costuras del volante, generando una continuidad total entre el interior y el exterior que sólo es posible gracias a la arquitectura roadster del coche.

También llama la atención el acabado especial de los paneles de las puertas, la parte inferior del salpicadero y los paneles laterales de los asientos, que consiste en una inserción azul de Kvadrat® con









costuras blancas en forma de "X", que recuerdan el patrón de la librea. El generoso uso de adornos en fibra de carbono brillante armoniza bien con los detalles de Momo negro mate. Varios bordados en blanco (incluidos los caballos y el logotipo del coche, que también está presente en el arco inferior del volante) completan un conjunto de gran elegancia y prestigio.

El One-Off Ferrari SP51, creado para un apasionado cliente taiwanés y destacado coleccionista del Cavallino Rampante, es una reinterpretación roadster del primer spider V12 con motor delantero de Maranello en 50 años. El coche, que entusiasma desde el primer vistazo gracias a sus atrevidas elecciones de estilo, consigue mantener la elegancia del 812 GTS en el que se inspira, a la vez que experimenta una forma diferente de disfrutar de la conducción al aire libre.

PE. ——— PROYECTOS ESPECIALES

El programa Special Projects tiene como objetivo la creación de coches únicos de Ferrari, llamados One-Off y caracterizados por un diseño exclusivo desarrollado a partir de las peticiones de un sólo cliente, que se convierte así en propietario de un modelo único. Cada proyecto comienza con la idea del cliente, desarrollada junto con un equipo de diseñadores del Centro Stile Ferrari. Tras definir los aspectos del diseño, se elaboran dibujos técnicos detallados y un modelo a escala, antes de comenzar la construcción del modelo único. El proceso tiene una duración de un par de años aproximadamente, durante los cuales el cliente participa en todas las fases de desarrollo y verificación del diseño. El resultado es un Ferrari único, con el logotipo del Cavallino Rampante y construido según los cánones de excelencia que caracterizan la producción de todos los coches de Maranello.



MARZIO

MILANO



Colección Magia

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

LA DOLCE BELLEZZA

Joyería italiana, diseño único artesanal

www.marziomilano.com



COLECCIÓN

O—I—23

OTOÑO—INVIERNO—2023



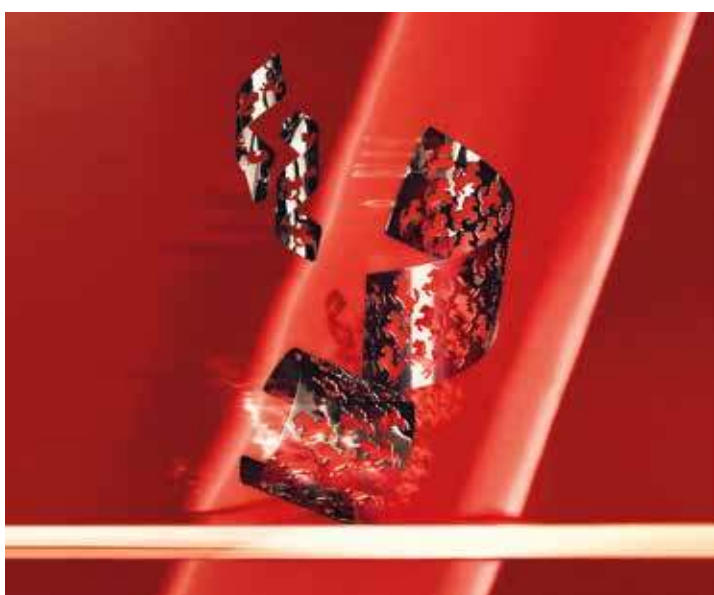
—La narrativa estética del desfile de moda se refleja en el diseño de la campaña, que glorifica la apariencia y las personas en su centro, con el objetivo de perseguir y celebrar la visión creativa de Rocco Iannone.

—Las imágenes representan la nueva colección para hombre y mujer de Ferrari a través de los lentes de la innovación tecnológica y la experimentación. La campaña explora el producto evocando la hibridación de formas y materiales; las propias imágenes presentan efectos holográficos donde el sujeto parece estar borroso o en movimiento.

—Un encanto sutil y magnético impregna las atmósferas futuristas, combinando la calidad concreta de la sastrería con la alta definición del mundo eléctrico y digital, y expresando la misma actitud de velocidad que encarna el vestuario de invierno.

—Las líneas y los bordes se fijan o manipulan para resaltar el juego de luces y sombras en el fondo, mientras que la elegancia de las texturas y las siluetas quedan impresas dinámicamente en el primer plano.





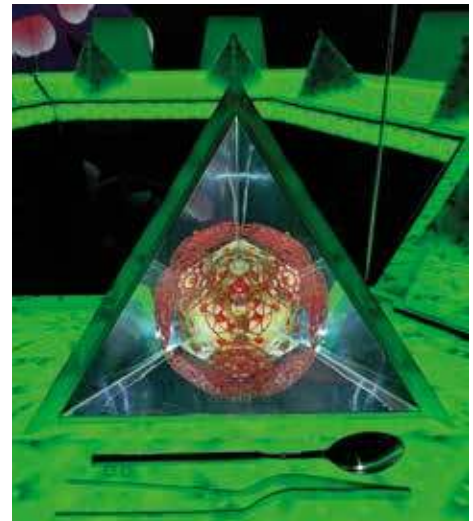
—La nueva campaña celebra el espíritu y el estilo de Ferrari, enfatizando el papel clave que desempeñan los elementos de sastrería, los acabados brillantes y los materiales nobles y responsables, incluidos los tejidos naturales y las fibras orgánicas recicladas, perfectamente alineados con el enfoque sostenible de la marca.

—Las secciones notables de la colección presentan impresiones gráficas distintivas derivadas de rejillas de escáner térmico, de un holograma del logotipo y una foto ampliada de filamentos técnicos. Los temas clave adicionales de la temporada incluyen un patrón de macro camuflaje, obtenido al deconstruir y superponer el Cavallino Rampante, los trajes y las prendas de punto 'en bucle' inspiradas en el uniforme de los conductores, la fibra de carbono entretejida y los adornos de cristales negros.

—La sastrería de alta calidad y el diseño experimental se unen en looks 100 % Made in Italy, combinados con accesorios como resistentes botas de motorista, zapatos de salón metálicos y minibolsos icónicos con detalles en relieve de alta frecuencia.

O—I—23





Sublimotion

...más allá de la gastronomía

—— **Sublimotion es una experiencia gastronómica.... que va más allá de la gastronomía ¿Qué pretende transmitir?**

Sublimotion nació para potenciar el placer de sentarse alrededor de una mesa y compartir espacio, tiempo y gastronomía con tus amigos y/o familiares. Este rito ancestral de comer juntos ha sido la inspiración que nos ha motivado siempre, convertir la mesa en un escenario donde el comensal es el único protagonista.

—— **¿De qué manera se consigue el equilibrio entre el placer culinario con el espectáculo visual que potencia la experiencia?**

Quizás esto ha sido lo mas difícil de conseguir, unir profesiones de diferentes disciplinas con un objetivo común, cocineros, maitres, diseñadores, artistas, músicos, ingenieros, programadores... etc, trabajan para sorprender al comensal sin traspasar la línea de lo que significa una experiencia gastronómica. Sublimotion no es una cena con espectáculo, no es un cabaret ni un teatro, es un formato que nos permite disfrutar al máximo de la gastronomía, sin tener que poner el foco de atención en nada en concreto, todo sucede alrededor del comensal y todo lo que acontece tiene una razón de ser y un único objetivo, potenciar todos los sentidos para que la acción de comer en grupo vaya un paso mas allá.

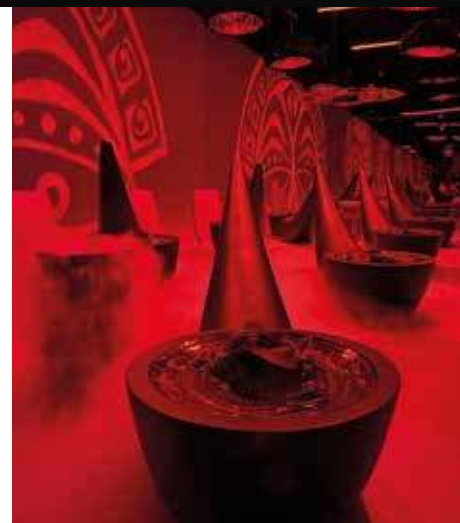
—— **¿Qué destacaría de esta propuesta gastronómica, creada por Paco Roncero?**

Para mí, lo mas resaltable es la capacidad de Paco para crear un menú adaptado a un formato tan novedoso sin perder la excelencia en todos sus platos. Este año por ejemplo, nuestros clientes pueden comer dentro de un Calidoscopio, algo nunca imaginado hasta ahora, un formato radicalmente diferente que produce emociones diferentes no solo en el paladar, también en la piel, el corazón, el alma...

—— **¿Qué papel juega la tecnología en este formato de establecimiento?**

Es una parte importante, que duda cabe, pero con seguridad eso no lo es todo. Utilizamos recursos tecnológicos muy avanzados, pero también efectos y "trucos" del teatro clásico.

