

VERANO 2024

No.49

# Ferrari

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

*Club*



**FERRARI 12Cilindri**



**Creamos ideas**

**AGi Architects**

Apolonio Morales 13F  
28036 Madrid





## 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  
FERNANDO AMPUDIA  
LUIS TEJEDOR  
ANNA BURGSTALLER  
MIGUEL RENUNCIÓ

**FOTOGRAFÍA**  
FERRARI  
FEDE GARCÍA  
FERRARI CLUB ESPAÑA  
SERGIO CALLEJA  
ANDREU ARTÉS  
JOSEP RODRÍGUEZ  
SERGI BONEU  
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



06 — **FERRARI 12CILINDRI**

28 — **GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE**

38 — **24 HORAS DE LE MANS 2024**

52 — **GP DE AUSTRALIA FÓRMULA 1**

60 — **GP DE MONACO FÓRMULA 1**

68 — **NUEVO EDIFICIO DE FERRARI**

72 — **CANFRANC**

84 — **MARBELLA**

# EL NUEVO LUJO

BY KEINZO INTERIORES



**KEINZO**

INTERIORES

**K**einzo Interiores se enorgullece en presentar su última joya de diseño de interiores: una villa de lujo que resplandece con un mobiliario exquisitamente realizado a medida y una selección de materiales y productos de alta calidad y diseño. Cada rincón de esta residencia emana sofisticación, ofreciendo una experiencia de vida incomparable en un entorno de elegancia y distinción.

Este prestigioso estudio, dedicado al diseño de espacios residenciales y comerciales de lujo, se distingue por su propuesta de valor única y su maestría en la creación de ambientes exclusivos y visualmente impactantes.

El diseño de esta vivienda ha transformado el salón de doble altura, integrándolo a la cocina para crear un espacio diáfano y majestuoso. La paleta de tonos neutros en mobiliario y textiles acentúa la amplitud y continuidad del ambiente. El impacto visual se realza con el uso de maderas naturales y materiales porcelánicos de gran formato.

Este proyecto encarna la filosofía de Keinzo Interiores: brindar servicios excepcionales de diseño y ejecución, garantizando los más altos estándares de calidad y personalización.





## SOLO PARA UNOS POCOS

Hay un hilo conductor que ha enamorado a los más apasionados del Cavallino Rampante con cada versión presentada desde 1947: es el V12 atmosférico montado en posición central, el primer motor Ferrari que atravesó las puertas de la fábrica de Maranello en 1947.



# 120C



**12Cilindri**



F 12C



## El motor del Ferrari 12Cilindri pertenece a la saga de motores de la que nace la leyenda de Maranello

El Ferrari 12Cilindri fue presentado en el extraordinario marco de Miami Beach y como conmemoración del 70 aniversario de la presencia de la marca de Maranello en los Estados Unidos de América. Este Ferrari representa la evolución natural de la irreductible filosofía que, respecto al motor, ha apostado siempre por renovarse sin desviarse nunca del ADN y los elementos más esenciales de la marca.

El Ferrari 12Cilindri se inspira en los Ferrari Gran Turismo de los años 50 y 60, y encarna plenamente lo que todo Ferrari biplaza V12

con motor delantero debe ofrecer, es decir, una combinación excelsa de elegancia, versatilidad y prestaciones. Representa además la última evolución de este linaje, transmitiendo una herencia única y elevándola a nuevos niveles de prestaciones, confort y diseño. Sus formas expresan deportividad, clase y sobriedad. Sus líneas, sencillas y armoniosas, integran innovaciones entre las que podemos resaltar su aerodinámica activa integrada que garantiza unas prestaciones inigualables, su capó de apertura invertida que realza el compartimento del motor y la doble pareja de salidas de escape típicas de los Ferrari de doce cilindros.





Sus formas expresan deportividad, clase y sobriedad





F — 12C

El motor del Ferrari 12Cilindri, perteneciente a la saga de motores de la que nace la leyenda de la casa de Maranello, entrega en esta versión 830 CV, y se beneficia de un incremento en su rango de revoluciones hasta las 9.500 rpm. Su impresionante curva de potencia hace que el 80% del par motor esté disponible a 2.500 rpm, ofreciendo una respuesta instantánea al acelerador y una sensación de aceleración creciente y entrega sin fin.

El interior del Ferrari 12Cilindri garantiza altos niveles de confort incluso en viajes largos, tanto para conductor como pasajero. La sensación de espacio y luminosidad queda subrayada por el techo de cristal, materiales y detalles nobles, y la pantalla central que une la del conductor y una tercera instalada en la zona del pasajero.

El Ferrari 12Cilindri está destinado tanto a los amantes de la emoción en estado puro como a aquellos que buscan nuevas cotas de rendimiento, confort y diseño. Son tanto los Ferraristas de toda la vida, fieles a la emoción única que sólo el motor V12 de Ferrari puede transmitir, como nuevos clientes que sueñan con combinar emociones únicas de conducción, confort y diseño italiano. El coche está dirigido a los denominados coinoisseurs o expertos con una visión muy clara de lo que Ferrari ha representado desde 1947, lo que lo convierte realmente en un coche para solo unos pocos.

El motor ha experimentado evoluciones, algunas derivadas de la serie especial 812 Competizione, elevándolo a lo más alto de su categoría en términos prestacionales. Para alcanzar tan altas revo-



F — 12C





luciones, ha sido necesario reducir el peso y la inercia de los componentes como las bielas que son ahora de titanio, material que garantiza un ahorro de masa del 40% respecto al acero con la misma resistencia mecánica. Los pistones son de una nueva aleación de aluminio que reduce su peso en comparación con los anteriores, a lo que se suman aplicaciones específicas como la introducción del dedo deslizante, que garantizan una mayor resistencia a la fatiga. Esta reducción de peso va acompañada de un nuevo equilibrado del cigüeñal, que se ha aligerado un 3%.

La apertura y el cierre de las válvulas están asegurados por el dedo deslizante, un componente derivado de la incomparable experiencia de Ferrari en la Fórmula 1 y desarrollado para este motor con el objetivo de reducir la masa de traslación y disponer de perfiles de elevación de válvulas de mejor rendimiento. El dedo, fabricado en acero recubierto de *carbono tipo diamante* (DLC), transmite el movimiento de la leva a la válvula haciendo pivotar un taqué hidráulico. El uso de DLC reduce el coeficiente de fricción en los acoplamientos más delicados, mejorando significativamente el rendimiento mecánico del motor.

Gran parte del trabajo se dirigió a optimizar la entrega de par en todos los puntos de funcionamiento. El resultado es un motor con una respuesta continua y contundente, capaz de entregar la potencia máxima al régimen máximo.





Archibald armchair designed by Jean-Marie Massaud



# Made of Stories

by people who design, craft and live.  
Handcrafted with love in Italy to last generations, since 1912.

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

Scan to activate the augmented reality experience.



# ICONNO

ICONNO  
Jorge Juan 38, Madrid  
T. +34 911 860 203  
[info@iconno.es](mailto:info@iconno.es) | [iconno.es](http://iconno.es)



El resultado es un motor con una respuesta continua y contundente, capaz de entregar la potencia máxima al régimen máximo

La disposición del colector y del cilindro se ha hecho más compacta. El acortamiento de los conductos y la optimización de los perfiles de las levas permiten exprimir la potencia a altas revoluciones. El llenado de la curva de par está garantizado por un sistema de trompetas de geometría variable que modifica continuamente la longitud del conjunto conducto-trompeta, adaptándolo a las pulsaciones del motor para maximizar el llenado dinámico del cilindro.

Por primera vez en un motor atmosférico, se ha desarrollado una estrategia de software para modificar el par máximo disponible en función de la marcha engranada. El conductor percibe así un empuje lineal y progresivo a medida que aumenta la relación de marchas, un elemento fundamental para hacer únicas las emociones al volante que el Ferrari 12Cilindri es capaz de garantizar.

La sensación de aceleración creciente y entrega sin fin siempre ha sido distintiva de los V12 de Ferrari. El innovador control de la estructura de par ATS (*Aspirated Torque Shaping*) ha permitido a los ingenieros de Maranello cincelar la curva de par en tercera y cuarta marchas con un refinado control electrónico que mejora la percepción de la forma de la curva sin perder nivel de aceleración, en beneficio del placer de conducción. La introducción de nuevas relaciones de transmisión finales también mantiene los niveles elevados y permite modelar la curva de par de una forma inédita para un motor atmosférico.

Optimizar la eficiencia mecánica del motor y del circuito de aceite es crucial para reducir las emisiones y el consumo. La calibración de la bomba de aceite de cilindrada variable permite hacer circular el aceite por todo el motor y recuperarlo junto con los vapores del cárter. Gracias a una electroválvula controlada por la unidad de control del motor, es posible variar la cilindrada en función del régimen y la carga del motor, garantizando el flujo de exclusivamente el aceite necesario, y permitiendo así un considerable ahorro de energía. La nueva configuración del depósito de aceite y del circuito hidráulico de la bomba, minimiza las pérdidas de presión y optimiza la funcionalidad en todas las condiciones.

El sistema de inyección directa de gasolina (GDI) de 350 bares consta de dos bombas de combustible y cuatro raíles equipados con sensores de presión que proporcionan información continua al sistema de control de presión. Los electroinyectores pueden gestionar hasta tres inyecciones por ciclo del motor, con un sistema de encendido gestionado por una unidad de control ION capaz de accionar el encendido en modo de chispa única o múltiple. La unidad de control también controla la detonación para maximizar la eficiencia termodinámica del motor gracias a una sofisticada estrategia de reconocimiento de la calidad (RON) de la gasolina del depósito.

El nuevo sistema de escape, desarrollado para homologar el coche a las últimas normativas sobre emisiones, como EU6E, China6B

y BIN50, introduce un catalizador cerámico junto al filtro de partículas. Se trata de la tecnología más avanzada disponible para la reducción de emisiones, que ha requerido una amplia calibración de las estrategias de software.

El sonido es fundamental para combinar confort, lujo y las emociones de conducción típicas de un Ferrari V12. Es por ello, que se han optimizado todos los elementos de las líneas de admisión y escape.

Los conductos de escape de la misma longitud, el colector "6 en 1" en cada bancada y el innovador diseño de las extensiones centrales han permitido obtener un sonido típico de los V12 Ferrari, caracterizado por todos los órdenes nobles de la combustión, y logrado también gracias a la perfecta integración y calibración de las frecuencias altas y bajas procedentes de las líneas de admisión y escape respectivamente. La forma de los conductos y de los deflectores internos de los tubos de escape se ha modelado para minimizar la contrapresión y mejorar así la entrega. La geometría, así como cada línea y curvatura del sistema de escape, se ha diseñado para ofrecer al conductor las notas más puras del sonido Ferrari hasta el limitador.

Para lograr un sonido óptimamente equilibrado en el habitáculo, también se modificó la línea de admisión. El reposicionamiento de los resonadores permite modificar adecuadamente las ondas de presión para obtener un espectro de frecuencias más rico, sobre



todo en el rango medio. El sonido es así más agradable en todas las condiciones de conducción, y especialmente en conducción deportiva.

El Ferrari 12Cilindri está equipado con la transmisión de doble embrague (DCT) de ocho velocidades elogiada unánimemente en otros coches de la gama, empezando por el SF90 Stradale. Las relaciones de transmisión son las mismas que las de las últimas iteraciones, pero la decisión de introducir un nuevo engranaje cónico ha aumentado la disponibilidad de par sobre el terreno en un 12%. Esta solución, gracias también a los neumáticos de 21 pulgadas, beneficia el rendimiento longitudinal en aceleración y reduce los tiempos de cambio (-30% en comparación con las anteriores aplicaciones V12 biplaza).

La progresividad en el cambio ascendente ha mejorado notablemente, y la presencia de la octava marcha favorece la autonomía en autopista. La caja de cambios DCT de ocho velocidades proporciona así una mayor eficiencia y es más agradable en todas las marchas.

## ESTILO EXTERIOR

El objetivo de Flavio Manzoni y los diseñadores del Centro Stile Ferrari que dirige, pretendía llevar a cabo con el Ferrari 12Cilindri una radical transformación de los códigos estilísticos de los anteriores V12 con motor delantero de Ferrari. De hecho, el coche se aleja claramente del lenguaje escultural que caracteriza, por ejemplo, al 812 Competizione para adoptar un lenguaje más sofisticado, pero al mismo tiempo dotado del rigor formal necesario para lograr un efecto de unidad estilística.

Líneas maestras esenciales rigen sus geometrías, destacando volúmenes que forman un todo interconectado. Los flancos, muy limpios, se desarrollan a partir de una sección en diedro y recorren toda la longitud del coche. Al tiempo que conservan un cierto aspecto sensual, típicamente Ferrari, en el Ferrari 12Cilindri las aletas están tratadas con gran precisión geométrica: las líneas son siempre el resultado de intersecciones de volúmenes y hay un enfoque más funcional de la forma que genera un efecto que es cualquier cosa menos nostálgico. El alerón trasero es promi-





nente, poderoso, pero también perfectamente controlado en términos de geometría. En la aleta delantera, en cambio, el músculo tiende a alargarse ligeramente, apoyándose en el lateral y acentuando su aspecto monolítico.

El capó delantero se desarrolla sobre una superficie extremadamente lisa, de la que emergen los volúmenes de los guardabarrros. La ausencia de cortes en los músculos da una percepción de máxima limpieza de la superficie general, interrumpida únicamente por la presencia de dos salidas de aire para refrigerar el compartimento del motor. Otro objetivo del Ferrari 12Cilindri era la exploración de lenguajes sólo tangencialmente automovilísticos. El frontal pierde algunos rasgos característicos, como los faros en forma de ojo y la parrilla que recuerda una boca, en favor de geometrías e intersecciones innatas al diseño del coche, que con un único salpicadero envolvente integra las funciones de iluminación, y del que emergen, como aspas, los DRL.