Para nosotros es mas la sincronización de todos los elementos tecnológicos, mecánicos, sonoros, olfativos, puesta en escena, sincronización del servicio, cambios escénicos, ritmo... con el objetivo de presentar lo mejor de la alta gastronomía. Es difícil de explicar sin vivirlo en primera persona.



—— **Uno de los avances más llamativos es la experiencia de comer en el metaverso... ¿En qué consiste esa propuesta?**

Llevamos trabajando más de 8 años en esta línea, primero con la realidad aumentada, luego con la realidad virtual y últimamente con la realidad mixta. Las posibilidades son infinitas, hay un largo camino que recorrer y el futuro de las experiencias gastronómicas pasa por conseguir aplicar estas tecnologías sin que sean un mero adorno, que aporten un valor, una nueva emoción a lo que ya de por sí significa comer juntos.

Este año hemos creado a un CyberChef que literalmente cocina frente a ti. Un personaje virtual, protagonista de nuestro propio metaverso, pero donde el cliente puede degustar gastronomía real. Es muy novedoso y potente poder comer dentro de un video-juego. Esto nos abre un mundo de posibilidades.

Ya estamos trabajando en otros desarrollos para lograr poder comer con alguien que no está en el mismo espacio físico. Es decir, dentro de poco, podremos disfrutar de una velada romántica con tu pareja, por ejemplo en Tokio, aunque uno esté en Madrid y el otro en Londres. ¡Es maravilloso!

—— **¿Cuál es la respuesta de sus clientes ante una propuesta tan novedosa como la de Sublimotion?**

Da igual lo que nuestros clientes hayan vivido antes, donde hayan viajado o donde hayan comido. La primera vez que te sientas a nuestra mesa traspasas una línea que no creías que existía. Es un placer y muy inspirador hablar con nuestros comensales después de vivir la experiencia, sus caras, su emoción, sus comentarios... Es muy reconfortante ver que tanto trabajo ha servido para emocionar y sorprender.

—— **Sublimotion ha afianzado su presencia fuera de Ibiza con su local en el Mandarin Oriental Jumeira de Dubai... ¿Veremos pronto a Sublimotion en otros enclaves?**

La primera vez que salimos de Ibiza fue en el año 2019 con un pop-up de dos meses que llevamos a Ryad (Arabia Saudí). Fue una gran experiencia para todos, vimos lo complicado que era replicar el concepto en países culturalmente diferentes y todo el equipo aprendimos mucho.

El año pasado abrimos por primera vez en Dubai y la respuesta del público fue increíble.

Ibiza y Dubai son ciudades con muchos puntos en común y lo mejor es que sus temporadas no se solapan, por lo que es perfecto para nosotros.

Estamos en un momento muy dulce y en breve podremos confirmar nuevos y apasionantes destinos...



Rocco Iannone

Nueva colección primavera verano 2023

—— Ferrari presentó su nueva colección primavera/verano 2023 con un desfile de moda que se presentará nuevamente durante la Semana de la Moda de Milán este año. Este es el tercer capítulo de una historia que comenzó en junio de 2021 con la entrada de Ferrari en el mundo de la moda a través de un espectacular desfile organizado con las cadenas de montaje de Maranello como telón de fondo. Ahora, Ferrari llega a Milano Moda Donna para presentar su tercera colección en uno de los principales centros de la moda internacional.

—— La nueva colección Ferrari rompe con las referencias narrativas exploradas en las últimas temporadas para contar nuevas historias y elevar las visiones, ambiciones y emociones que giran en torno al universo de valores del Cavallino Rampante. Su primer desfile de moda destacó los códigos estéticos del mundo del automóvil, situándolos en el contexto precisamente donde se originan los iconos de la Casa de Maranello, y el segundo capítulo vio a la marca llegar a Milán con un enfoque futurista y de alta tecnología. Para su tercer desfile de moda, el director creativo Rocco Iannone ha elegido contar la historia del sueño de Ferrari a través de un lenguaje ético y estético en constante evolución.

—— Este es un sueño que Enzo Ferrari hizo posible y tangible a través de los hitos, éxitos y metas memorables logradas como resultado de los valores que continúan guiando cada expresión de la marca. Este sueño encapsula sentimientos de autoexpresión, de pasión y libertad, y de un impulso constante hacia lo que es extraordinario e increíble.

—— La elección de la ubicación también respalda esta narrativa: el espectáculo de Ferrari se presenta en la Ópera Giorgio Gaber de Milán, un lugar simbólico para producciones innovadoras. Nuevos mundos, nuevas historias y nuevas inspiraciones se evocan en una película de arte creada especialmente para la ocasión: "The Dream of Dreamers", con un punto de vista femenino que surge de la colaboración creativa entre Iannone y la fotógrafa y cineasta italo-canadiense Flóra Sigismondí, que eleva el desfile de moda a una verdadera experiencia inmersiva.

Fusión

—— La inspiración de la temporada se refleja en una evolución constante y refinada de los códigos de estilo de Ferrari: la sastrería, la ropa de trabajo y las carreras coexisten en la misma colección, expresando las diferentes "almas" de Ferrari. Mientras que las siluetas icónicas de la marca se renuevan y reinventan para continuar con la experimentación de la temporada anterior, los nuevos elementos y líneas infunden al look un tono distintivo pero casual, fresco y relajado. La innovación y la investigación matérica avanzan junto a la fusión para proyectar el armario en una dimensión libre donde las mezclas y los contrastes se convierten en expresión de la estética contemporánea.

Paleta

—— Al igual que los estilos, las formas y las texturas, los colores también se mezclan en un ritmo coherente y armonioso, puntuado por agrupaciones de sofisticados monocromos y patrones vibrantes. Los colores primarios de Rosso Le Mans y Giallo Modena se interpretan en su pureza, abordados individualmente, pero enmarcados por matices frescos y veraniegos como el azul claro, el caqui y los tonos tierra. Los motivos gráficos van desde el impacto visual del camuflaje hasta los originales tintes efecto pincel, recordando una vez más el concepto de mezcla. El inusual estampado de camuflaje estiliza el ambiente pop y la iconografía de Los Ángeles a través de los tonos intensos, casi miméticos, de las palmeras californianas.

Materiales

—— El código de sastrería explora mezclas armoniosas al combinar telas finas y materiales derivados de la ropa de trabajo, redefinidos y mejorados a través de una investigación exhaustiva de superficies, técnicas de procesamiento y acabados refinados. La seda, el algodón, la lana jacquard, el jersey y la piel de guante se combinan y alternan a lo largo de la temporada manteniendo un enfoque en la artesanía italiana de alta calidad. La mezclilla se transforma en un lienzo de artista mediante un proceso de iluminación a base de ozono, mientras que los bordados cosidos se realizan con una selección de tornillos y pernos, los mismos que se utilizan para ensamblar motores, que, en este caso, se unen con cristales.

—— Además de la reinterpretación creativa, el compromiso de Ferrari con la sostenibilidad continúa. La empresa forma colaboraciones exclusivas solo con socios y proveedores certificados, que deben cumplir con los principales estándares internacionales de sostenibilidad. Además, Ferrari promueve el uso de procesos y materiales de bajo impacto, como el nailon reciclado y certificado GRS (Global Recycled Standard) que se utiliza para algunas prendas, o la viscosa certificada por FCS hecha de celulosa procedente de procesos de producción y cultivos gestionados con estrictos estándares sostenibles.

Siluetas

—— Las siluetas son precisas, definitivas y al mismo tiempo fluidas en su ajuste y superposición. Los volúmenes y cortes que han jugado un papel especial desde la primera colección siguen presentes y se siguen transformando a través de hábiles intervenciones que respetan y actualizan el léxico de Ferrari sin distorsionarlo nunca. Estos incluyen el traje Ferrari, el símbolo que más que ningún otro representa la amalgama de rendimiento, estilo y estilo de vida al reinventar la clásica prenda de carreras a través de la suavidad del cuero, colores llamativos y detalles metálicos con el exclusivo acabado Ruthenium Chassis.

—— La idea de fluidez se expresa en una mezcla ultrasofisticada de elementos aparentemente opuestos: las dimensiones extragrandes se combinan con cortes delgados y lineales inspirados en la anatomía del cuerpo. La camisa pop se usa sobre pantalones con pinzas, el blazer sastre sobre un cárdigan de punto, el vestido camisero debajo de una chaqueta de hombre y el chaleco de napa se usa como vestido o como chaleco.

—— Aspectos masculinos y femeninos convergen en una dimensión abierta y poco convencional en la que las prendas transmiten diferentes significados según quien las lleva. El mismo enfoque se repite en la concepción de complementos y marroquinería, ampliando la propuesta a través de nuevas formas, materiales y colores.





COLECCIÓN

P—V—23

PRIMAVERA—VERANO—2023







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



@laburratinagastronomiaitaliana



La Burratina Pizzeria

En Calle San Miguel, 12 podremos degustar o disfrutar de un bocado al puro estilo italiano, paseando 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 bocado 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

El compromiso de Ferrari con la EDUCACIÓN



El 30 de septiembre se inauguró el Centro de Aprendizaje e.DO en el IIS Fermo Corni (instituto de educación superior) en Módena. El laboratorio ha sido completamente reformado y equipado con nueva tecnología y mobiliario gracias al apoyo de Ferrari. Ofrecerá experiencias educativas innovadoras a estudiantes y docentes locales, fomentando las disciplinas de matemáticas, ciencia y tecnología.

En la inauguración participaron el director ejecutivo de Ferrari, Benedetto Vigna, así como representantes de instituciones locales, incluido el presidente de la región de Emilia-Romaña, Stefano Bonaccini, el presidente de la provincia, Gian Domenico Tomei, el alcalde de Módena, Gian Carlo Muzzarelli.

Promover la educación es una parte fundamental del espíritu de Ferrari y de su relación con la comunidad local. Hoy, con el nuevo laboratorio, Ferrari continúa este compromiso asumido por su fundador e intensificado en los últimos años a través de acciones como: actividades de orientación y formación en el aula, proyectos escuela-trabajo, donación de equipos y ordenadores, iniciativas para evitar el abandono escolar -out como Arcipelago Educativo, y una asociación con MUNER (la Universidad de Motorvehicle de Emilia-Romagna) para atraer y capacitar a los ingenieros del futuro.

"Ferrari siempre ha estado comprometido con la educación de los jóvenes de nuestra zona. El nuevo laboratorio, que tiene como



objetivo ayudar a los estudiantes a ingresar al mundo de la ciencia y la tecnología, es una inversión en su futuro”, dijo Benedetto Vigna, CEO de Ferrari. “A partir de nuestra colaboración con escuelas e instituciones, queremos crear un entorno en Motor Valley que sea cada vez más innovador y lleno de oportunidades”.

La nueva aula de robótica del IIS Fermo Corni es un espacio perfecto para promover la formación en alta tecnología entre los estudiantes de 8 a 19 años de las escuelas primarias y secundarias de la provincia de Módena.

El laboratorio está equipado con cinco robots e.DO: brazos mecánicos modulares de varios ejes con inteligencia integrada de código abierto, desarrollados por Comau para el mundo de la educación. En el contexto del aprendizaje práctico y cooperativo, los robots son herramientas muy eficaces para enseñar los conceptos básicos de la robótica, la codificación y las disciplinas STEM.



F FERRARI EDUCACIÓN E



Revolucionario sistema robótico de máxima precisión para la cirugía de columna vertebral

La Unidad de Patología Vertebral del doctor Álvarez-Sala del Hospital Ruber Internacional ha realizado más de 25 cirugías robotizadas en menos de un mes con extraordinarios resultados.



Los doctores Fernando Álvarez-Sala (derecha) y Francisco Javier Areta (izquierda) con el sistema robótico Mazor X

La tecnología robótica ha avanzado tanto en la última década, que hoy, obtiene logros que hace unos años eran impensables. Es el caso del Hospital Ruber Internacional que recientemente ha adquirido el sistema robótico de máxima precisión para cirugía de columna vertebral de alto riesgo, el Mazor X. Se trata de un sistema que facilita la cirugía mínimamente invasiva, permitiendo en muchas ocasiones la cirugía vertebral percutánea y proporciona una menor exposición a radiaciones ionizantes, comparado con las cirugías tradicionales.

“Además, la cirugía convencional supone un 15-20% de riesgo de malposición de prótesis y con nuestra plataforma robótica no supone riesgo alguno” afirma el doctor Fernando Álvarez-Sala Walter, jefe de la Unidad de Patología Vertebral del Hospital Ruber Internacional.

Según este experto en traumatología y referente en el tratamiento de la columna vertebral, con este robot quirúrgico hemos realizado ya más de 25 cirugías robotizadas en menos de un mes, con extraordinarios resultados. “Con una mejora en los tiempos de ingreso hospitalario, menor dolor postquirúrgico y una pronta reincorporación a la vida normal”, señala el doctor.

Desarrollado por la alianza de las compañías Medtronic-Mazor Robotics (empresa israelí), este dispositivo está indicado para las diferentes patologías de columna que no han mejorado con tratamientos conservadores.

Tal y como explica el doctor Álvarez-Sala, el sistema robótico Mazor X está indicado para una amplia gama de afecciones y es especialmente útil en la patología traumática, patología tumoral y en la cirugía de las deformidades vertebrales (escoliosis, cifosis y espondilolistesis), entre otras patologías, incluso aquellas degenerativas.

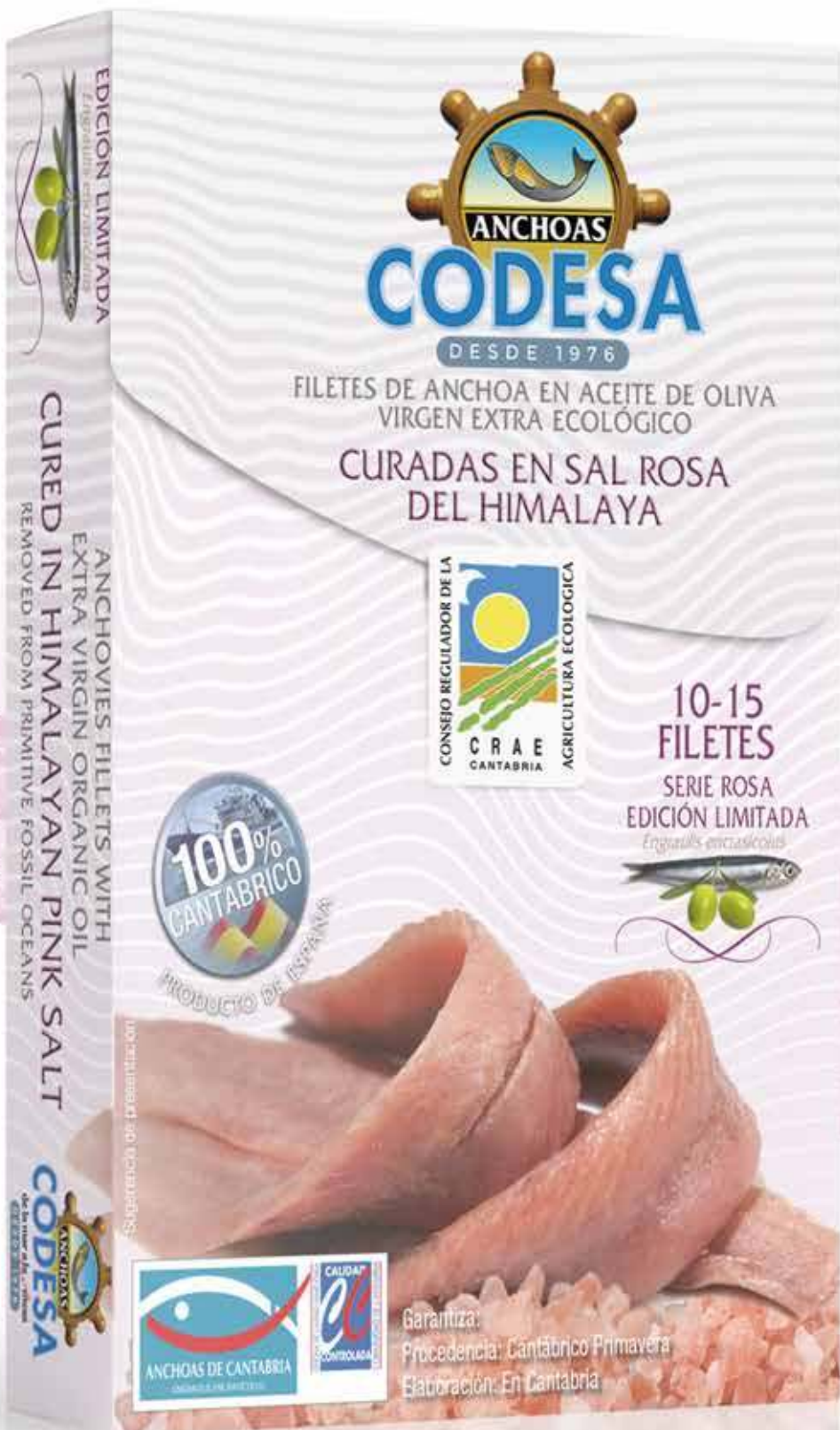
“Previamente a la intervención, es necesario la realización de un TAC para que el cirujano planifique la colocación de los implantes sobre las imágenes del paciente, trasladando esta información al robot que está fijado de forma estable a la columna del paciente, lo cual nos permite mantener en todo momento una óptima y segura planificación, guiado y navegación

durante la cirugía vertebral por cualquier vía de abordaje”, explica el traumatólogo del Hospital Ruber Internacional.

“La utilización del Mazor X con su brazo robótico, facilita el reconocimiento automático de la anatomía mediante su software en 3 dimensiones, mejorando la planificación de la cirugía y la realización de la misma con una mayor precisión, minimizando el riesgo y tiempo quirúrgico. Puede modelar y crear una simulación del resultado quirúrgico antes de la realización del procedimiento”, asevera Álvarez-Sala.

Pero este revolucionario sistema robótico aporta otros numerosos beneficios a los procedimientos de columna. “Posibilita cirugías con menor incisión quirúrgica, menor pérdida de sangre y minimiza los riesgos de complicaciones”.





EDICIÓN LIMITADA

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

ANCHOAS
CODESA
de la mano de la tradición
desde 1976



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



10-15
FILETES
SERIE ROSA
EDICIÓN LIMITADA
Engraulis encrasicolus



Garantiza:
Procedencia: Cantábrico Primavera
Elaboración: En Cantabria


Producto de España

www.codesa.es

COMPROMISO

Ferrari con el medio ambiente





Bosco Ferrari se lanzó como una iniciativa de forestación en el Municipio de Maranello, realizada en asociación con Rete Clima, una empresa sin fines de lucro. El establecimiento de árboles jóvenes de hoy es un paso más en un proyecto de protección del medio ambiente y el clima mucho más amplio anunciado en nuestro Día del Mercado de Capitales, que incluye la reconstrucción de 30 hectáreas en la provincia de Módena.