Lo mismo ocurre con la arquitectura de la parte trasera. También aquí es el rigor el que rige el estilo. La del Ferrari 12Cilindri es un travesaño puro, obtenido por sustracción reduciendo el volumen del conjunto. En coherencia con el frontal, las luces se sitúan en el interior de una lámina que recorre todo el volumen, y de ella emerge quizás el tema más característico del Ferrari 12Cilindri, que demuestra una vez más cómo los diseñadores del Centro Stile Ferrari consiguen conjugar las necesidades técnico-funcionales con la belleza.

En lugar de un spoiler trasero tradicional, se ha optado por utilizar dos apéndices activos que, integrados con la luneta trasera, producen un efecto con un tema delta característico. La percepción general es de un conjunto unificado que da la idea de un objeto muy tecnológico. El desarrollo de este concepto ha permitido tratar el habitáculo del Ferrari 12Cilindri de una forma inédita, trazando la línea del marco de la superficie del color de la carrocería de forma que se hace eco del tema de la luneta trasera y se inserta orgáni-

camente en el resto del habitáculo, caracterizado por un efecto de pantalla negra.

El espejo de popa también se completa con un volumen limpio y monolítico en el color de la carrocería. El nivel inferior -en negro o fibra de carbono- se caracteriza por las quillas elevadas del difusor. La carrocería parece suspendida sobre él, con un efecto flotante. Esta zona integra los sensores y un doble par de salidas de escape. Los escapes, compuestos por cuatro elementos, tienen una nueva forma, enmarcados por una carcasa metálica que reduce la percepción de volumen y da un aspecto más compacto.

## INTERIOR

El diseño del interior del Ferrari 12Cilindri se divide en tres niveles diferentes: el primero, dominado por la parte superior del salpicadero, continúa hasta fundirse con el revestimiento del panel de las puertas. El siguiente es la zona central, mientras que el tercero incluye los huecos para los pies y los asientos. Cada nivel está claramente definido, acentuando el efecto de doble cabina mediante las combinaciones de colores y materiales. Se utilizan para crear un aspecto elegante o deportivo para los asientos y otros elementos. El lujo y el rendimiento característicos de Ferrari están flanqueados en el Ferrari 12Cilindri por un enfoque centrado en la sostenibilidad medioambiental. Ejemplo de ello es el uso intensivo de materiales sostenibles, como el Alcantara®, que contiene un 65% de poliéster reciclado.

El estilo interior se inspira en una arquitectura de tipo cabina doble. En los últimos años, este enfoque se ha adoptado en los Ferrari Roma y Roma Spider, así como en el Ferrari Purosangue. El Ferrari 12Cilindri presenta una cabina con una estructura casi simétrica, compuesta por dos módulos que acogen al conductor y al pasajero, ofreciéndoles altos niveles de confort en la experiencia de la conducción.



Está dirigido a los denominados *coinoisseurs* o expertos y lo convierte en un coche para solo unos pocos





El salpicadero se desarrolla según una lectura horizontal subrayada por la clara separación entre volúmenes ensillados en la parte superior y funciones técnicas en la inferior. La parte superior alberga dos salpicaderos separados, dedicados a la instrumentación de a bordo del conductor y del pasajero y a las salidas de aire. Un elegante desprendimiento cromático y material permite que los dos volúmenes se perciban como separados del cuerpo del salpicadero, casi suspendidos, realzando la percepción de ligereza.

Los paneles se desarrollan a partir de las geometrías del salpicadero, casi como si fueran una prolongación de éste. En la parte ensillada hay un amplio corte con un tratamiento escultórico, acentuado por el contraste de materiales. El reposabrazos se recorta en la parte ensillada del panel y se prolonga en el medallón, mostrando el extremo metálico contrastado en una elegante intersección de volúmenes. El cuerpo del túnel, tallado a lo largo de la sección lateral, da la apariencia de un elemento suspendido. La estructura está recubierta de una fina tapicería, y sobre ella se alza un elemento metálico, caracterizado por su forma de "Y", que integra la emblemática puerta.

En el Ferrari 12Cilindri, la calidad de vida a bordo ha sido uno de los principales motores para el desarrollo del confort interior. Teniendo esto en cuenta, se ha introducido un nuevo techo de cristal tintado de generosas dimensiones, que mejora significativamente la luminosidad en el interior de la cabina y, por tanto, la sensación de espacio a bordo, garantizando una eficiencia térmica óptima tanto en verano como en invierno. En términos de dise-

ño, el techo de cristal tintado se integra perfectamente en la parte superior del habitáculo, dándole un aspecto elegante y refinado, creando una continuidad entre el parabrisas y la luneta trasera.

El Ferrari 12Cilindri introduce una nueva lógica de interfaz hombre-máquina (HMI) compuesta por tres pantallas que elevan la experiencia del cockpit del Ferrari V12 berlinetta a una dimensión completamente nueva. La pantalla táctil capacitiva central de 10,25" permite al conductor y al pasajero controlar todas las funciones principales. A ella se suma la pantalla del conductor de 15,6", que contiene información sobre la conducción y la dinámica del vehículo. Por último, el pasajero participa plenamente en la experiencia de conducción gracias a una pantalla de 8,8 pulgadas que le permite sentirse como un auténtico copiloto.

El coche adopta el volante capacitivo presente en todos los últimos modelos de la gama, cuyos botones tienen un diseño de perfil bajo para facilitar su correcta pulsación. La activación de los mandos es así más precisa, inmediata e intuitiva, incluso durante la conducción más deportiva. El Ferrari 12Cilindri incluye de serie un sistema de conectividad móvil basado en Apple CarPlay® y Android Auto® que puede manejarse cómodamente desde la nueva pantalla central. Gracias a la almohadilla de carga inalámbrica de serie en el túnel central, también podrás cargar tu teléfono con facilidad.

El Ferrari 12Cilindri está equipado opcionalmente con el sistema de sonido de gama alta desarrollado en colaboración con Burmester®, compuesto por 15 altavoces que generan una potencia total





de 1600 W para una experiencia de audio inigualable a cualquier volumen y velocidad. Las frecuencias altas suenan claras y brillantes gracias a la tecnología *Ring Tweeter* que minimiza la distorsión. Por su parte, el potente subwoofer de doble bobina garantiza la plenitud del sonido que, gracias a los revestimientos de techo ultraplano, se transforma en una experiencia auditiva envolvente.

## AERODINÁMICA

El principal objetivo del diseño aerodinámico del Ferrari 12Cilindri era crear un coche sobrio, elegante y deportivo sin comprometer sus prestaciones. El nolder de 25 mm en el capó trasero y la aerodinámica activa son las principales características de su parte

trasera. El primero garantiza la Recompresión necesaria para preservar la eficacia aerodinámica del coche cuando la resistencia es mínima, mientras que los apéndices móviles permiten al coche adoptar dos configuraciones, *Low Drag* (LD) o baja resistencia y *High Downforce* (HD) o carga alta, respectivamente.

En la posición LD, el elemento móvil está alineado con la carrocería para que el aire fluya por encima de él, haciéndolo invisible a la corriente. Esta configuración se mantiene hasta los 60 km/h, cuando la contribución de la carga vertical es poco relevante para el rendimiento, así como por encima de los 300 km/h. En el rango de velocidades restante, en el que la carga vertical desempeña un papel central, el alerón se encuentra naturalmente en posición LD y su movimiento depende de las aceleraciones longitudinales y transversales del coche. En la configuración HD, el Ferrari 12Cilindri genera la máxima carga vertical y logra un equilibrio aerodinámico perfecto.

Los bajos están diseñados para maximizar la generación eficiente de carga vertical, también mediante la gestión del flujo de aire que sale de los radiadores centrales. La forma en planta y el perfil de las branquias de la abertura central minimizan el impacto del aire caliente y de baja energía que sale de los radiadores. Las zonas de baja presión situadas detrás de los neumáticos delanteros se han aprovechado para crear dos evacuaciones que, al reducir la sobrepresión dentro del compartimento del motor, disminuyen la resistencia aerodinámica y aumentan la generación de carga vertical.



Al igual que en el 812 Competizione, la generación de carga vertical en la parte inferior delantera corre a cargo de una triple pareja de generadores de vórtices optimizados en el túnel de viento. El fondo delantero contribuye a la refrigeración del sistema de frenado, proporcionando al sistema un flujo de baja temperatura procedente del *splitter* delantero.

El fondo central se ha diseñado para dirigir correctamente los flujos de aire, preservando la energía disponible hasta el difusor trasero. Con este fin, se ha parcializado la abertura del túnel de transmisión para equilibrar la cantidad de aire que fluye a través de él. El apéndice situado delante de la rueda trasera protege los neumáticos y dirige los flujos hacia la parte trasera.

La parte trasera está equipada con un par de generadores de vórtices, utilizados para generar una carga eficiente, así como para dirigir los flujos hacia el extractor. Siguiendo la filosofía de Ferrari de trasladar las innovaciones del mundo de la competición a los deportivos de calle, los ingenieros diseñaron una entrada de aire cerca del borde exterior de la valla trasera para proporcionar ventilación a la electrónica del silenciador.

#### CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN

Las necesidades de refrigeración del motor y de los elementos auxiliares llevaron a rediseñar el sistema de refrigeración del coche, cuya consecuencia fue la optimización de las siete evacuaciones presentes en el fondo delantero. En concreto, el espacio entre los elementos longitudinales del chasis se dedica al radiador de agua del motor y al condensador del circuito de aire acondicionado, servido por la abertura central, mientras que el radiador de aceite se divide en dos elementos situados delante de las ruedas delanteras. Las dos tomas laterales están divididas a su vez en dos: la parte exterior se destina a la refrigeración del radiador de aceite del motor, mientras que la interior se destina a la refrigeración del sistema de frenado.

El conducto de refrigeración, de generosa sección transversal, se alimenta a través de dos entradas, una entre las entradas del radiador, y la otra en la parte inferior del *splitter* delantero. Todo el sistema está integrado con el conducto del radiador de aceite para optimizar el trazado de los conductos de las esquinas delanteras. Las entradas laterales están enmarcadas por un elemento en forma de "L" que pretende maximizar el flujo de aire dentro de la entrada y, al mismo tiempo, dirigir correctamente el flujo a lo largo del lateral.

El aire del compartimento del motor se expulsa a través de dos respiraderos situados en el capó que reducen la sobrepresión, mejorando así la eficiencia de la refrigeración. Gracias a ellos, se han reducido las aberturas en la parte inferior, maximizando la eficiencia de la generación de carga vertical. En el lateral, detrás de las ruedas delanteras, hay una evacuación que extrae el aire de los pasos de rueda, minimizando la sobrepresión inferior generada por el conducto de refrigeración de los frenos y los difusores delanteros.

#### DINÁMICA DEL VEHÍCULO Y CHASIS

El Ferrari 12Cilindri eleva al estado de la técnica los controladores dinámicos presentes en las berlinettas con motor delantero. La introducción del sistema *brake-by-wire* o freno por cable permite adoptar las últimas innovaciones de la gama, como el ABS Evo presentado en el 296 GTB o el sensor 6D que garantiza la máxima precisión a los sistemas *Virtual Short Wheelbase 3.0* o Batalla Corta Virtual (PCV) y *Side Slip Control (SSC) 8.0*, así como una reducción de las distancias de frenado y una mayor repetitividad de la acción de frenado. El sistema *Aspirated Torque Shaping* o sistema de modelado de par aspirado, una lógica patentada por Ferrari permite maximizar la linealidad del legendario V12 atmosférico controlado electrónicamente.

El *Side Slip Control SSC 8.0* o control de deslizamiento lateral, una nueva evolución del famoso controlador de Ferrari permite que los sistemas se comuniquen entre sí con un lenguaje común que de-



## **CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI**

### RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

#### **Ferrari 12Cilindri: La expresión mas pura del ADN de Ferrari.**

El 12Cilindri está dirigido a todos los amantes de las emociones puras que también exigen nuevos estándares de prestaciones, confort y diseño. Sus formas a cargo del Centro Stile Ferrari recuerdan al famoso Gran Turismo dos plazas de Ferrari GTB/4 Daytona de los años 50 y 60. Sus líneas inventan un lenguaje de diseño radicalmente nuevo que evoca la historia de Ferrari.

Un nombre que hace homenaje a la joya de la corona de los modelos del Cavallino, su motor 12 cilindros natural aspirado. Este propulsor entrega 830 caballos de potencia con un par máximo de 678 Nm. El 80% del par ya está disponible a tan sólo 2.500 rpm. Gira a un máximo de 9.500 rpm. Y es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros/hora en 2,9 segundos y alcanza los 200 kilómetros/hora en menos de 7,9 segundos. Su velocidad punta es superior a los 340 kilómetros/hora.

El estilo del interior se inspira en una arquitectura de cabina dual. El Ferrari 12Cilindri tiene una cabina con una estructura casi simétrica, compuesta por dos módulos que acogen a conductor y a pasajero, ofreciéndoles altos niveles de confort e involucración en la experiencia de conducción.

El 12Cilindri es el último capítulo de Ferrari en su línea de berlinas con motor V12 delantero.