La primera zona boscosa de Maranello se extiende por seis hectáreas y está formada por una combinación de robles y carpes, árboles típicos del valle del Po. Ya se han plantado las primeras especies de árboles y arbustos, cultivadas a partir de semillas certificadas y seleccionadas para recrear un ecosistema con importantes beneficios ambientales, incluida la absorción de alrededor de 3 kt de CO₂ durante 30 años. Rete Clima cuidará de las plantas jóvenes durante los próximos tres años.

Una hectárea de terreno que bordea el nuevo bosque también se ha destinado a un nuevo "Parco dello Sport" que está siendo desarrollado por el ayuntamiento, con Ferrari apoyando la instalación de juegos para niños, equipos deportivos y senderos para caminar y andar en bicicleta.

El CEO Benedetto Vigna y el Equipo de Liderazgo de Ferrari estuvieron entre los que plantaron los primeros árboles, junto con Luigi Zironi, alcalde de Maranello. En el evento también participaron estudiantes de la escuela de formación profesional IIS Alfredo Ferrari, con sede en Maranello.

"Bosco Ferrari es una muestra de la gratitud de la empresa hacia el área local y un legado que nos une a las generaciones futuras a través del cuidado del medio ambiente y la comunidad", dice Benedetto Vigna, CEO de Ferrari. "Hace cuatro meses, durante nuestro Día del Mercado de Capitales, anunciamos la primera serie de proyectos que tendrán un impacto positivo en la localidad, los cuales ya están en ejecución o finalizados. La iniciativa de forestación se deriva de la reciente instalación en nuestra fábrica de una celda de combustible de 1 MW, que reduce nuestro uso de energía y emisiones, y una matriz de energía solar que generará 1,6 GWh por año una vez que esté completamente en funcionamiento".

Bosco Ferrari forma parte de la Campaña Forestal Nacional Italiana (CNFI), promovida por Rete Clima en asociación con Coldiretti (Asociación Italiana de Agricultores) y PEFC (Programa para el Reconocimiento de la Certificación Forestal). También ha recibido el respaldo del Ministerio de Transición Ecológica (MITE) y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Silvicultura (MIPAAF) de Italia.



FERRARI MEDIO AMBIENTE
F—M—A



ROBIZA
A state of mind

Robiza, vinos eco-lujo inspirados en la naturaleza y su serenidad, el Mar, el Sol y la Luna. **Orgánicos** y **veganos**, celebra la vida cuidándote al mismo tiempo. Disfruta de vinos exclusivos con corazón inclusivo en la alta restauración.



www.robizawine.com



CAVALCADE CLASSICHE

La quinta edición de la Ferrari Cavalcade Classiche reunió a 65 Ferrari antiguos y sus propietarios de todo el mundo en el espectacular entorno montañoso de Trentino Alto-Adige, en el norte de Italia.

La Cabalgata atravesó extraordinarias rutas escénicas a través del Parque Natural Adamello Brenta, los valles de Trentino y el Lago de Garda.

Los invitados internacionales de Ferrari también participaron en una carrera de regularidad de tres días desde Pinzolo, en la parte alta de Val Rendena, y a través de los imponentes paisajes de los Dolomitas. Los coches desfilaron y se exhibieron en los centros históricos de Cavalese, Merano, Riva del Garda y Trento, y representaron momentos clave en los 75 años de historia de diseño elegante e innovación tecnológica del Cavallino Rampante.

Los espectadores y entusiastas estaban encantados con la oportunidad de conocer de cerca algunos de estos vehículos legendarios, incluidos el Ferrari 166 MM, el Ferrari 212 Inter, el Ferrari Dino 246 GT y el F40.

El Cavalcade Classiche es uno de los eventos más exclusivos de Ferrari solo por invitación y atrae a tripulaciones de muchas nacionalidades. Está diseñado para reunir a los propietarios para compartir experiencias auténticas y memorables, para crear una sola comunidad unida por su pasión por el Cavallino Rampante.







Club

www.ferrariclubespana.com

SÓLLER

PALMA DE MALLORCA ————— 2 DE JUNIO DE 2022



Texto: Fede García

Fotos: Sergi Boneu y José Rodríguez

— El primer fin de semana de junio, el Ferrari Club España organizó un evento en la isla de Mallorca, en el que los socios pudieron disfrutar de la conducción de sus Ferrari por unas rutas seleccionadas por la organización, que discurrieron por algunas sinuosas carreteras de montaña del norte de la isla, desde las que pudimos admirar la belleza de los paisajes de la Serra de Tramontana, siempre cercanos al mar.

— El viernes 3 de junio, llegamos en Ferry al puerto de Palma con nuestros Ferrari, procedentes de Barcelona y Valencia. Nada más bajar del barco, y aprovechando que era aún muy temprano, nos reunimos para realizar una ruta por Andratx,



CLUB ————— FERRARI ———

60 ————— 97

SÓLLER	————— 2 DE JUNIO DE 2022
CUENCA	————— 10 DE JUNIO DE 2022
LE MANS	————— 11 DE JUNIO DE 2022
GALICIA	————— 16 DE JULIO DE 2022
MARBELLA	————— 28 DE JULIO DE 2022
ASAMBLEA	————— 29 DE JULIO DE 2022



siguiendo la carretera MA1 y luego volver a Palma donde realizamos un reagrupamiento en el parking del Estadio de Son Moix y continuar juntos hasta el Restaurante Es Grau, donde realizamos un desayuno típico mallorquín.

— Terminado el desayuno, pusimos rumbo a Sóller por una espectacular ruta a través de Deyá, para dirigirnos al lugar donde teníamos previsto alojarnos, el Jumeirah Port Sóller Hotel & Spa, un establecimiento de cinco estrellas situado en una idílica ubicación desde la que se disfruta de una espectacular panorámica del puerto de Sóller y sus alrededores. Una vez realizado el Check In, algunos decidieron disfrutar de las instalaciones del establecimiento, mientras otros eligieron relajarse en las terrazas de sus habitaciones, cuyas vistas al mar, invitaban totalmente a ello.

— Hacia las 14:00h nos reunimos en el Restaurante Cap Roig Brasserie del Hotel, donde se nos sirvió el almuerzo. Finalizada la comida, dispusimos de la tarde libre para seguir disfrutando del Spa y de las piscinas o de hacer un poco de turismo por las cercanías de Sóller.

— A última hora de la tarde, nos reunimos en el Hall del Hotel, para salir juntos hacia el Restaurante Bens D´Avall, de una Estrella Michelin y dos Soles de la Guía Repsol, donde se nos sirvió la cena en una terraza donde pudimos contemplar la magnífica puesta de Sol.

— Al día siguiente por la mañana, hicimos la espectacular ruta de Sa Calobra, por unas serpenteantes carreteras de montaña llenas de curvas y de estrechos pasos, donde pudimos disfrutar plenamente de la conducción de nuestros Ferrari. Después de realizar una breve parada en el Santuario de





Lluc, continuamos por la MA10 pasando por el Santuario Puig de Santa María, el Mirador de Sas Barques y el Embalse de Gorg Blau, donde realizamos una breve parada en el Mirador, hasta llegar al Restaurante Rías Baixas, donde se nos sirvió el almuerzo.

— Concluida la sobremesa, regresamos a Sóller y aprovechamos la tarde libre para descansar o disfrutar de la piscina y el Spa que nos ofrecía nuestro hospedaje. Por la noche, cenamos en el Restaurante Sunset del Hotel.

— Al día siguiente y después del desayuno, salimos hacia el Suculenta Port de Sóller Marina Tramontana, donde aparcamos nuestros Ferrari en unas plazas reservadas para nosotros, y subimos a un barco que nos llevaría hasta Sa Calobra, un lugar mágico e icónico, cuyo paisaje ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco y declarado Monumento Natural por el Gobierno Balear en 2003.

— Una vez llegados a la cala de Sa Calobra, desembarcamos y seguimos a pie por un camino entre rocas hasta el Torrent de Pareis, más conocido como Sa Calobra, donde paseamos brevemente entre los bañistas y los visitantes que se acercaron como nosotros, a admirar la belleza del lugar.

— Finalizada la visita, regresamos de nuevo en barco hasta el Suculenta Port de Sóller, donde se nos sirvió la comida. Por la tarde nos subimos al famoso Tren (tranvía) de Sóller, para visitar el centro de la ciudad, sus edificios y su Catedral.

— Al día siguiente y después del desayuno en el Hotel, nos dirigimos a Palma para tomar los Ferry de regreso a Barcelona y Valencia, poniendo fin de este modo al evento.





Leonardo Boutique Mallorca Port Portals

Good to be here again!



New location in Portals Nou, right next to the Marina!

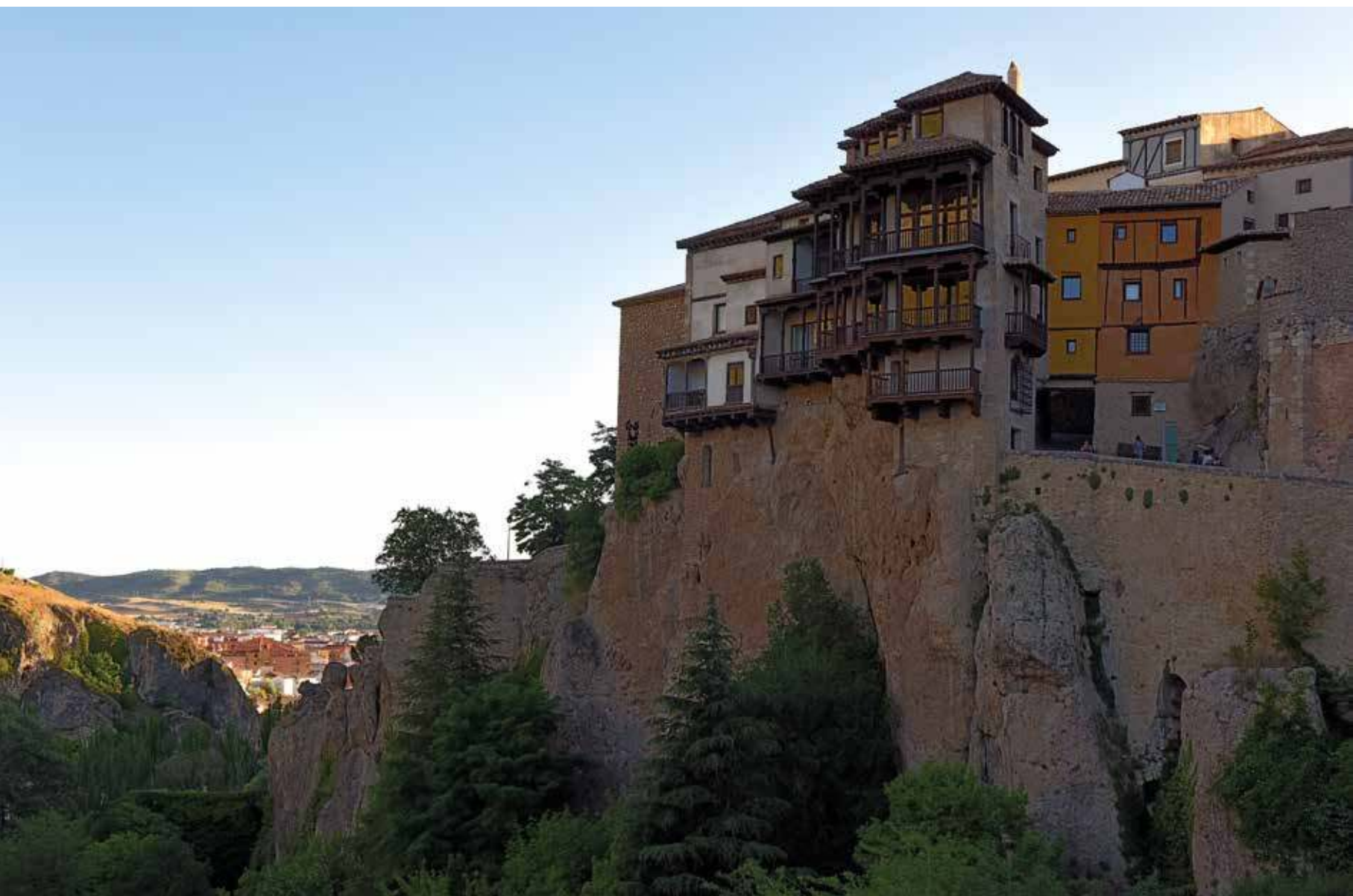
Enjoy a design hotel with beautiful views of the Mediterranean and the mountains.

Relax in spacious rooms and suites, minimalist in style and equipped with the maximum comfort.

Find ideal spaces for your next events like the Pool Terrace and the Sky Bar (up to 450 and 300 guests respectively) or book one of our four meeting rooms for your professional gatherings.

Experience Mallorca with Leonardo Hotels!





Club

www.ferrariclubespana.com

SALIDA A CUENCA

CUENCA — 10 DE JUNIO DE 2022

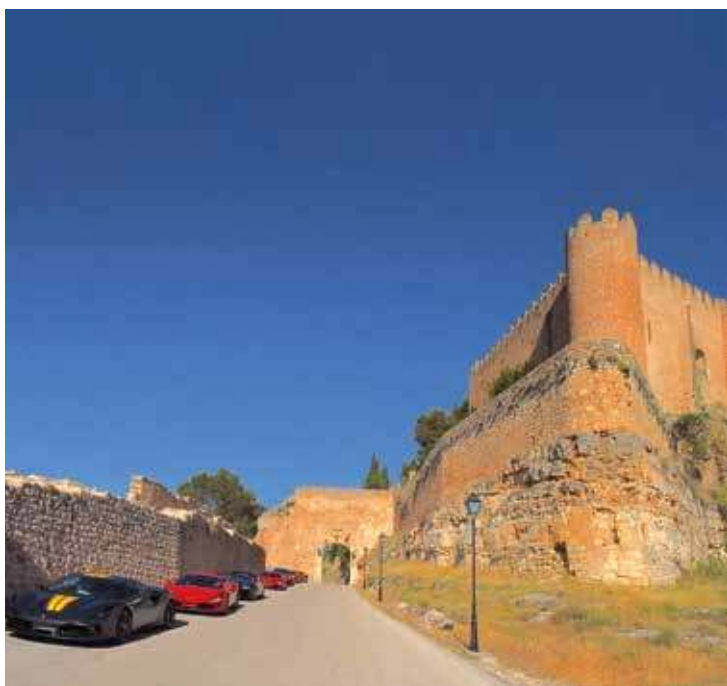
Texto: Fede García

Fotos: : Juan Manuel Escalante



—El Ferrari Club España organizó para el segundo fin de semana de junio, una salida a Cuenca, para visitar los monumentos y la historia de una de las provincias más bonitas de nuestro país.

—El Parador de Alarcón fue el lugar elegido para nuestra estancia el primer día, por sus más de 13 siglos de historia, que nos transportaron a la Edad Media a través de su monumentalidad, más evidente en la Torre del Homenaje, y de sus elegantes textiles rojos y naranjas. Sobre un meandro del río Júcar, en lo alto del peñasco Pico de los Hidalgos, como



si fuese un nido de águila, el Parador se asoma a uno de los pueblos más bonitos de España, Alarcón, declarado Conjunto Histórico Artístico por su belleza y su armonía, es pequeño y encantador.

—El viernes por la tarde los socios participantes fueron llegando al Parador de Alarcón, y una vez realizado el Check in, se instalaron en sus respectivas habitaciones. A las 21h nos reunimos en la recepción para pasar a continuación al restaurante del hotel, donde se nos sirvió la cena.

—Al día siguiente y después de desayunar, salimos en ruta con nuestros Ferrari dirección al Monasterio de Uclés. A medio camino entre Cuenca y Madrid, sobre la ladera de una empinada colina, se alza Uclés, una hermosa villa de orígenes celtíberos y romanos que parece anclada en el pasado. Rodeada por los restos de sus murallas, sus torres, siempre vigilantes, observan inmutables el transcurrir de los siglos.

—Y en la cumbre, sobre un cerro que tiene a sus pies el pueblo y el río Bedija, se levanta el Monasterio de la Orden de Santiago, un conjunto monumental extraordinario a la par que majestuoso, al que se ha dado en llamar con acierto "El Escorial de La Mancha".

—A nuestra llegada nos esperaba un guía que nos hizo una completa visita guiada, que nos puso al día de su historia y arquitectura, realizando un recorrido por sus distintas salas y las capillas de la Iglesia mayor del Monasterio. Después de la visita nos dirigimos hasta la localidad de Villalba de la Sierra, para comer en el Restaurante Mesón Nelia.







—Finalizado el almuerzo, pusimos rumbo a Cuenca, para alojarnos en el Hotel NH Ciudad de Cuenca, donde nada más llegar realizamos el Check in, para dejar nuestros equipajes en nuestras respectivas habitaciones, y salir con taxis hasta el parking del Castillo, junto al punto de información turística, y realizar una Visita guiada al casco antiguo de Cuenca y al Museo de Arte Abstracto.

—Concluidas las visitas, regresamos de nuevo en taxi hasta nuestro hotel, para recoger nuestros Ferrari y desplazarnos hasta el Restaurante El Figón de Huecar, un establecimiento con unas privilegiadas vistas sobre la hoz de Cuenca, donde celebramos la cena.

—El domingo por la mañana y después del desayuno en el hotel, concluiría el evento.



CLUB — FERRARI —



uecko

Essential Furniture

www.uecko.com

Propuesta Especial:

Ponte en contacto con nosotros a través del 679 699 202 y te informaremos de condiciones especiales para clientes de Ferrari*

* Hasta el 31 de enero de 2023 inclusive



Club

www.ferrariclubespana.com

WEC - 24H DE LE MANS 2022 DOBLE PODIO DE FERRARI EN GTE-PRO

LE MANS ————— 11 DE JUNIO DE 2022



Texto: Fede García - Redacción de Noticias (FCE)

Fotos: : Ferrari

— Porsche logró el triunfo en GTE-Pro, gracias al #91 pilotado por Gianmaria Bruni, Richard Lietz y Fred Makowiecki, en lo que supuso la muy accidentada despedida de esta categoría, con la eliminación de los dos Corvette que lideraban la prueba, primero por la avería de la suspensión del #63 durante la noche, cuando Antonio García estaba al volante, y por el accidente del #64 a primera hora de la mañana, cuando fue embestido contra las protecciones por el LMP2 Oreca #83 de Perrodo.