#### **Ferrari Barcelona**

Paseo de la Zona Franca, 10  
08038 Barcelona  
Tel: +34 93 289 63 63  
ferrari@quadis.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@cdesalamanca.com  
www.marbella.ferraridealers.com

#### **Ferrari Service Valencia**

Avda. Maestro Rodrigo, 107  
46035 Valencia.  
Tel: +34 96 347 91 99  
ferrari@quadis.es  
www.barcelona.ferraridealers.com



fine la mejor manera de que cada uno funciona para maximizar el rendimiento del coche en conjunto. El SSC 8.0 integra los controladores presentes en el Ferrari 12Cilindri, y crea una sinergia natural con el nuevo ABS Evo.

El SSC 8.0, patentado por Ferrari, se ha optimizado para aumentar su precisión de estimación y su velocidad de aprendizaje (+10% en comparación con aplicaciones anteriores), así como su control en superficies de muy baja adherencia. Junto a la estimación de la adherencia está la contribución generada por la lógica de reconocimiento de la adherencia, y así, utilizando la información de la unidad de control EPS y el valor del ángulo de trimado estimado por el SSC 8.0, el Ferrari 12Cilindri es capaz de estimar el nivel de adherencia neumático-carretera al girar. Gracias a este enfoque, es posible evaluar la adherencia incluso en condiciones de conducción estándar y no al límite, acelerando así el proceso de autoaprendizaje del grado real de adherencia.

En el Ferrari 12Cilindri encontramos el sistema independiente de cuatro ruedas directrices (4WS) introducido en la serie especial 812 Competizione, que ajusta el movimiento de cada rueda independientemente de las demás para mejorar la gestión en el paso de curva y la capacidad de respuesta al cambiar de dirección. El eje trasero direccional tiene características mecánicas innovadoras que mejoran considerablemente el control preciso de la posición requie-

rida del actuador individual y el tiempo de respuesta del eje y, como resultado, aumentan la preparación en las curvas. La excelente facilidad de conducción también está garantizada por una distribución ideal del peso (48,4% delante y 51,6% detrás), así como por una distancia entre ejes 20 mm más corta que la del 812 Superfast.

#### NEUMÁTICOS

El Ferrari 12Cilindri puede montar neumáticos Michelin Pilot Sport S5 y Goodyear Eagle F1 Supersport, ambos desarrollados en un tamaño nuevo para la empresa de Maranello, con 275/35ZR21 delante y 315/35ZR21 detrás. El desarrollo se benefició de sesiones físicas y virtuales, estas últimas realizadas mediante pruebas en simulador para reducir el número de prototipos físicos y, en consecuencia, los tiempos y ciclos de desarrollo.

El rendimiento se ha optimizado mediante la adopción de las últimas tecnologías en términos de compuestos, conceptos de diseño de banda de rodadura y características de la carcasa. Este intenso trabajo ha permitido mejorar el rendimiento, el agarre y el equilibrio en seco, la estabilidad al límite y la estabilidad en mojado, así como mejorar las características de confort y ruido tanto en el interior como en el exterior, incluyendo una reducción del 10% en la resistencia a la rodadura en comparación con las anteriores aplicaciones V12 con motor delantero de Ferrari.

## CHASIS

El chasis del Ferrari 12Cilindri, con una distancia entre ejes 20 mm más corta que la del 812 Superfast, es completamente nuevo. Se ha prestado especial atención a la geometría de los componentes de fundición, como las torres de amortiguadores y los puntales, para mejorar la rigidez torsional al tiempo que se reduce el peso.

El invernadero del nuevo chasis de aluminio proporciona un excelente rendimiento NVH y de seguridad, así como unas líneas de carga más limpias que han mejorado la rigidez para el mismo peso en comparación con las anteriores aplicaciones doce cilindros de Ferrari. Este aumento de la rigidez torsional garantiza un comportamiento dinámico más predecible de la estructura y un consiguiente beneficio para la suspensión. Por último, gracias a la mayor cantidad de piezas de fundición, el número de componentes extruidos que hay que ensamblar ha disminuido considerablemente, lo que beneficia al proceso de montaje.

Por primera vez en un modelo Ferrari de carretera, se ha utilizado una aleación secundaria hecha al 100% de material reciclado para fabricar las torres de choque del subchasis de la caja de cambios. Su incorporación, junto con el uso de piezas de fundición huecas, ha permitido un ahorro de 146 kg de CO2 por cada chasis producido. Gracias a una amplia fase de caracterización, ha sido posible garantizar unas características mecánicas similares a las de la aleación no reciclada, aprovechando las ligeras diferencias fisiológicas de composición química. Para la validación de esta nueva aleación, se planificó una larga serie de pruebas

para evaluar el comportamiento estático y dinámico de los componentes, y garantizar excelentes resultados en las pruebas de fatiga y choque.

## 7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Los incomparables niveles de calidad alcanzados y la gran atención prestada al cliente son la base del programa de servicio ampliado de siete años de Ferrari, que también se ofrece en el Ferrari 12Cilindri. Este programa, válido para toda la gama, cubre todo el mantenimiento rutinario durante los siete primeros años de vida del coche. El plan de mantenimiento rutinario representa un servicio exclusivo para los clientes, que tendrán la garantía de mantener el nivel de prestaciones y seguridad de su coche a lo largo de los años. Este servicio especial también está reservado a quienes adquieran un Ferrari *Pre-owned*.

Las principales ventajas del programa de Mantenimiento Genuino incluyen revisiones planificadas (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), recambios originales e inspecciones precisas utilizando las últimas herramientas de diagnóstico por parte de personal cualificado formado directamente en el Centro de Formación Ferrari de Maranello. El servicio está disponible en todos los mercados y concierne a todos los Puntos de Venta de la Red Oficial.

El programa de Mantenimiento *Genuine* amplía aún más la amplia gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar las prestaciones y la excelencia que distinguen a los automóviles fabricados en Maranello.





FERRARI





## ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

### POWERTRAIN

Tipo	V12 - 65° - Caja seca
Cilindrada	6496 cm <sup>3</sup>
Diámetro y carrera	94 mm x 78 mm
Potencia máxima	830 CV a 9250 rpm
Par máximo	678 Nm a 7250 rpm.
Velocidad máxima	9500 rpm.
Relación de compresión	13,5:1
Potencia específica	128 CV/l

### DIMENSIONES Y PESOS

Longitud	4733 mm
Anchura	2176 mm
Altura	1292 mm
Distancia entre ejes	2700 mm
Ancho de vía delantero	1686 mm
Ancho de vía trasero	1645 mm
Peso en seco**	1560 kg
Relación peso en seco/potencia	1,88 kg/CV
Distribución del peso	48,4% delantera / 51,6% trasera
Capacidad del depósito	92 litros
Capacidad del maletero	270 litros

### NEUMÁTICOS Y LLANTAS

Delantero	275/35 R21 J10.0
Trasero	315/35 R21 J11.5

### FRENOS

Frontal	398 x 223 x 38 mm
Trasera	360 x 233 x 32 mm

### TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

Caja de cambios F1 de doble embrague y 8 velocidades

### CONTROLES ELECTRÓNICOS

SSC8.0: TC, eDiff, SCM, PCV 3.0, FDE 2.0, EPS,  
ABS-Evo en todas las posiciones manettino, sensor 6w- CDS  
Prestaciones del ABS/ABD

### RENDIMIENTO

Velocidad máxima	> 340 km/h
0-100 km/h	2,9 s
0-200 km/h	<7,9 s
100-0 km/h	31,2 m
200-0 km/h	122,0 m

### CONSUMO DE COMBUSTIBLE\*\*\*

En proceso de aprobación

### EMISIONES CO<sub>2</sub> \*\*\*

En proceso de aprobación

\* Con gasolina de 98 octanos, incluida sobrealimentación dinámica de 5 CV

\*\* Equipamiento opcional

\*\*\* Ciclo WLTC - Combinado



# Ferrari en el Grand Prix de Monaco Historique 2024



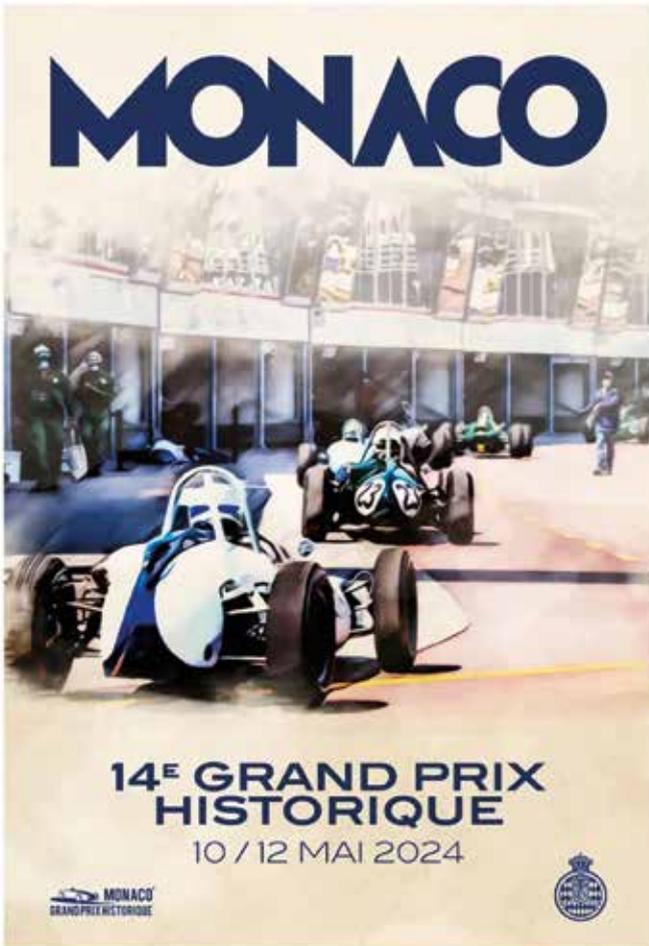
Texto: Fede García  
Fotos: Andreu Artés, Dani González y Miguel Tillous

# GRAND PRIX HISTORIQUE





Cada año, miles de personas acuden a Mónaco para admirar los numerosos coches de carreras clásicos



Del 10 al 12 de mayo de 2024 se celebró la 14ª edición del Grand Prix de Monaco Historique, en el mítico trazado del Principado de Mónaco. Organizado por el Automobile Club de Mónaco (ACM) desde 1997, el Gran Premio Histórico se celebra cada dos años y siempre semanas antes de la disputa del Gran Premio de Fórmula 1.

Esta cita, está marcada en negrita en las agendas de coleccionistas y entusiastas de vehículos clásicos de todo el mundo y su popularidad ha ido creciendo de manera constante. Cada año, miles de personas acuden a Mónaco para admirar los numerosos coches de carreras clásicos presentes, y verlos competir por el

circuito urbano del Principado, la mayoría restaurados y en un estado impecable, tal y como os mostramos en las fotos seleccionadas, realizadas por nuestros fotógrafos en el circuito.

Durante tres días, la pasión de los aficionados, el ruido de los motores y el olor característico de los coches de carreras de antaño, invadieron todos los rincones de Mónaco, con 200 vehículos clásicos, tanto monoplazas como Sport, rodando en un circuito en el que la mayoría de las rectas y curvas siguen exactamente igual a cómo eran en su inauguración en 1929, y que en la actualidad se siguen utilizando cada año, para la celebración del Gran Premio más glamuroso del Campeonato Mundial de Fórmula 1.





# EL PICAPORTE

COCINA ABIERTA A PARTIR DE LAS 13H  
CALLE GARCIA DE PAREDES 51, MADRID, 28010

[WWW.RESTAURANTEELPICAPORTE.ES](http://WWW.RESTAURANTEELPICAPORTE.ES)



El ruido de los motores y el olor, característicos de los coches de carreras de antaño, invadieron todos los rincones de Mónaco







# LAMBERTS®

## EL RANGO PROFESIONAL

Contribuye al funcionamiento normal del sistema inmunitario

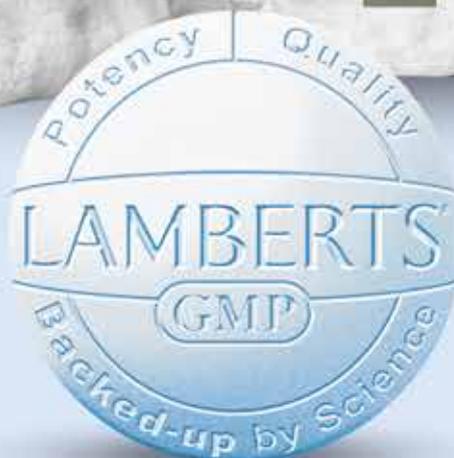
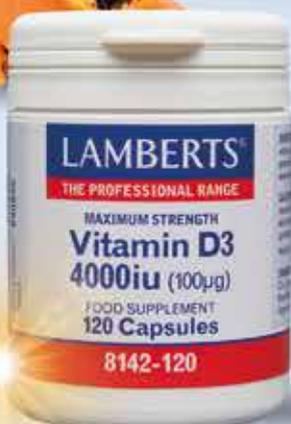
Contribuye al funcionamiento normal del sistema nervioso

Enzimas digestivas que favorecen la digestión

Contribuye al mantenimiento normal de la piel, cabello y uñas



Contribuye al mantenimiento de los huesos en condiciones normales



Contribuye al funcionamiento normal del corazón



Más de 200 complementos alimenticios elaborados en el Reino Unido bajo las estrictas normas farmacéuticas GMP

Coenzima que ayuda a la energía celular

Ayuda a disminuir el cansancio y la fatiga



NO TE CONFORMES CON OÍR HABLAR DE ÉL.



SE EL PRIMERO EN DISFRUTAR  
DE UN VIDAL BALAGUER.