— Para los integrantes del Porsche #91, fue el primer triunfo de Makowiecki, el segundo de Lietz y el tercero de Bruni. Ferrari,



un peldaño por detrás de Porsche y Corvette por rendimiento por culpa de un BoP totalmente desproporcionado, supo mantenerse prácticamente libre de problemas y situó los dos 488 GTE Evo de AF Corse en la segunda y tercera posición del podio.

— Un resultado inesperado para los Ferrari, tras la imposición de un Balance of Performance que dejó poco espacio para el optimismo en la víspera, incluso después del pequeño ajuste de potencia que les fue devuelta, aunque manteniendo la limitada capacidad del tanque de combustible.

— Pudiendo llevar a bordo sólo 87 litros de gasolina, frente a los 98 del Corvette o los 102 de Porsche, los pilotos de Ferrari se centraron en maximizar la eficiencia de su motor V8, en la estrategia del equipo, en el talento y experiencia de los pilotos y en la precisión en todas las intervenciones en boxes durante las paradas que marcaron la carrera, para seguir en la lucha por las primeras posiciones, que incluso llegaron a liderar durante algunas horas.

— Alessandro Pier Guidi, James Calado y Daniel Serra repitieron el resultado obtenido en 2020, tras las victorias obtenidas en 2019 y 2021 por el Ferrari 488 GTE #51. El segundo puesto, que proyecta a Pier Guidi y Calado en la tercera posición del ranking





mundial del WEC, a 79 puntos de los líderes de la clasificación, Richard Lietz y Gianmaria Bruni, es una prueba más de la tenacidad de los actuales campeones del mundo, capaces de suplir con su talento las limitaciones impuestas por el BoP.

— No menos importante fue el resultado final del Ferrari #52, con Miguel Molina, Antonio Fuoco y Davide Rigon, terceros a una vuelta de los vencedores, tras un pinchazo que les penalizó sobremanera. Los tres ofrecieron una actuación muy contundente en las distintas etapas de la carrera, incluso después del inconveniente que resultó decisivo para una segunda posición que estaba a su alcance. Quinto puesto para el Ferrari #74 de Riley Motorsport, pilotado por Sam Bird, Felipe Fraga y Shane Van Gisbergen, que finalizó a 3 vueltas de los vencedores.





— En cambio Porsche, no pudo poner la guinda del pastel al escapársele la victoria en GTE-Am, todo y ser claramente beneficiados sus vehículos por el BoP. Pese a que los 911 parecieron ser claramente el coche a batir, Aston Martin logró meterse poco a poco en la carrera gracias a un mayor ritmo y menos problemas, imponiéndose así el #33 de TF Sport, tal y como ocurriera en 2020.

— En esta ocasión sus pilotos fueron Marco Sorensen (tercera victoria, tras dos en GTE-Pro), Henrique Chaves y Ben Keating, que se resarcía así de la victoria perdida por descalificación de su Ford GT en 2019. Completaron el podio el Porsche #79 de WeatherTech Racing y el Aston Martin #98 de Northwest AMR.

— Por lo que respecta a los Ferrari, no pudieron en ningún momento luchar por el podio tras las decisiones tomadas por el ACO relativas al Balance of Performance. Los coches de Maranello solo pudieron ser testigos de excepción del rendimiento de sus rivales, que les superaban impotentes por velocidad y por un número inferior de paradas en boxes para repostar.

— Así el mejor de los Ferrari, fue el #54 de AF Corse con Thomas Flohr, Francesco Castellacci y Nick Cassidy, que finalizó sexto a tres vueltas del Aston Martin vencedor de la carrera, seguidos por el Ferrari #85 de la tripulación femenina de Iron Dames, con Rahel Frey, Michel Gatting y Sarah Bovy, que finalizaron en la séptima posición, por delante de los Ferrari #21 y #61 de AF Corse y del #55 de Spirit of Race.

— Fuera del top-ten quedaron los 488 GTE #57 de Kessel Racing (duodécimo), el #80 de Iron Linx (decimotercero, el #66

de JMW Motorsport (decimoquinto), el #75 de Iron Lynx (decimoséptimo) y el #60, también de Iron Lynx (decimooctavo). Los Ferrari #59 de Inception Racing y el #71 de Spirit of Race, no terminaron la carrera.

ACO ELIMINA LOS GTE-PRO PARA 2023

— Después de presentar una inscripción de apenas siete coches para las 24 Horas de Le Mans 2022 (de los cuales sólo cinco son entradas permanentes en el WEC), y certificando que los GT3 pasarán a ser la referencia a partir de 2024, ACO y FIA confirmaron lo que se esperaba: la temporada 2023 será la última de la categoría GTE-Pro. Esta decisión fue presentada precisamente el viernes previo a la disputa de la clásica francesa, aprovechando que se trata de un día sin actividad entre los participantes en dicha competición.

— La opción adoptada por el ACO y la Federación Internacional es precisamente el dar por finalizada la categoría GTE-Pro al término de la presente temporada, optando en este caso por mantener una única categoría GTE en 2023, en este caso la reservada a formaciones Amateurs, por lo que la presente edición de Le Mans ha sido la última en la que hemos visto competir a los vehículos de dicha categoría gestionados por equipos de fábrica y con pilotos profesionales de cada marca.

— Se cambia de esta forma la primera intención por parte de ACO, la cual, en boca de su presidente, Pierre Fillon, adelantó que la intención era la de mantener GTE-Pro siempre y cuando se aseguraran al menos cuatro inscritos permanentes para la temporada 2023. El principal damnificado no será otro que Corvette, ya que Ferrari y Porsche contarán con sus propios





proyectos en LMH y LMDh, por lo que era de esperar que ambos fabricantes concentraran sus esfuerzos lejos de dicha clase más allá de prestar apoyo a los equipos privados.

— Debemos recordar que la clase GTE-Am obliga a alinear al menos un piloto con clasificación bronce en cada uno de los equipos, por lo que puede todavía permitir que algunos competidores de GTE-Pro encuentren acomodo en la parrilla como ya hemos visto con lo ocurrido tras las marchas de Ford, BMW o Aston Martin. Desde luego, parecía que la situación era ya prácticamente insostenible para la sección Pro, muy lejos de aquellos 17 coches que estuvieron presentes en la edición de 2019 de las 24 Horas de Le Mans.

— Por su parte, la clase GTE-Am se mantendrá únicamente por un año más, lo que significa que 2023 será finalmente el año de la despedida para los vehículos de dicha clase antes de que los GT3 copen todo el protagonismo.



CLUB — FERRARI —

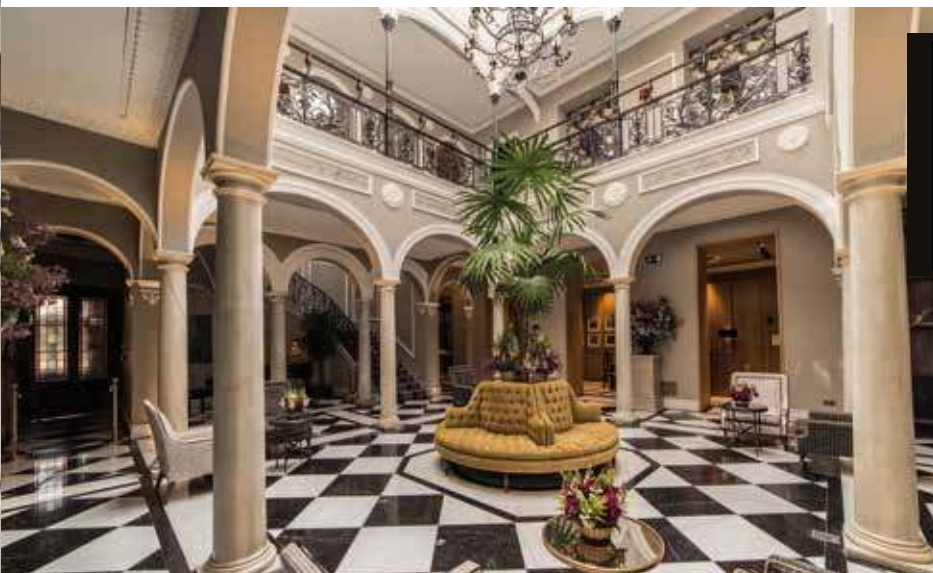
El lujo de vivir la experiencia Kaizen

El grupo hotelero Kaizen Hoteles es el ejemplo con mayúsculas de lo que significa el lujo andaluz más exclusivo con sus dos establecimientos en Andalucía, el 5 estrellas G.L. Casa Palacio María Luisa en Jerez y La Malvasía el primer 4 estrellas en la aldea onubense de El Rocío.

Kaizen Hoteles es el primer grupo hotelero de Andalucía que apuesta por destinos turísticos de gran belleza, edificios históricos, casas andaluzas, donde la suma de los detalles convierten la experiencia del alojamiento en todo un privilegio para los huéspedes más exigentes.



La joya que próximamente coronará la capital hispalense es Don Ramón, el segundo 5 estrellas G.L. del grupo que recupera la esencia de una antigua casa palaciega sevillana en 26 exclusivas estancias en torno a un tradicional patio sevillano arropado por el frescor de naranjos y limoneros.



CASA PALACIO
MARIA LUISA
JEREZ ★★★★★

La belleza de sus establecimientos es una de sus señas de identidad, algo que se refleja en la majestuosidad de Casa Palacio María Luisa, el primer 5 estrellas Gran Lujo de Jerez, antiguo hogar de importantes familias jerezanas que albergó el casino de la ciudad donde se daba cita la aristocracia.

Una imponente casa palaciega del siglo XIX rehabilitada y traída al siglo XXI para seducir al huésped con sus 21 sofisticadas estancias decoradas en estilo clásico contemporáneo.

CASA PALACIO
MARIA LUISA
JEREZ ★★★★★

63 62 92 956

casapalaciomarialuisa

reservas@casapalaciomarialuisa.com



Les ofrecemos a los lectores de la revista un
15 % de descuento en nuestros hoteles
Bajo disponibilidad

LA MALVASÍA
EL ROCÍO

La Malvasía es el otro gran descubrimiento de Kaizen. Una tradicional casa andaluza que se convierte en el alojamiento perfecto para los amantes de ese lujo que conecta al huésped con la naturaleza.

Un hotel boutique de 4 estrellas y 35 estancias, donde la elegancia se integra en plena naturaleza con exquisita armonía. Un paraíso donde despertar cada mañana es un auténtico regalo para los sentidos.



LA MALVASÍA
EL ROCÍO

reservas@hotellamalvasia.com

hotellamalvasiaelrocio

13 44 27 959



Club

www.ferrariclubespana.com

XII CONCENTRACIÓN FERRARI GALICIA

RIBEIRA SACRA ————— 16 Y 17 DE JULIO DE 2022



Texto: Santiago Iglesias

Fotos: Celia Maquieira, José Campos y Jesús Comesaña

— El sábado 16 de Julio y sin detener nuestro evento anual a pesar de la pandemia, nos concentramos en un lugar de Galicia con grandes tesoros, la Ribeira Sacra. El origen del nombre está en discusión entre Ribeira Sacra por la existencia de múltiples monasterios en la zona (de hecho, es la mayor concentración de Europa) o Robledal Sagrado por los bosques de robles existentes que eran los árboles sagrados de los Celtas.



CLUB ————— FERRARI —





— Hay evidencias de que, en la Ribeira Sacra, en concreto en San Pedro de Rocas, se fundó sobre otra construcción sagrada el monasterio más antiguo de la cristiandad en Galicia, y probablemente de la Península, allá por el año 573 dc. En esos años y tras el declive del Imperio Romano, en Gallaecia gobernaban los Suevos convertidos al cristianismo desde el año 409 dc que habían fundado el Reino Suevo de Gallaecia, el primer Reino-Estado de Europa.

— Tras situarnos en contexto, volvemos al siglo XXI con nuestros Ferrari en cabalgada por este lugar sagrado. El punto de encuentro fue en el Hotel Iberik Spa & Golf de Monforte de Lemos. Tras recibir a propietarios venidos desde puntos tan dispares como Portugal y Castilla comenzamos la ruta hacia la primera actividad, visitando una de las múltiples bodegas familiares de la Ribeira Sacra, Adegas Algueira, allí nos explicaron como es el proceso de la vendimia junto con el posterior procesado de estos caldos, todo es muy artesanal y con una característica única en todas las bodegas de la zona, la vendimia heroica. Tras la cata de 3 vinos con explicaciones precisas de sus características almorzamos en la misma bodega bajo un paraje muy campestre y natural rodeado de robles.

— A continuación, iniciamos ruta hacia uno de los más de 50 miradores existentes en la Ribeira Sacra, para comprobar de primera mano la magnitud de la zona y el esfuerzo que supone vendimiar en fincas con hasta un 80% de desnivel, sencillamente el adjetivo heroico me parece insuficiente.

— Tras sentirnos insignificantes ante tal exhibición y poderío de la naturaleza cabalgamos de regreso al hotel para estacionar los Ferrari en el parking. Ya más relajados cogimos un autobús que nos llevó a la capital de la Ribeira Sacra, Monforte de Lemos. Otrora punto neurálgico de comunicación del Ferrocarril hoy se encuentra volcada hacia el turismo. Allí nos esperaba un magnífico guía turístico que nos puso al día de su historia desde la romanización hasta la actualidad pasando por los siglos XIII a XVII y por los amoríos y luchas de los nobles por dominar estas tierras incluyendo las revueltas de los campesinos.



— La iglesia también fue otro poder que marcó las historia en estos siglos. De todo ello quedó huella en construcciones como el Colegio de los Escolapios que tardó cuatro siglos en terminarse (1592-1919), o La Torre, como vestigio del poderío de los nobles frente a las revueltas Irmandiñas del campesinado, incluso una noble nacida en Monforte llegó a ser Reina de Portugal, Inés de Castro, la Reina Cadáver.

— Entre todos y ante el caluroso día que tuvimos, decidimos disfrutar de la piscina del hotel en vez de hacer la siguiente visita a la cuenca del río Miño. Tras este merecido relax disfrutamos de una cena en grupo donde intercambiamos impresiones y experiencias de todo tipo junto a unos ricos manjares.

— El domingo 17 de julio era el momento en el que los Ferrari estirarían sus patas y los jinetes disfrutaríamos con ello, cabalgaríamos sobre una de las carreteras más bonitas de la Galicia interior, la ruta que nos llevaba desde Monforte de Lemos a Castro Caldelas, bien asfaltada, con muchas horquillas en bajada y flanqueada por escarpadas laderas llenas de vides, con un puente sobre el río Sil y con más horquillas atravesando un bosque autóctono hasta el destino, donde los Ferrari disfrutarían de su merecido refrigerio de zumo de dinosaurio.

— A continuación, en ruta más relajada nos dirigimos a la auténtica joya de la Ribeira Sacra, el Monasterio de Santo Estevo de Ribas de Sil, allí teníamos estacionamiento reservado para a continuación ir en autobús al embarcadero y acceder a un catamarán exclusivo con guía turístico que nos llevaría de navegación durante una hora y media por el cauce del río Sil, admirando desde otro punto de vista este paraje tan impactante.

— Tras el paseo por el río regresamos al monasterio para disfrutar de un espectacular menú que saboreamos en su bonito restaurante. Sin duda un broche de oro gastronómico que ayudó a fijar en nuestra memoria la singular experiencia que habíamos vivido a lo largo del fin de semana. Finalizando la sobremesa y después de desearnos buen viaje de vuelta, concluyó la XII Concentración Ferrari Galicia por la Ribeira Sacra.





Club

www.ferrariclubespana.com

V CONCURSO DE ELEGANCIA MAGNA

MARBELLA ————— 28 DE JULIO DE 2022



Texto: Fede García

**Fotos: Sergio Calleja de SportClassiccar.com
y Jesús Calderón de Marbella Photocars**

— El pasado 28 de julio, se celebró la quinta edición del Concurso de Elegancia Magna Marbella, organizado por Magna Supercars en el marco incomparable del Magna Marbella Golf, al que el Ferrari Club España acudió con numerosos socios que participaron con sus Ferrari.

— Este Concurso de Elegancia, se rige siguiendo las reglas francesas de este tipo de certámenes, en el que los coches son evaluados principalmente por su impacto visual, el que llamaríamos factor "sorpresa".





— Así mismo, los jueces evalúan cada coche por su estilo, belleza y elegancia, que cuentan con un 50% de la puntuación, mientras que el otro 50% restante se basa en el Estado, Autenticidad, Restauración, Rareza e Importancia Histórica. Los premios se distribuyen en Primer, Segundo y Tercer Premio para cada Categoría, y los ganadores de cada Categoría, participan en una ronda final donde es elegido el “Mejor coche del Concurso”.

— Durante la celebración del Concurso, se sirvieron bebidas y aperitivos, y todo amenizado con música y actuaciones. Una vez concluido el desfile de los participantes por la alfombra roja frente a los jueces, se celebró la ceremonia de entrega de premios.

— En esta ocasión, dos de nuestros socios fueron premiados en sus respectivas categorías, con un ASA 1000GT Spider de 1966, conocido popularmente como “Ferrarina”, del que solo se construyeron 17 unidades, que fue presentado por nuestro socio Carlos López Balaguer que logró el segundo premio entre los vehículos correspondientes al periodo entre 1960 y 1970, y un Ferrari GTO de 1984, en un estado de conservación impecable, propiedad de nuestro socio Félix Buget, que ganó el primer premio de la categoría de 1970 a 1992.

— Sobre las 10 de la noche, se sirvió la cena en una terraza montada al aire libre por el Restaurante Magna Café.