+34 965 295 577  
MASOSGUADALEST.COM



# 24 HORAS DE LE MANS 2024

FERRARI GANA LA CARRERA POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO

El #50 se lleva esta vez la victoria, con el #51 en tercera posición





Fede García - Redacción de Noticias (FCE)  
Fotos: Dani González/Ferrari/24hACO/WEC  
© 2024 Ferrari Club España



La edición de 2024 de las 24 Horas de Le Mans será recordada por la tremenda igualdad de todos los vehículos en las tres categorías participantes, por la caprichosa meteorología, con fases constantes de lluvia a lo largo de la carrera, intercalándose con otras de tiempo apacible, y por un apasionante final, en el que hasta siete Hypercar se encontraban en la misma vuelta y se jugaban la victoria en un final incierto, en el que Ferrari volvería ser la elegida por la carrera para llevarse la victoria, por segundo año consecutivo.

Con 23 Hypercars tomando la salida, la lucha durante las primeras vueltas se convirtió en una experiencia única, con Ferrari asaltando junto a Cadillac, la primera posición con la que empezaba la prueba francesa el equipo Porsche Penske Motorsport con un 963 LMDh con el dorsal #6 y Laurens Vanthoor al volante.

Ataques muy duros, sin prácticamente ningún tipo de piedad a la hora de doblar en pocas vueltas, a los pilotos de la clase LMGT3 y aprovechando hasta el último centímetro del ancho de la pista en Hunaudieres para poder gestionar lo mejor posible el tráfico presente sin perder posiciones. La lluvia amenazaba con su presencia ya desde el inicio, por lo que los pilotos que comenzaban la carrera imprimieron un ritmo muy fuerte también marcado por la variedad estratégica en cuanto a la elección de neumáticos de arranque. Entre ellos, Ferrari optó por el compuesto medio de Michelin, buscando hacer un sólido stint en el que marcar un buen ritmo.

Aun así, eran conscientes en Ferrari – AF Corse, que tendrían que pagar una penalización de 10 segundos en su primer paso por el Pit-Lane, impuesta durante la Clasificación, tanto en el coche ofi-



## Tremenda igualdad de todos los vehículos en las tres categorías participantes

cial #51 como el #83 privado de AF Corse. No tardaría en unirse también el 499P LM con el dorsal #50, en este caso por haber hecho una primera parada en la que saldría precipitadamente para intentar mantener la posición respecto al Cadillac V-Series R #3. Esto fue considerado por los comisarios como un Unsafe Release, lo que pasaría a costarles precisamente a ellos otra penalización de 10 segundos en su siguiente parada en el Pit-lane.

Aun así, nadie se contuvo, y Nicklas Nielsen, compañero de Antonio Fuoco y Miguel Molina, puso la agresividad suficiente como para marcharse al frente de la carrera en dura pugna con Vanthoor. Los Ferrari parecían tener un punto de velocidad más, lo que les permitía llevar la voz cantante en el arranque, ayudando también por su parte a que el Ferrari #83 diera un paso adelante, mientras que Toyota también aprovechaba esas dos primeras horas de carrera para alcanzar las diez primeras plazas.



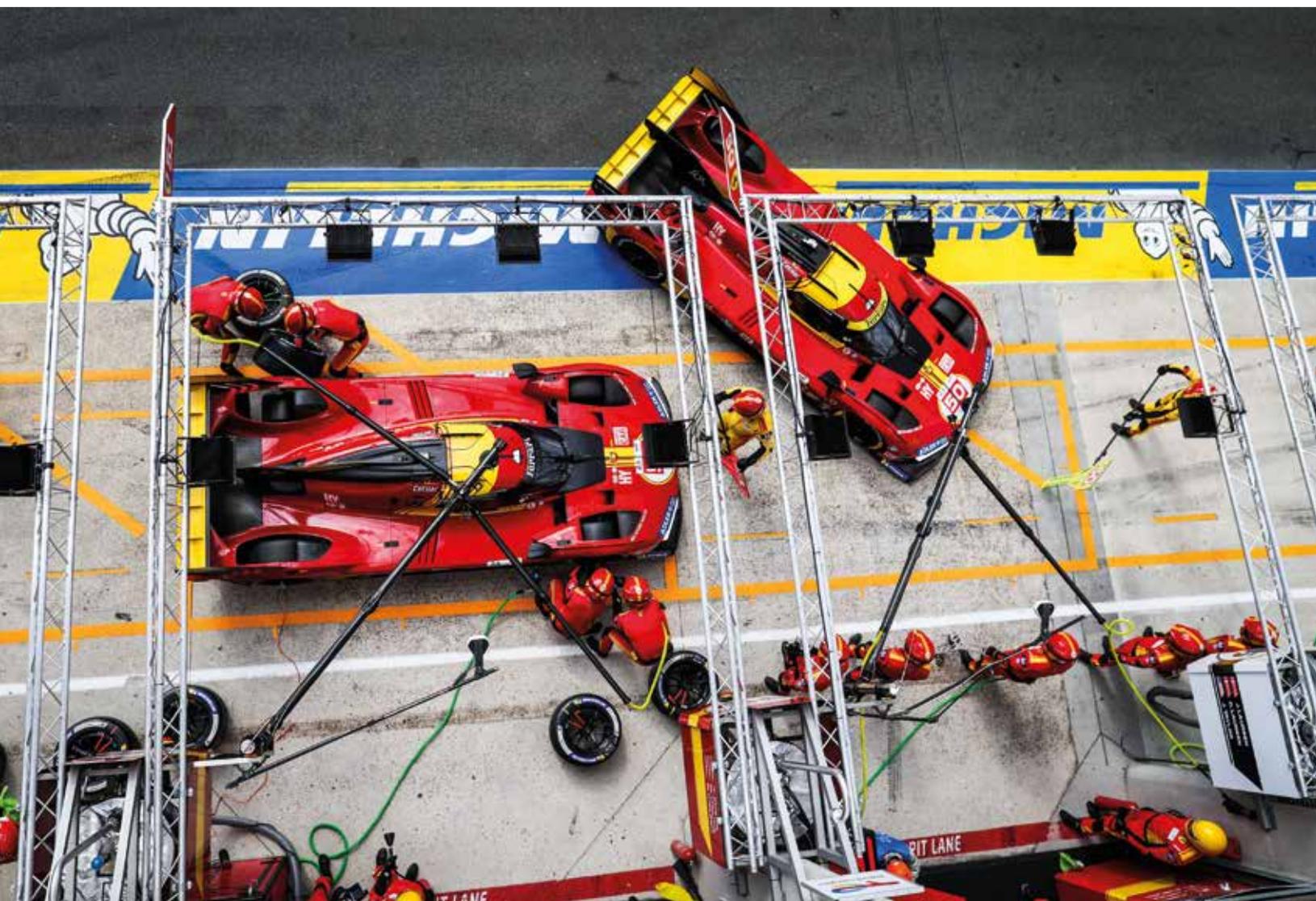
La lluvia aparecía y los Toyota GR010 Hybrid LMH volvían a demostrar una capacidad estratégica envidiable, lo que les permitía meterse directamente en la carrera a pesar de lo negativo que fue para ellos la semana y especialmente la sesión de Clasificación del miércoles. Tocaba decantarse por montar los blandos y esperar que la lluvia tardara en llegar o que fuera lo suficientemente leve como para aguantar con el slick, mientras que los que tenían que recuperar muchas posiciones optaron por los Michelin de lluvia para dar ese paso adelante.

No estaba todo el circuito de La Sarthe afectado por las precipitaciones, pero las condiciones de mojado de lugares tan delicados como Mulsanne, la entrada a las curvas Porsche y las rectas de boxes, propició ser testigo de los primeros errores, siendo especialmente BMW la más afectada al irse a las escapatorias tanto la unidad con el dorsal #15 y en manos de Marco Wittmann, al igual que el #20, el Art Car, pilotado por Robin Frijns, que este sí golpeo contra

las protecciones y tuvo que entrar en el box para ser sometido a las pertinentes reparaciones.

Las posiciones se seguían barajando y al término de la tercera hora nos encontrábamos con un Top10 en el que se encontraban las tres unidades del Ferrari 499P LM, cinco de los seis Porsche (el de Proton también tuvo que irse al box por problemas técnicos con el cierre de una de las puertas) y los dos Toyota GR010 Hybrid LMH oficiales. En definitiva, los que eran considerados como los favoritos al inicio de las 24 Horas de Le Mans 2024. También Lamborghini se aprovechaba de la lluvia y llegaba a luchar por entrar en las 10 primeras plazas, mientras que Cadillac y Alpine demostraban estar más incómodas en estas condiciones.

El Ferrari 499P amarillo #83 de AF Corse tenía también su oportunidad al situarse en cabeza, en este caso con el joven Robert Swartzmann que tomaba a la perfección el testigo de manos de



Robert Kubica y optando en este caso por aguantar con el blando y mantenerlo en una temperatura óptima, al igual que Nicklas Nielsen al volante del Ferrari #50. Mucha variedad estratégica que al final estaba en parte enmascarando la posición de cada equipo.

En LMGT3 el Lexus RC F LMGT3 del AKKODIS ASP marcaba el ritmo, en una clase que ya había perdido al Ferrari 296 GT3 de Vista AF Corse #54, después de que Thomas Flohr sufriera aquaplaning y tuviera un fuerte accidente antes de la Chicane Dunlop.

A los mandos del Toyota #8, Sébastien Buemi había liderado una fuerte ofensiva desde el principio de la carrera, logrando alcanzar a los Ferrari de cabeza de manera que en 50 vueltas se colocaba líder, habiendo revertido la mala clasificación de los nipones. Cuando era el turno de que Buemi parase en boxes, los pronósticos apuntaban a que pronto volvería a llover en unos 5 minutos. Buemi paraba al mismo tiempo que lo hacían los Porsche #6 y el #12 de Jota, además del Cadillac #311, el Alpine #36 y el Porsche #91 que lideraba en LMGT3. Dentro de LMGT3 se producía también el abandono del Mustang #77 con un problema que los mecánicos dictaminaron como terminal.

La anunciada lluvia fue de apenas unos minutos, brillando el sol de inmediato, lo que llovió fueron incidentes, con los Alpine #36 y uno de los Peugeot rodando con problemas a la par que el Inter Europol perdía por el camino la rueda delantera izquierda tras haber sido



superado por el Cool Racing pilotado por Ritomo Miyata. Otro de los LMP2 sufría problemas en ese momento cuando salía una FCY. La carrera se estabilizaba en los minutos siguientes, a medida que se acercaba la Golden Hour. Al final de la hora era el turno de entrar en boxes del 499P #83 de AF Corse, retomando la marcha justo por delante del Toyota #8 pilotado por Brendon Hartley.

La estrategia del Toyota líder estaba siendo cubierta por varios rivales, como el Ferrari #51 o el Porsche #12, parando también el

# ACELERA HASTA PRIMERA LÍNEA DE PLAYA



GRAN DELFIN  
PRIVATE RESIDENCES & HOTEL

DELFIN TOWER  
EDIFICIO A

  
GOYCI  
REAL ESTATE

GOYARE.COM  
+34 683 31 15 93





Wheelen Cadillac y el Alpine #36. Mientras la lluvia daba tregua, el Vector #10 seguía como claro líder de LMP2 seguido del Cool Racing #37 pilotado por un velocísimo Miyata. Tercero era el United Autosport #22 que lograba progresar, todo lo contrario que su compañero de equipo que acumulaba contratiempos. Más atrás, el Jota #12 con Callum Illot a los mandos se defendía de la ofensiva del Toyota #7 con "Pechito" López a la par que Hartley perseguía a Nick Tandy en el Porsche #4.

Como ya había ocurrido en los primeros compases, el Toyota #8 progresaba más rápido, tratando de recortar tiempo tanto al Ferrari #83 líder como al #50, entonces con Miguel Molina realizando su relevo. En LMGT3, el BMW #46 con Valentino Rossi a los mandos daba esperanzas de triunfo a BMW, logrando superar a los dos Porsche de Manthey para situarse líder de la categoría. Los Lamborghini tuvieron deslices casi al mismo tiempo, con el #63 saliéndose en la primera curva y el #15 en Tertre Rouge, seguido de una pequeña excursión del Cadillac #3.



Antes de acabar la quinta hora de carrera el motor Mecachrome del Alpine #35 estallaba con una columna de humo en la zona de Arnage. Unos minutos más tarde era el Lamborghini #85 de Iron Dames el que hacía un trompo justo cuando estaba en tercera posición de LMGT3, donde seguía el BMW #46 liderando frente a los Porsche. Mientras tanto, el Vector y el Cool Racing seguían peleando por el liderato en LMP2, en ese momento con Lorenzo Fluxá a los mandos del #37.

Mientras tanto, la danza entre los Ferrari #83 y #50, el Toyota #8 y el Porsche #5 continuaba al frente de la carrera, estando los cuatro separados por menos de 50 segundos tras más de cinco horas de carrera, al rato la distancia llegaría a ser de apenas 16 segundos. Los Porsche de LMGT3 seguían luchando contra el BMW pilotado por Rossi realizando más paradas, aunque el Ferrari 296 GT3 #55 y el McLaren 720S #59 tampoco andaban demasiado lejos. Alex Palou, por su parte, perseguía al Alpine superviviente tratando de meterse en el Top 10, sin conseguir recuperar el tiempo perdido por el fallo de estrategia al principio de la carrera.



El sol se escondía en La Sarthe y la misma tónica continuaba en las tres categorías a medida que se acercaba el anochecer, siendo las horas de madrugada clave para el devenir de la carrera, tanto por ritmo como por fiabilidad. Lo que había sido un periodo de calma, dejaba de serlo con otra salida de pista del United Autosports #23, el Proton #9 de LMP2 parado con problemas y el Lambo #85 de Iron Dames siendo enviado a la puzolana de las curvas Porsche por parte de uno de ellos, el #4 pilotado por Mathieu Jaminet.

Nicklas Nielsen retomaba los mandos del #50 en su parada en el momento en el que volvía a aparecer la lluvia. Los Porsche paraban en tándem al igual que el Ferrari #83 de AF Corse. El McLaren #95 tenía una leve salida de pista víctima del cambio de agarre y el Toyota #8 adelantaba su parada, saliendo terceros por delante del Ferrari #50 y detrás del Porsche #5.

Este era el top 3 llegado al cuarto de carrera, con el Ferrari #51, el Toyota #7, el Wheelen Cadillac #3, el Penske #6, el Cadillac #2 y el Jota #12 completando las diez primeras posiciones, con Palou colándose por delante de ambos 963 dorados. En LMP2 Fluxá mantenía el Cool Racing #37 como líder por 11 segundos sobre el Vector #10 pilotado por el veterano Stéphane Richelmi, siendo tercero el United Autosport #22 a minuto y medio. En LMGT3, el toma y daca entre Manthey y WRT continuaba, con el 911 GT3 R #92 liderando de nuevo por delante del BMW M4 LMGT3 #46 y el Porsche 911 #91.







Le Mans es la madre de todas las carreras y con la amenaza meteorológica se convierte en aún más impredecible. El segundo cuarto de la carrera se disputó entre dos diluvios de distinta consideración que cortaron la edición a base de Safety Cars largos. Toyota y Porsche se alternaban el liderato de las 24 horas durante buena parte de las mismas y bajo el nuevo coche de seguridad luchaban Brendon Hartley y Kevin Estre. Miguel Molina y Alex Palou podían ir a por el podio, igual que Lorenzo Fluxà en LMP2, no así los descolgados Alex Riberas y Dani Juncadella en GT3.

El primer Safety Car se fue después de hora y media y todos los coches delanteros entraron en boxes para cambiar neumáticos, excepto el Porsche #5, que vendió a Frédéric Makowiecki de forma extrema hasta dejarlo fuera de puntos. La lluvia cejó en su empeño treinta minutos después y el francés siguió perdiendo tiempo y posiciones. Los Toyota tomaron la cabeza sin muchas incidencias y entre ambos se coló el Porsche #6 con Laurens Vanthoor bien situado entre los ex F1 Sébastien Buemi y Kamui Kobayashi.

Jean Baptiste Simmenauer marcó una "slow zone" por un reventón de motor de su Oreca #30 en la primera chicane y Ahmad al Harthy hacía un trompo con el BMW #46 cuando iba segundo en una apretada categoría de GT3. Louis Delétraz fue uno de los accidentados en la extraña noche después de un papel brillante en la qaly y mantuvo la igualdad en una categoría excelente, Nico Varrone y David Heinemeier Hansson pelearon por arriba hasta que el danés se fue largo cerca de mitad de carrera y chocó con el Ford #77, que había perdido 20 vueltas por un choque anterior.

Como acostumbra a ser la noche en Le Mans, las seis horas anteriores habían sido muy movidas, con varios abandonos por roturas de motor y errores bajo la lluvia, dejando a Toyota y Porsche como contendientes principales a la victoria, aunque Ferrari seguía con opciones. La carrera aún estaba más que abierta con la incertidumbre de la lluvia, además de que las horas previas al amanecer suelen ser las críticas en Le Mans.

Justo en mitad de carrera, cuando se salió Jack Aitken con el Cadillac #311, salía el Safety Car, uno que Toyota aprovechaba para meter en boxes al #8 con Brendon Hartley de manera que Porsche, con el #6 pilotado por Kevin Estre, volvía a liderar una carrera en la que de nuevo la lluvia caía sobre la Sarthe. Casi todos los GT3 tuvieron la idea de parar a la vez, lo que creaba algo de atasco en el Pit-lane. Estre pararía después, saliendo justo detrás del Toyota líder.

En LMP2, el Oreca AF Corse #183 mantenía el liderato frente al Cool Racing #37 y el Inter Europol #34 que volvía al podio tras perder una rueda en los primeros compases. En LMGT3 los dos Porsche de Manthey lideraban por delante de los dos McLaren de United Autosports y del Aston Martin #27 en el que participaba Alex Riberas. El Safety Car se mantuvo en pista controlando la situación durante más de media hora con una lluvia que parecía que no dejaría de caer hasta las 6 de la mañana según el parte meteorológico inicial de dirección de carrera.

Aunque el Safety Car seguía en pista, algunos realizaban paradas, caso del Inter Europol y del AF Corse de manera que Fluxà pasaba a ser líder de LMP2. Con paradas espontáneas siguió la acción detrás de las luces del coche de seguridad. Tantas vueltas fueron que este, tras hora y media de controlar al pelotón, acabaría parando a repostar, como habían hecho los propios coches de carreras.

Esta situación se prolongaba hasta las 6 de la mañana, ya con los primeros rayos del sol iluminando La Sarthe...y también hasta las 7 de la mañana, con los equipos parando de manera que el Toyota #8 llevaba 188 vueltas después de 15 horas de carrera, por delante del Porsche #6 y el Toyota #7. El Cadillac #3, los tres Ferrari 499P, el Porsche #38 de Jota, el Cadillac #2 y el Porsche #5 completaban el Top 10.

La mañana en Le Mans llegaba a las 18 horas de carrera recogiendo el testigo de la noche con el Safety Car como principal protagonista de la prestigiosa prueba, por culpa de la intensa lluvia que limitaba muchísimo la visibilidad, y a los accidentes con unas condiciones de pista más allá de lo delicado.

Por la mañana, aunque ya sin lluvia, varios coches seguían teniendo problemas en pista, alimentando sin parar las más de cuatro horas





y media totales de Safety Car en carrera, instaurando un récord histórico en Le Mans. Dos de los coches más damnificados fueron el Cadillac #3, y el Peugeot #93, el primero por un problema mecánico, y el segundo saliéndose de pista y tocando muro.

El coche de seguridad se iba a retirar definitivamente rozando las cinco horas de estancia en pista, a cinco horas y media de terminar la carrera, y con la pista aún mojada. El Cadillac #2 lideraba la tabla por delante del Porsche #5, y de los dos Ferrari #83 y #50, enfrascados en una encarnizada batalla con el Toyota #7, llegando a estar los tres coches en paralelo.

Las paradas y la estrategia iban a reorganizar la tabla para dar el orden real de carrera con el Ferrari #50 pilotado por Antonio Fuoco tomando el liderato junto al Ferrari AF Corse #83 de Robert Shwartzman, y al #8 de Toyota, que quedaba postulado como mejor coche de la marca, tras un problema en el turbo del #7 poco después de la relanzada, que más tarde pudo solventar sin perder más tiempo.

A tan solo cuatro horas del final, el Ferrari #83 se iba a caer de la pelea por un problema mecánico en su última parada que obligaba a AF Corse a retirar el coche de la carrera, tras rodar en segunda posición y tener opciones de luchar por la victoria. La batalla por la victoria quedaba entonces entre el Ferrari #50, ya con Miguel Molina al volante, y el Toyota #8, a la espera de ver el resultado de la estrategia alternativa del Cadillac #2.

Por su parte, el Porsche #6, uno de los favoritos desde el inicio de la carrera, con la pole position de la misma, se había dedicado a realizar una carrera más discreta desde la relanzada, sin entrar en batallas en pista con los Toyota y los Ferrari. No obstante, a falta de tres horas para terminar la carrera, el coche alemán de Estre, Lotterer, y Vanthoor, también iba a presentar su candidatura a la victoria gracias a una gran estrategia, y a confiar de nuevo en la lluvia, con una guerra real entre cuatro marcas, Ferrari, Toyota, Porsche, y Cadillac.

Las cuatro horas y 26 minutos de periodo de Safety Car llevó a que la carrera no se reanudara hasta las 8:10h de la mañana, momento en

el que la batalla se recrudeció inmediatamente entre los Toyota, los tres Ferrari (con el #51 perdiendo algo de distancia cuando se vio obligado a cumplir con un drive-through impuesto por exceso de velocidad bajo bandera amarilla) y los dos Porsche Penske Motorsport (el #5 y el #6), a la que se sumó a su vez la presencia intimidante de los Cadillac.



Por el camino se quedaba el Porsche Penske Motorsport con el dorsal #4 después de que Felipe Nasr tuviera un fallo de concentración y se fuera contra las protecciones, teniendo que abandonar ante la desesperación de un Nick Tandy que hacía repaso de todo lo que les había ocurrido, reconociendo que en esta carrera necesitas un coche rápido, pero también necesitas no cometer errores.

En ese momento Laurens Vanthoor aprovechaba para ponerse al frente de la prueba, aprovechando que una Slow Zone les permitió hacer una parada en boxes prácticamente gratis respecto al Toyota#8 perseguidor, mientras que el coche gemelo de la firma nipona parecía que pudiera tener un problema en el turbo que les pudiera estar costando algo de potencia. El otro Hypercar que quedaría eliminado de la lucha sería el Cadillac #311 después de un fuerte golpe de Pipo Derani ya cuando el reloj había superado la 18ª hora de carrera.

La lluvia hizo acto de presencia para terminar de agitar las últimas tres horas de la prueba francesa, con una batalla entre Toyota y Ferrari que parecía segura a pesar de que Cadillac intentó una última estrategia para recortar la diferencia de tiempo cuando aparecieron las primeras precipitaciones. En la firma norteamericana adelantaron el cambio de gomas al de lluvia y posteriormente confiaron en su galgo, en el bicampeón de las IndyCar Series para tratar de pescar el triunfo en las últimas dos horas de carrera.

La lluvia arreció y obligó al resto también a parar, a todos menos al Porsche de Laurens Vanthoor el cual apostó a la ruleta la posibilidad de que dejara de llover pronto y confió en el compuesto blando para poder atacar hasta el último momento. No se dio y finalmente el 963 LMDh más destacado también tuvo que parar, algo que les hizo caer de una batalla en la que sólo quedaban cinco representantes, conformados por los Hypercar de Toyota y de Ferrari (el 83 ya estaba fuera de carrera, recluido en el box por problemas en la parte híbrida), así como el LMDh de Cadillac, una vez más con una carrera muy sólida por parte del equipo estadounidense.

La aparición de la lluvia llevo de nuevo a que la coctelera se agitara. Lo que parecía un liderato claro del Ferrari 499P LM con el dorsal #50, se transformó en una parada en box obligada después de que la puerta derecha del prototipo de Maranello quedara abierta y, a pesar del esfuerzo de Nicklas Nielsen en las rectas, fue imposible de ser cerrada, una problemática que ya azotó a Porsche en Spa-Francorchamps y que también trastocó las primeras horas de carrera del 963 LMDh de Proton Competition en Le Mans.

El Ferrari #50 entró y aprovechó para repostar, lo que parecía dejarles con el paso cambiado ya que las previsiones parecían hacer complicado que el 499P, pudiera completar la carrera con sólo dos paradas y no necesitaran una última visita en las últimas vueltas. En el otro lado, Alessandro Pier Guidi asumía muchos riesgos para inten-



**Born in Havana.  
Crafted in Switzerland.**



Fundados en 1882 en La Habana, los relojes Cuervo y Sobrinos siempre se han fabricado en Suiza. Cuervo y Sobrinos rinde homenaje al primer Campeón del Mundo de Fórmula Uno de la historia, Giuseppe "Nino" Farina (1950), con un cronógrafo tricompax de edición limitada a 158 piezas.

Historiador Nino Farina II 3144.1NF  
[www.cuervosobrinos.com](http://www.cuervosobrinos.com)

Información: [cuervosobrinos@mrmtdt.com](mailto:cuervosobrinos@mrmtdt.com)

  
*Cuervo y Sobrinos*



tar adelantar al Toyota #8 hasta que finalmente hubo contacto entre ambos prototipos, lo que le costó a posteriori 5 segundos de penalización para el Ferrari y que le costaría al Toyota mucho más tiempo.

Brendon Harlley peleaba con la dirección del Toyota para tratar de reponerse del trompo, sin embargo, el neozelandés se dejó el suficiente tiempo como para caer posiciones hasta estar fuera de los cinco primeros a finales de carrera. La carrera había dado un vuelco completo, con el Toyota #7 asegurándose la primera posición para encarar la última hora y media de carrera. Pechito López parecía que estaba más cerca de escribir con letras doradas lo que hubiera sido una situación rocambolesca, entrando en último momento para reemplazar al lesionado Mike Conway en el coche oficial después de haber sido sustituido el argentino por Nyck De Vries en la otra unidad.

La lluvia seguía regando el circuito de La Sarthe hasta que Pechito López cometió el gran error cuando el reloj ya descontaba la última hora, un trompo en la zona de la chicane Dunlop llevó a que el Toyota #7 perdiera los segundos suficientes como para no poner en riesgo al Ferrari #50 y obligarle a correr en la última parte de carrera para que no pudieran gestionar el combustible y así completar la prueba.

A ello se sumó también el tiempo perdido en una de las paradas por la tuerca delantera derecha en el #8 que no terminó por enganchar

con los dientes de la copela de la pistola, lo que también les llevó a perder mucho tiempo para meterles a la postre en la lucha con el #51 que les terminó por costar la carrera debido a la colisión. Toyota resurgió tras su nefasta clasificación a base de ritmo, de estrategia y de hacer las cosas bien, sin embargo, las últimas dos horas de carrera les costaron finalmente el triunfo.