CLUB — FERRARI —



turismo experiencial de lujo

para los viajeros más exigentes en el desierto de Gorafe

En pleno corazón del desierto de Gorafe, en Granada, se ubica este proyecto turístico vanguardista que ya ha conquistado el corazón de los viajeros más exigentes. DistrictHive busca cambiar el concepto actual que tenemos del hospedaje de lujo para viajeros que buscan la experiencia de una total desconexión del exterior, a través de una profunda inmersión con el entorno. Se trata del primer módulo 100% autosuficiente y transportable que puede ser desplegado en cualquier terreno, incluso donde la construcción no es posible. Dicho módulo, creado por un equipo internacional de arquitectos, interioristas e ingenieros, se ha diseñado desde una perspectiva multidisciplinar y entiende el turismo de una manera sostenible, ecológica y responsable. Se pone en valor la naturaleza accediendo a ella sin dejar huella. La incidencia en el territorio es nula a nivel ambiental ya que no se consume ningún recurso del lugar. Una vez retirado, la ubicación quedaría en el mismo estado en el que se encontraba.

DistrictHive es capaz de generar su propia agua a partir de la humedad del ambiente, su propia electricidad a partir de la energía solar, cuenta con su propia gestión de aguas negras transformando los residuos en cenizas, y las aguas grises se filtran mediante dos procesos de filtrado para que el agua sirva como agua de riego.

La edificación es un pequeño módulo de 35m² dividido en varios espacios: un cuarto de baño, una cocina-estar-comedor, un dormitorio (una cama doble y otra doble oculta), armarios modulares multifuncionales y estanterías, y un pequeño y necesario cuarto de instalaciones donde se concentran todos los equi-

pos técnicos. El podtel cuenta también con una piscina, una ducha exterior y un lounge con tumbonas para observar las estrellas. Además, todo el mobiliario, espacios de almacenaje, paredes y acabados, han sido realizados con máximo detalle y cuidado para que el resultado final fuera de diseño, buscando una intencionada imagen de lujo y calidez.

El turismo de lujo del futuro apuesta por la Inteligencia Artificial

La automatización y el uso de las nuevas tecnologías son algo fundamental para el desarrollo del podtel. Una App móvil controla todos los dispositivos y ofrece información sobre los niveles de energía restantes, la producción solar, temperatura, calidad del agua, producción de agua... También se controla así, entre otras cosas, la apertura de puertas, el olor interior, la iluminación, el sonido, la TV, la compra de comida y bebida bajo demanda, o la temperatura. Todo desde esta App, llamada **"DISTRICTHIVE"**: www.districthive.com/app.php

La cápsula está controlada por una Inteligencia Artificial, llamada "Hivemind". Se ha construido un sistema propio y placa base que monitoriza todos los sistemas y el consumo de energía. Es intuitivo y ayudará a los huéspedes durante toda su estancia para garantizarles una experiencia de alta tecnología y conexión, mientras se relajan y disfrutan de los maravillosos paisajes en absoluta privacidad.

En definitiva, se trata de un modelo tremendamente exclusivo que busca poner en valor el paisaje, encontrando esos sitios maravillosos y especiales para hacerlos accesibles para una contemplación protegida durante todo el año. El objetivo final es proporcionar a los huéspedes una experiencia turística inigualable y para el goce y deleite de todos los sentidos.











INMOVIVIENDAS



Real Estate



Miriam de Andrés
- Gerente -

- Gestión de compraventa de solares (uso particular, residencial, comercial o industrial), pisos, casas y locales comerciales.
- Alquileres de inmuebles.
- Tasaciones inmobiliarias y orientación de valores de mercado.
- Gestión de patrimonios y asesoramiento de inversiones.

“Desde hace 20 años, ofreciendo asesoramiento inmobiliario con la mejor profesionalidad y honradez del sector”

www.inmoviviendas.net

UNA JOYA EN EL CORAZÓN DE SEVILLA

UNUK 5* GL



Disfruta del ambiente de una de las ciudades más apasionantes de España y hazlo de una forma única que nunca olvidarás en el Hotel Unuk 5* GL, una joya en el centro de Sevilla.



+34 955 266 499 | reservas@unukhotel.com | unukhotel.com | Ortiz de Zúñiga 8, Sevilla, Spain



Club

www.ferrariclubespana.com

ASAMBLEA GENERAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

MARBELLA ————— 29 DE JULIO DE 2022



Texto: Fede García

Fotos: Sergio Calleja de SportClassiccar.com
y Jesús Calderón de Marbella Photocars

— Al día siguiente de finalizar la quinta edición del Concurso de Elegancia Magna Marbella, los socios del Club nos desplazamos hasta el Concesionario Oficial de Ferrari, C de Salamanca, donde celebramos la Asamblea General del Ferrari Club España, durante la cual fue elegido Presidente de Honor del Club, nuestro Vicepresidente, el Sr. Nestor Justo Martín, y Socio de Honor del Club, a quien os escribe estas líneas y responsable de la Web y Comunicación, Fede García.







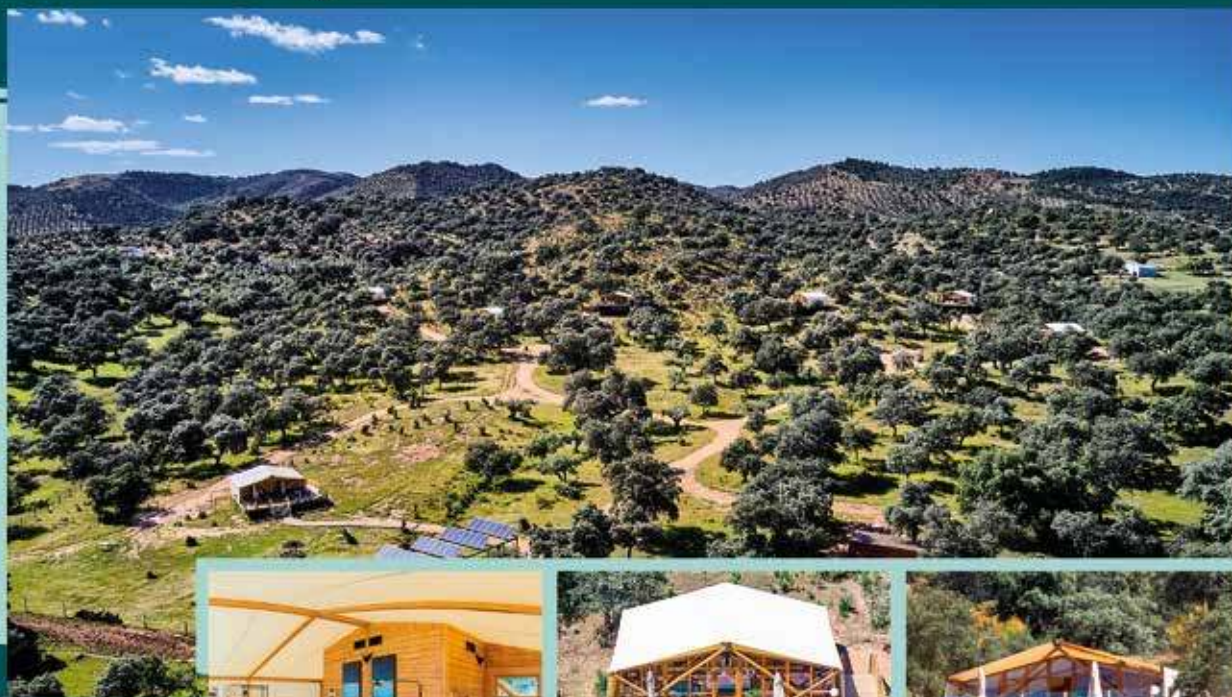




—Repasados todos los puntos del orden del día, la Asamblea, que fue transmitida en directo a través de nuestra Web del Club, concluiría con un almuerzo que nos fue servido en las mismas instalaciones del Concesionario, rodeados de los últimos modelos de Ferrari, como el 296GTB y un SF90 Stradale.



La Dehesa *experiences*



📍 Ctra. de Adamuz Villanueva de Córdoba S/N
✉ info@ladehesaexperiences.com
☎ 617 780 653



PARADORES

Hoteles & Restaurantes 1928

PARA ENTENDER LA HISTORIA, SÓLO HAY QUE VIVIRLA

Elegido Mejor Hotel No Urbano de España por los lectores de la revista Condé Nast Traveler, este Parador se ubica en la bella localidad asturiana de Cangas del Narcea. Se trata de un impresionante monasterio declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional, también conocido como El Escorial Asturiano.

Sus sótanos son un precioso museo en el que podrás ver restos arqueológicos de la primera construcción, que data de principios de siglo XI. Desde las ventanas de las habitaciones, las vistas al paisaje montañoso y al río Narcea son espectaculares. También merece una visita la Iglesia, de amplios espacios al estilo toscano y un gran retablo barroco.

Tienes a tu disposición salones acondicionados para banquetes, congresos, y para cualquier evento que quieras celebrar.



• PARADOR DE CORIAS •

Monasterio de Corias, s/n | 33816 Corias | Cangas del Narcea | Asturias | corias@paradores.es



YUSTY

MADRID 1914

UNA EXPERIENCIA DE LUJO.

MONCLER
CANALI
POLO RALPH LAUREN
HERNO
FAY
JACOB COHEN
COMMON PROJECTS
HOGAN
FEDELI
JOHN LOBB
SUNSPEL
CRUCIANI
CROCKET & JONES

TRADICIÓN E INNOVACIÓN

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

Calle Ayala, 20 (entreplanta)

📍 Lunes a Sábado: 10:30 a 20:30

☎ (+34) 664 195 195

📱 @yustystore

WWW.YUSTY1914.COM



ESCANÉAME

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