El Ferrari #50 completaba unas vueltas finales de carrera, con Nielsen gestionando a la perfección el consumo de energía que les llevaría hacia la victoria sin tener que parar a repostar, en un final dramático en el que el Ferrari cruzaba la meta con el 1% de energía, y consiguiendo de este modo el segundo triunfo consecutivo en las 24 Horas de Le Mans para el Ferrari 499P, después del conseguido en 2023 por el #51. Esta vez les tocaba subir a lo más alto del podio a Nicklas Nielsen, Antonio Fuoco y Miguel Molina, por lo que el piloto catalán de Lloret de Mar, se convertía en el tercer piloto español en conseguir la victoria en la mítica carrera de resistencia dentro de la Clasificación absoluta después de las conseguidas por Marc Gené en 2009 y las de Fernando Alonso en 2018 y 2019.

Completaban el podio el Toyota #7 de José María "Pechito" López, Kamui Kobayashiy y Nyck de Vries, y el Ferrari 499P #51 de Alessandro Pier Guidi, James Calado y Antonio Giovinazzi, mientras que Porsche sigue manteniendo su buena posición en el Mundial al colocar al 963 LMDh con el #6 en cuarta posición por delante

del Toyota #8. Sexto finalizaba el Porsche #5, por delante del Cadillac #2 de Alex Palou, los dos Porsche del Hertz Team JOTA con el #12 escribiendo una historia inolvidable al ser octavo, mientras que Lamborghini conseguía un top10 con el número #63, el más rápido de las dos unidades.

En LMP2 victoria del United Autosports con el Oreca 07 #22 de Oliver Jarvis, Nolan Siegel y Bijoy Garg, después de una carrera de menos a más en la que el prototipo ganador en 2020 llegó al frente de la carrera cuando quedaban tres horas para el final. Carrera muy inteligente, recuperando posiciones y capaz de superar las fases de grip más cambiante lo que le llevó a superar tanto al favorito, el #37 de COOL Racing (trompo y problemas mecánicos que lo llevaron a boxes) o al ganador vigente, el Inter Europol #28 que terminó segundo tras el triunfo en 2023, edición en la que sí contaron con Albert Costa al contrario que este año. El podio lo completaba IDEC Sport con el trío Job van Uitert, Paul Lafargue y Reshad de Gerus.

En LMGT3, el triunfo fue para el Porsche 911 GT3 #91 de Manthey, con Richard Lietz, Morris Schuring y Yasser Shahin, equipo que ya mostró mucha fortaleza cuando la lluvia comenzó a caer por la noche, consiguiendo además una estrategia muy favorable al hacer que el bronce cumpliera con su distancia mínima de carrera precisamente en esas franjas en las que la carrera estuvo marcada por los coches de seguridad. Lietz hizo el resto, marcando un ritmo completamente inalcanzable por sus perseguidores.

Por parte de los Ferrari 296 GT3, el mejor clasificado fue el #55 de Vista AF Corse, pilotado por Alessio Rovera, François Heriau y Simon Mann, sexto clasificado, seguido del #155 de Spirit of Race en octava posición y del #86 de GR Racing en la duodécima posición final. El Ferrari #66 de JMW Motorsport, tercer clasificado en la Hyperpole con Larry Ten Voorde, Salih Yoluc y Giacomo Petrobelli, se vieron obligados a abandonar en la novena hora de Carrera por un problema técnico, tras haber dominado la clasificación durante algunas fases de la prueba.





# GP DE AUSTRALIA FÓRMULA 1

## ALBERT PARK CIRCUIT

(MELBOURNE) – 5,278 KM

### CARRERA:

FERRARI SF24

### TIEMPO DEL VENCEDOR:

CARLOS SAINZ – 1H 20'26"843 (FERRARI)

### CARLOS SAINZ:

1º – 1H 20'26"843 – 58 VUELTAS

### CHARLES LECLERC:

2º – +2"366 – 58 VUELTAS

### VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:

CHARLES LECLERC – FERRARI – 1'19"813

### METEO:

TEMPERATURA AIRE 22°C

TEMPERATURA ASFALTO 37°C – SOL

Tercera victoria de Carlos Sainz de su carrera deportiva, y primera de la temporada 2024 para Ferrari, lo que incrementa a 244 el número de victorias de la Scuderia y a 86 el número de dobles, desde que compite en la Fórmula 1.

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:

1.	MAX VERSTAPPEN	51 PUNTOS
2.	CHARLES LECLERC	47 PUNTOS
3.	SERGIO PÉREZ	46 PUNTOS
4.	CARLOS SAINZ	40 PUNTOS
5.	OSCAR PIASTRI	28 PUNTOS
12.	OLIVER BEARMAN	6 PUNTOS

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:

1.	RED BULL	97 PUNTOS
2.	FERRARI	93 PUNTOS
3.	MCLAREN	55 PUNTOS
4.	MERCEDES	26 PUNTOS
5.	ASTON MARTIN	25 PUNTOS







## Un Sainz inmenso lleva a Ferrari hasta la victoria, Leclerc segundo y con vuelta rápida, completa el doblete

Un Carlos Sainz "inmenso" dominaba el Gran Premio de Australia desde el principio hasta el final y conseguía su tercera victoria en la Fórmula 1, llevando a Ferrari hasta lo más alto... apenas un par de semanas después de ser operado de apendicitis. Charles Leclerc lograba el primer doblete de la Scuderia desde Baréin 2022 y Lando Norris les acompañó en el podio con un McLaren efectivo.

El viernes 8 de marzo fue operado de apendicitis y su participación en el Gran Premio de Australia llegó a estar en duda, pero no sólo se subió a su SF-24 el viernes, sino que en la Qualy dio todo un recital y en carrera volvía a subir a lo más alto del podio. Sin errores, Carlos ha sido capaz de seguir de cerca a Verstappen desde el inicio y aprovechó el problema de frenos del Red Bull del holandés.

Con Max fuera de la carrera desde la cuarta vuelta, Carlos realizó todo un carrerón, con un ritmo inalcanzable para el resto e incluso se permitió el lujo de hacer sus pit-stops en el momento que quiso (a lo Verstappen), gracias a la ventaja conseguida previamente, batiendo holgadamente de esta manera a Leclerc y a Norris para llevarse su tercera victoria.

Oscar Piastri finalizó cuarto y Sergio Pérez, quinto. Fernando Alonso, por su parte, aprovechó un coche de seguridad virtual casi caído del cielo, tras la retirada de Lewis Hamilton, para finalizar sexto tras pelear duramente con George Russell, aunque a posteriori recibiría una sanción de 20 segundos cayendo al octavo puesto, tras ser analizado por los comisarios el accidente en la penúltima vuelta de Russell, que consideró que Alonso estaba implicado al conducir de forma errática al defender su posición frente al de Mercedes. Lance Stroll, Yuki Tsunoda y los dos Haas, completaron la clasificación de los pilotos con puntos.

Todos los pilotos empezaron con neumáticos medios excepto Fernando Alonso y Nico Hülkenberg con duros y Lewis Hamilton, Daniel Ricciardo y Guanyu Zhou (desde el pit lane) con blandos. La salida fue muy limpia. Los pilotos del grupo delantero arrancaron bien y los cinco primeros mantuvieron sus posiciones. George Russell escalaba a la sexta posición y Sergio Pérez ha caído a la séptima, por delante de Lance Stroll y Yuki Tsunoda. Lewis Hamilton, con blandos, lograba adelantar a un Fernando Alonso que caía por detrás de Valtteri Bottas, aunque después recuperó la posición.

En la segunda vuelta, Carlos Sainz que se mantenía muy pegado a Max Verstappen, adelantaba al holandés a la llegada de la curva 9, y pasaba a liderar la carrera. Max empezaba a asegurar por radio que el coche iba un poco suelto, y dos vueltas después, su

monoplaza empezaba a echar mucho humo y fuego en la zona de la rueda trasera derecha. Max tenía que abandonar la carrera después de sólo cuatro vueltas.

En la quinta vuelta, Carlos Sainz tenía alrededor de 1,5 segundos de ventaja sobre Lando Norris, quien tenía a Charles Leclerc y a Oscar Piastri justo detrás. George Russell era quinto, aunque tenía a Sergio Pérez pegado a su alerón trasero. Poco después, en la octava vuelta, Lewis Hamilton pasaba por el Pit-Lane para cambiar sus neumáticos blandos por duros y dejaba vía libre a Fernando Alonso para ir a por Tsunoda y Stroll.

La parada de Hamilton y el posible "undercut" provocaría que muchos pilotos parasen también. George Russell y Lance Stroll lo hicieron en la vuelta 9, mientras que Charles Leclerc, Oscar Piastri



o Yuki Tsunoda lo hicieron en la vuelta 10. Carlos Sainz, con poco desgaste en sus gomas y con todo bajo control, decidió seguir en pista y demostrando a sus rivales un ritmo buenísimo. De hecho, en la vuelta 14 ya tenía siete segundos de ventaja sobre Lando Norris.

Lando Norris y Sergio Pérez realizaron su pit-stop en la vuelta 15 y Carlos Sainz lo hizo en la 16. Justo una vuelta después, en la 17, Lewis Hamilton sufrió un fallo de motor en su Mercedes, desplegándose un coche de seguridad virtual, lo cual fue como un regalo para Fernando Alonso, que aprovechó para hacer su parada en esa misma vuelta y salir con neumáticos medios en la quinta posición.

Después del coche de seguridad virtual, Carlos Sainz lideraba la carrera con algo más de dos segundos de margen sobre Charles Leclerc y tenía neumáticos más frescos. Oscar Piastri, que le metió un undercut a su compañero de equipo, estaba tercero, con Lando Norris cuarto y Fernando Alonso quinto. Russell estaba lejos de Fernando y con Pérez, Stroll, Tsunoda y Albon en el resto de posiciones del top 10.

Leclerc se acercó a Sainz en las vueltas siguientes al coche de seguridad virtual, pero el madrileño hizo un cambio de ritmo poco después para aumentar su ventaja. Mientras tanto, Sergio Pérez adelantaba a George Russell en la vuelta 21 y fijaba su punto de mira en Fernando Alonso. A mitad de carrera, Carlos Sainz ya tenía más de cuatro segundos de margen sobre Charles Leclerc... y los McLaren, especialmente Lando Norris, empezaban a ser una amenaza para el monegasco. Al británico le dieron la oportunidad de pasar a Oscar Piastri en la vuelta 29, para intentar ir a por el

Ferrari. Sergio Pérez, por su parte, adelantaba a Fernando Alonso en la vuelta 27.

En la vuelta 34, Charles Leclerc comunicaba por radio que su neumático delantero izquierdo estaba en las últimas y que no podía aguantar mucho más, así que desde el muro de Ferrari decidieron hacerle pasar por el Pit-Lane en la vuelta 35. Sergio Pérez lo hizo en la 36, Lance Stroll en la 38, Oscar Piastri en la 40, Lando Norris en la 41, mientras Carlos Sainz esperó hasta la vuelta 42. Russell en cambio se mantenía en pista.

A 15 vueltas del final, la carrera estaba encarrilada para Carlos Sainz. El piloto madrileño tenía cinco segundos de ventaja sobre Charles Leclerc y neumáticos más frescos que su compañero de equipo. Norris estaba a cuatro segundos del monegasco, aunque podría ser una amenaza para él al final de carrera. Por otro lado, George Russell trataba de hacer una estrategia diferente para pelear con Sergio Pérez y Fernando Alonso.

Russell hizo su segundo pit-stop en la vuelta 46 y empezó un bonito duelo con Alonso por la sexta plaza en las vueltas siguientes. Estuvo muy cerca en algunas ocasiones, pero su lucha finalizaba abruptamente con un accidente en la penúltima vuelta (en la curva 6), tras una maniobra defensiva de Alonso que dejó de acelerar 100 metros antes de donde lo hacía y motivó que Russell tuviera que esquivarlo para no chocar con él, provocando de este modo que la carrera finalizase bajo coche de seguridad virtual. De esta manera, Sainz cruzaba la meta primero para lograr su tercera victoria en la F1, seguido por Leclerc y los McLaren.





# VIVE UNA EXPERIENCIA ÚNICA en el fin del mundo!

Inmerso en la naturaleza incontaminada de **El Hierro**, en este rincón de un paraíso escondido, puedes encontrar relax, paz, una rara belleza y la auténtica felicidad del propio espíritu.

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

+34 611 285983



WORLD'S  
SMALLEST HOTEL

Por detrás, Sergio Pérez finalizaba quinto, lo que demuestra que el Red Bull no era tan dominante en Australia. Fernando Alonso sería sexto, aunque más tarde descendería hasta la octava posición tras ser penalizado por su implicación en el accidente de Russell. Lance Stroll y un Yuki Tsunoda subirían un puesto para ser sexto y séptimo, por delante de Alonso octavo. Hülkenberg y Magnussen cerraron la clasificación de los puntos.

#### Carlos Sainz, "Piloto del Día"

Tras ser elegido de nuevo "Piloto del Día" por votación popular, a Carlos Sainz le van a empezar a salir "muchas novias" tras la victoria en Melbourne. Preguntado justo después de bajarse de su monoplaça, el madrileño afirmaba que "Físicamente no ha sido mi carrera más fácil, pero he tenido suerte de estar yo solo, manejando el ritmo, las ruedas... Esto demuestra que la vida a veces es una locura. Con lo que pasó al inicio de temporada, el podio en Baréin, luego la apendicitis, el retorno, la victoria... Ha sido como una montaña rusa. Pero me ha encantado. Estoy muy feliz".

La confianza de Sainz hoy en Australia ha estado en otro nivel. Precisamente el piloto de Ferrari ha admitido que creía en la victoria desde el inicio... "Sabía que podía ganar desde la vuelta 2, cuando me he puesto líder. Con el ritmo que tenía ayer, sabía que podía hacerlo. Pero el riesgo de un Safety Car o una bandera roja siempre rondaba mi cabeza. Afortunadamente ha sido una carrera limpia".



## Sabía que podía ganar desde la vuelta 2, cuando me he puesto líder

"Podía seguirle el ritmo al principio, he querido aprovechar el poder del DRS aquí. Mi oportunidad llegó en la curva 3. Luego empezó a tener problemas en los frenos, y eso ha sido todo para él. Una lástima, porque habríamos tenido una buena batalla por la victoria, pero estoy feliz por llevarme yo la victoria, él ya tiene muchas. Estoy feliz de hacer doblete con Charles, demuestra que el trabajo duro tiene su recompensa. Me han preguntado desde el equipo si quería ir a por la vuelta rápida, pero había algo de graining y he dicho, para qué arriesgar?. También era al final de carrera, no estaba tan fresco físicamente".

El madrileño ha tenido tiempo de bromear con su operación de hace apenas dos semanas... "Le he dicho a Lando que este invierno se opere, que creo que sirve de ayuda".







# GP DE MONACO FÓRMULA 1

## CIRCUIT DU MONACO

(MONTECARLO) – 3,337 KM

### CARRERA:

Ferrari SF24 Evo

### TIEMPO DEL VENCEDOR:

CHARLES LECLERC – 2H 23'15"554 (FERRARI)

### CHARLES LECLERC:

1º – 2H 23' 15"554 – 78 VUELTAS

### CARLOS SAINZ:

3º – +7"585 – 78 VUELTAS

### VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:

LEWIS HAMILTON – MERCEDES - 1'14"165

### METEO:

TEMPERATURA AIRE 21°C

TEMPERATURA ASFALTO 48°C – SOL

Primera victoria de Charles Leclerc de la temporada y 6ª de su carrera deportiva, y segunda victoria de la temporada 2024 para Ferrari, que incrementa a 245 el número de victorias de la Scuderia desde que compite en la Fórmula 1.

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:

1.	MAX VERSTAPPEN	169 PUNTOS
2.	<b>CHARLES LECLERC</b>	<b>138 PUNTOS</b>
3.	LANDO NORRIS	113 PUNTOS
4.	<b>CARLOS SAINZ</b>	<b>108 PUNTOS</b>
5.	SERGIO PÉREZ	107 PUNTOS
12.	OLIVER BEARMAN	6 PUNTOS

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:

1.	RED BULL	276 PUNTOS
2.	<b>FERRARI</b>	<b>252 PUNTOS</b>
3.	MCLAREN	184 PUNTOS
4.	MERCEDES	96 PUNTOS
5.	ASTON MARTIN	44 PUNTOS



Fede García - Redacción de Noticias (FCE)  
Fotos: Ferrari © 2024 Ferrari Club España



VICTORIA DE LECLERC EN SU CASA, CON SAINZ ESCOLTÁNDOLO EN LA TERCERA POSICIÓN



Charles Leclerc por fin pudo romper la maldición de la carrera de su casa al lograr la victoria en el GP de Mónaco de Fórmula 1, en una prueba que comenzaba de forma accidentada y que después se desarrolló, casi sin adelantamientos, pero con algo más de emoción al llegar a las vueltas finales. Charles sumaba así su 6ª victoria en la Fórmula 1, y la número 245 para la Scuderia Ferrari. Oscar Piastri segundo y Carlos Sainz tercero, le acompañaron en el podio.

Fue una carrera con tres incidentes en la primera vuelta, en uno de los cuales se vieron implicados Sergio Pérez y los dos Haas, un pinchazo de Sainz después de tocarse con Piastri, y una colisión entre los dos Alpine a la entrada del túnel, lo que provocó de inmediato el despliegue de la bandera roja. Pero ninguno de estos incidentes pudo con Leclerc, que hizo dos buenas salidas y marcó el ritmo en todo momento guiado desde el muro, en una carrera estratégica y de gestión de neumáticos, hacia la victoria.

La variedad en la elección de neumáticos fue la nota dominante antes del inicio, según que estrategias habían diseñado cada equipo. Así, los Ferrari, los McLaren y los RB montaron medios, los Mercedes, los Red Bull y los Aston Martin eligieron los duros. Charles Leclerc arrancó bien y defendió la primera posición con maestría en Sainte Devote. Carlos Sainz se pegó a la trasera de Charles y llegó a colocarse en paralelo con Oscar Piastri, pero se tocó con él a la salida de la primera curva, lo que le provocó



## La victoria de Charles Leclerc en Mónaco no solo terminó con su maldición de la carrera de su casa, sino que para los monegascos fue un triunfo histórico

un pinchazo en la rueda delantera izquierda e hizo que perdiera la dirección de su Ferrari y se fuese recto en la curva del Casino. Lando Norris ya estaba tercero, por delante de George Russell, Max Verstappen, Lewis Hamilton y Yuki Tsunoda.

Pero por detrás, un espeluznante accidente entre Sergio Pérez y los dos Haas en Beau Rivage, provocó inmediatamente la primera

bandera roja de la carrera. Afortunadamente, los tres pilotos salieron ilesos. Esto permitió a Carlos Sainz volver a la carrera, aunque desde el fondo del pelotón. Y en la misma vuelta, los Alpine colisionaron en Portier tras una maniobra agresiva de Ocon sobre Gasly, justo antes de entrar en el túnel.

La carrera se reanudó 45 minutos después con salida desde parado y, por fortuna para Carlos Sainz, Guanyu Zhou no había pasado por el primer sector cuando se sacó la bandera roja, por este motivo, desde dirección de carrera se anunció que el orden de salida sería casi el mismo que el de la primera salida, en el siguiente orden: Leclerc, Piastri, Sainz, Norris, Russell, Verstappen, Hamilton, Tsunoda, Albon, Gasly, Ocon, Stroll, Ricciardo, Alonso, Sargeant, Bottas y Zhou. Ocon, sin embargo, no pudo salir debido a los daños en su Alpine.

Como era de esperar, casi todos los pilotos, excepto Logan Sargeant, salieron con un neumático diferente al que llevaban inicialmente para tratar de ahorrarse la parada en boxes. Ese tiempo de ahorro es importante en Mónaco, donde es prácticamente imposible adelantar. Los que iban con neumáticos duros pusieron medios y viceversa. Logan Sargeant se mantuvo con el compuesto más duro de Pirelli.

La segunda salida esta vez sí que fue limpia. Charles Leclerc tomó la delantera y no se dejó sorprender por Oscar Piastri, mientras que el resto de los pilotos mantenían sus posiciones en la primera vuelta. Lance Stroll estaba situado en la undécima posición y Fernando Alonso, en la undécima tras pasar a Daniel Ricciardo. Eso sí, los Aston Martin iban con el compuesto medio, así que sería una carrera muy larga para ellos.





Enseguida se formaron varios "trenecitos", el primero de ellos con Leclerc, Piastri, Sainz y Norris. Tras ellos, Russell, Verstappen, Hamilton, etc, y todos rodando lentos para no castigar sus gomas y así poder llegar hasta el final sin cambiar. Después de cinco vueltas, Oscar Piastri se mantenía a menos de un segundo de Charles Leclerc, de modo que pudo abrir el DRS en todo momento, pero sin posibilidad de adelantarlo. Carlos también estaba muy cerca del piloto de McLaren y distanciándose un poco de Norris, Russell y compañía, quienes seguían gestionando sus gomas.

Pasaban las vueltas y parecía que Charles Leclerc no quería apretar demasiado. Es más, llegábamos a la vuelta 20 y los tres primeros clasificados seguían separados por pocas décimas. Lando Norris tampoco estaba lejos de Carlos Sainz, pero detrás del británico había un hueco enorme hasta llegar a George Russell, que mimaba sus neumáticos medios, rezando para que le duraran hasta el final. Por detrás, las cosas seguían igual y Valtteri Bottas, que iba decimocuarto y no tenía mucho que perder, decidió parar a cambiar sus gomas.

En la vuelta 21 Charles Leclerc efectuó un pequeño cambio de ritmo. El piloto monegasco llegó a tener un margen de algo más de 1,5 segundos sobre Oscar Piastri. Sin embargo, el australiano volvió a la carga unas vueltas después y de nuevo se situó en zona de DRS. Estaban haciendo la "goma". A mitad de la carrera, las cosas seguían igual, con los cuatro primeros distanciados por pocos metros y con Russell, a 15 segundos, liderando el segundo grupo.

Entrando en la segunda mitad de la carrera empezamos a dilucidar las posibles soluciones a las estrategias de varios equipos, las paradas que permitirían atacar con varios "undercut", etc, como la posibilidad que tenía Lando Norris de parar "gratis", gracias a la ventaja que tenía sobre George Russell, o también la de Lewis Hamilton que estaba en una situación similar con Verstappen, o

la de Lance Stroll, gracias a la estrategia de Aston Martin, con Fernando Alonso ralentizando considerablemente su ritmo.

Lance Stroll, de hecho, fue el primero en pasar por el Pit-Lane en la vuelta 43 y volvía a pista con neumáticos duros y sin perder posición, de modo que tenía una oportunidad de ir a por la décima posición de Pierre Gasly. Poco después, Lewis Hamilton efectuaba su parada gratuita en la vuelta 53 y obligaba a Max Verstappen a parar en la 54, pero el holandés se defendió incrementando muchísimo su ritmo y pudo mantenerse por delante. George Russell en cambio, se mantenía en pista con los medios casi en las lonas y en la vuelta 62 ya tenía a Max en su alerón trasero y con gomas frescas, pero una cosa era llegar y la otra adelantar, algo que ni el propio Verstappen pudo hacer. Serían 16 vueltas complicadas para George hasta el final, pero lo consiguió.

Por delante, Leclerc hacía la goma con Piastri, mientras Sainz trataba de ralentizar a Norris para que no tuviera esa ventana de parada gratuita. Las últimas vueltas fueron emocionantes, especialmente en el grupo perseguidor, pero nadie consiguió bajar a Leclerc de la primera posición. Es más, Charles aumentó de golpe su ritmo y se escapaba en los compases finales para conseguir finalmente su primera victoria en casa y sexta en la Fórmula 1. Charles por fin se convertía en el segundo piloto monegasco capaz de ganar el Gran Premio de Mónaco, tras Louis Chiron.

Oscar Piastri y Carlos Sainz completaron el podio, mientras que Lando Norris no pudo hacer esa parada extra y tuvo que conformarse con el cuarto puesto, mientras George Russell, por su parte, aguantó heroicamente a Max Verstappen y a Lewis Hamilton, para ser quinto. Yuki Tsunoda, Alexander Albon y Pierre Gasly, completaron el grupo de los diez primeros clasificados de una carrera, en la que el vencedor, Charles Leclerc, dobló por dos veces a los últimos clasificados.



# CANALI

INNER BEAUTY

MADRID CALLE AYALA, 20 TEL: +34914358620



### Victoria de Leclerc para la historia...

La victoria de Charles Leclerc en Mónaco no solo terminó con su maldición de la carrera de su casa, sino que para los monegascos fue un triunfo histórico, puesto que a lo largo de los años de celebración de carreras en el Principado, solo Louis Chirón había sido el único piloto nacido en Mónaco vencedor de una carrera, y esto sucedió en 1931, cuando saliendo desde la undécima posición, Louis Chirón venció con una diferencia de casi cuatro minutos respecto a Luigi Fagioli.

Así que no es de extrañar la gran alegría mostrada por el Príncipe Alberto de Mónaco al finalizar el Gran Premio, y que incluso después en el podio, participara en primera persona de la ceremonia del Champán, abrazándose emocionado con Leclerc en una demostración auténtica de afecto.

Para Charles y para Ferrari, la combinación de resultados tras Mónaco les ha sido claramente favorables. Para Leclerc repre-



## Para Leclerc representa su sexta victoria en la Fórmula 1

senta la sexta victoria en la Fórmula 1 y una que no sólo es especial por ser en casa, sino que corta otra mala racha, puesto que no ganaba desde Austria 2022. Además, con esta victoria se ha situado a 31 puntos de Max Verstappen, y Ferrari ha reducido su desventaja con Red Bull hasta los 24 puntos, en el Mundial de Constructores.



## DATOS E INFORMACIÓN DEL EDIFICIO

Proyecto Mario Cucinella Arquitectos

- » Duración de las obras: 2 años
- » Trabajadores en la obra: 350 trabajadores
- » Superficie total: 42.500 m<sup>2</sup>
- » Pabellones Planta baja: sistemas generales
- » Planta baja: montaje de vehículos y logística
- » Entresuelo: sistemas generales, oficinas
- » Segunda planta: montaje de vehículos, motores y componentes
- » Plantilla del edificio: más de 300 trabajadores

### CERTIFICACIONES ENERGÉTICAS.

En proceso de certificación:

- » LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Medioambiental), nivel platino
- » NZeb (edificio de consumo de energía casi nulo)
- » Eficiencia del e-building -2,7 Kton CO<sub>2</sub>e frente a un edificio comparable no electrificado

### EN TÉRMINOS DE EMISIONES

- » Sistema fotovoltaico: más de 3.000 paneles solares, con una potencia pico de 1,3 MW
- » Infraestructura digital: Wi-Fi 6.0 para la gestión de la información de producción.
- » Banda ultraancha: que, entre otras funciones, localiza y muestra los componentes en 3D durante el montaje y evita colisiones de los AGV (Vehículos Guiados Automáticamente para el transporte de componentes y automóviles).
- » Tratamiento de aguas: Tanque de almacenamiento de 200 m<sup>3</sup> para la recogida, tratamiento y reutilización de aguas pluviales.
- » Tanque de laminación: de 1.000 m<sup>3</sup> para el control del exceso de caudal.
- » Zonas verdes: 200 árboles.
- » Aparcamientos: 1.400 plazas de aparcamiento -mucho más de lo necesario- que mitigarán el impacto de los trabajadores en el aparcamiento público local.





# NUEVO EDIFICIO DE FERRARI

LA PLANTA, CENTRADA EN LA SOSTENIBILIDAD, PRODUCIRÁ COCHES CON TODO TIPO DE CADENAS CINEMÁTICAS





—El e-building, la fábrica que producirá coches con motor de combustión interna, híbridos y el primer modelo eléctrico de Ferrari, se inaugurará en presencia del presidente de la República Italiana, Sergio Mattarella. Le dieron la bienvenida el presidente John Elkann, el Vicepresidente Piero Ferrari, el Consejero Delegado Benedetto Vigna y representantes de la plantilla de Ferrari.

—“Nos sentimos honrados de contar con la presencia del presidente Mattarella para la inauguración del e-building, una planta que combina la centralidad de las personas en el lugar de trabajo con el respeto por el medio ambiente”, comentó el presidente de Ferrari, John Elkann. “Invertir en nuestro territorio es esencial para preparar con confianza el futuro de Ferrari y confirma nuestro compromiso con la excelencia italiana y con nuestro país”.

### **FLEXIBILIDAD DE PRODUCCIÓN**

—Con el e-building, Ferrari aumenta su flexibilidad de producción en línea con su estrategia de priorizar la calidad de los ingresos sobre la cantidad. La planta también refleja el principio de neutralidad tecnológica, ya que albergará la producción y el desarrollo de motores de combustión interna, motores híbridos y nuevos motores eléctricos, cada uno capaz de ofrecer la emoción de conducción característica de Ferrari.

—La integración de la producción de toda la gama en un único edificio permitirá a Ferrari reorganizar y reasignar todas las actividades de producción de manera más eficiente entre sus instalaciones existentes en Maranello, aumentando su capacidad para adaptarse rápidamente a las necesidades de producción.

—El e-building, una instalación equipada con tecnología punta, también producirá los componentes eléctricos estratégicos de gran relevancia para diferenciar la tecnología y las prestaciones de Ferrari: baterías de alto voltaje, motores eléctricos y ejes.

### **ENFOQUE MEDIOAMBIENTAL**

—El edificio, diseñado para alcanzar los más altos niveles de rendimiento energético, está alimentado -entre otras fuentes- por más de 3.000 paneles solares instalados en el tejado que producen 1,3 MW. Con el cierre de la planta de trigeneración, previsto para finales de año, el edificio funcionará íntegramente con energía renovable, generada tanto a partir de fuentes internas como externas con garantía de origen.

—Se han adoptado varias soluciones de vanguardia para reutilizar la energía y el agua de lluvia en el ciclo de producción. Por ejemplo, más del 60% de la energía utilizada en las pruebas de baterías y motores se recuperará en acumuladores y se redirigirá para alimentar nuevos procesos.

—La planta se construyó al norte del campus de Ferrari, que se está ampliando. La zona fue adquirida y reurbanizada sin consumo adicional de suelo mediante la sustitución de estructuras industriales obsoletas y con dispersión de energía.

### **LAS PERSONAS EN EL PUNTO DE MIRA**

—La formación y el bienestar de los trabajadores fue una prioridad en el diseño del edificio, que alberga un espacio dedicado a la formación.



—El itinerario formativo de las personas seleccionadas para las nuevas líneas comenzó hace dos años, con el objetivo de profundizar en las habilidades y procesos necesarios para los nuevos sistemas y productos, así como reforzar los conocimientos relacionados con el motor eléctrico. En plena continuidad y sinergia con las competencias mecánicas y electrónicas que siempre han sido patrimonio de Ferrari, se han desarrollado competencias adicionales, por ejemplo, en química y procesos de producción de ensamblaje de baterías.

—Los procesos de fabricación están equipados con robots colaborativos, que adaptan su comportamiento en función de las necesidades del operario, y con gemelos digitales, que crean una réplica digital de los productos y procesos. Estas soluciones permiten poner la tecnología bajo el control y al servicio de los empleados, cuyo papel se eleva aún más dentro del proceso de producción con el objetivo de garantizar la excelencia y la atención al detalle que distingue a la gama Ferrari.

—En las instalaciones también se han diseñado diversas soluciones para mejorar el bienestar de las personas en el entorno de trabajo: puestos de trabajo ergonómicos, zonas de relajación, confort acústico y visual, y una correcta combinación de iluminación natural y artificial son algunos de los aspectos más beneficiosos.

### CENTRARSE EN LA COMUNIDAD

—El e-building es una confirmación del papel central de Ferrari en el paisaje industrial local, un papel reforzado por las continuas inversiones realizadas en sintonía con las necesidades específicas de la comunidad local.

—La integración del edificio en el contexto urbano se perfeccionó mediante una remodelación urbanística de más de 100.000 metros cuadrados y un rediseño de la infraestructura viaria. De hecho, también se ha construido una carretera que da servicio al emplazamiento y un carril bici de 1,5 kilómetros conectado a la red de la ciudad.

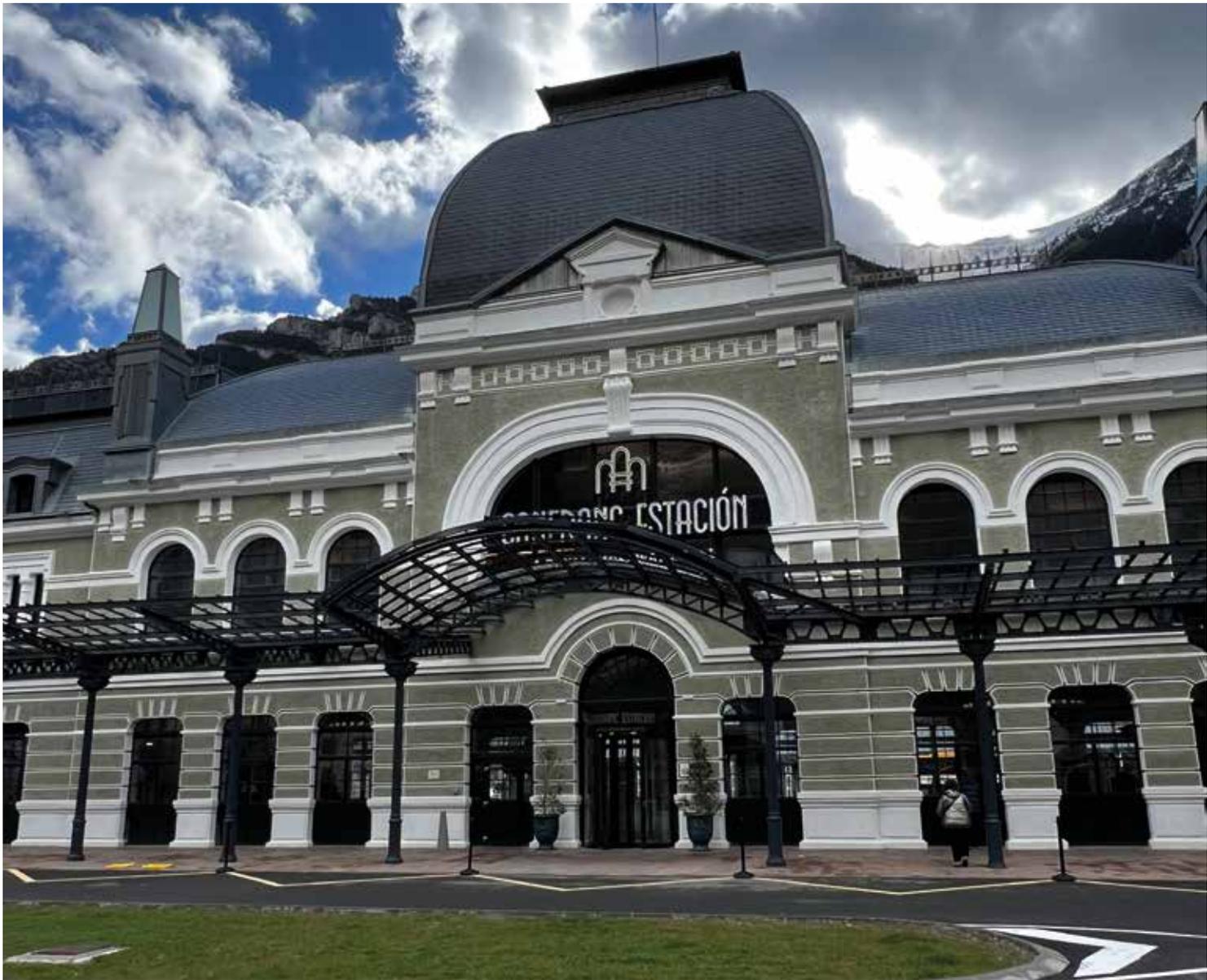
—El diseño de la carretera, en particular, garantiza que el tráfico pesado se concentre en una zona alrededor del centro logístico de e-building, reduciendo su intrusión en las rutas peatonales.

### EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO

—Las fachadas exteriores y los espacios interiores del e-building han sido diseñados por MCA - Mario Cucinella Architects, un estudio a la vanguardia del desarrollo de soluciones sostenibles y de la regeneración urbana, en sinergia con el equipo Ferrari.

—De forma rectangular y 25 metros de altura, el nuevo edificio está en armonía con el paisaje y los edificios circundantes y es reconocible por una fachada con una "piel" a medida y altamente eficiente. La elección del acristalamiento opalino, intercalado con vidrio transparente, atenúa la imponente masa visual del edificio y permite que la luz natural se distribuya en su interior, mientras que por la noche se asemeja a una linterna resplandeciente.

—Los componentes de la fachada se diseñaron y fabricaron siguiendo la lógica del Diseño para Fabricación y Montaje (DfMA), con el fin de facilitar su montaje in situ y las operaciones de mantenimiento. Esto permitió ahorrar costes y reducir el impacto ambiental relacionado con los materiales y procesos utilizados.



Club

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

## ARAGÓN / CANFRANC

**RUTA PIRINEOS ATLÁNTICOS** — 26 DE ABRIL DE 2024



**Texto: Fede García**

**Fotos: Sergi Boneu y Josep Rodríguez**

— La salida del Ferrari Club España por tierras aragonesas, realizada durante el fin de semana del 26 al 28 de abril, tuvo como punto de encuentro y hospedaje, el espectacular Canfranc Estación, a Royal Hideaway Hotel, cuyo establecimiento ocupa la emblemática estación ferroviaria de Canfranc, inaugurada en 1928.

— Declarada Bien de Interés Cultural en el año 2002, la estación ha sido protagonista de importantes acontecimientos históricos y, gracias a su transformación en el mayor hotel de



CLUB ————— FERRARI ——— 1988 ——— 2023

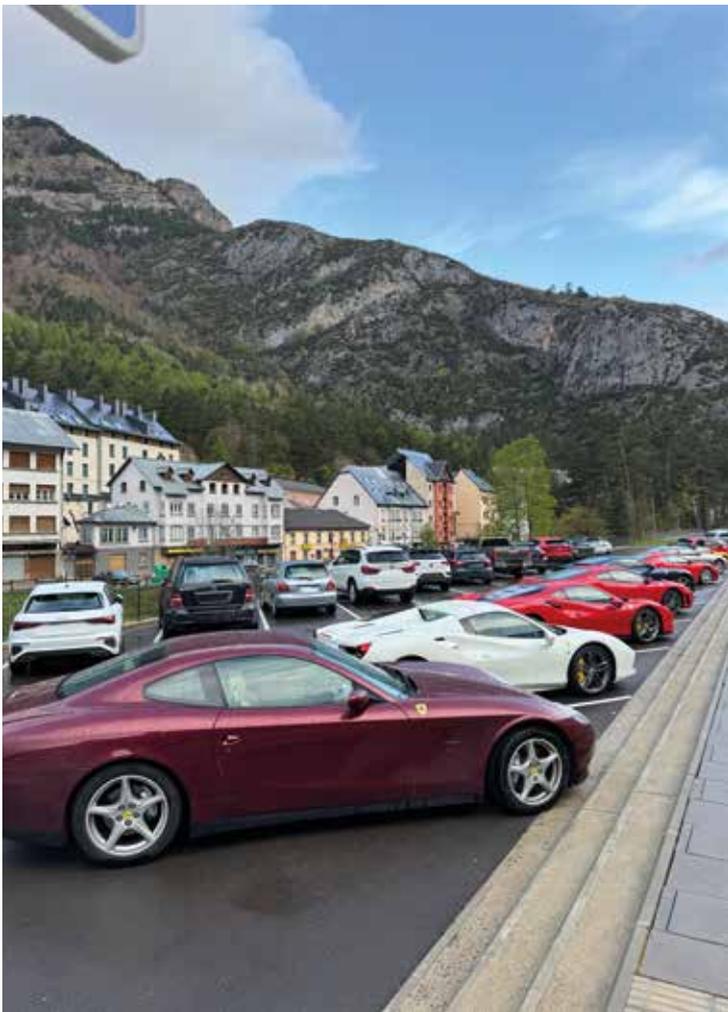
72 ————— 89

ARAGÓN / CANFRANC —————

26 DE ABRIL DE 2026

MARBELLA / PAINTBALL —————

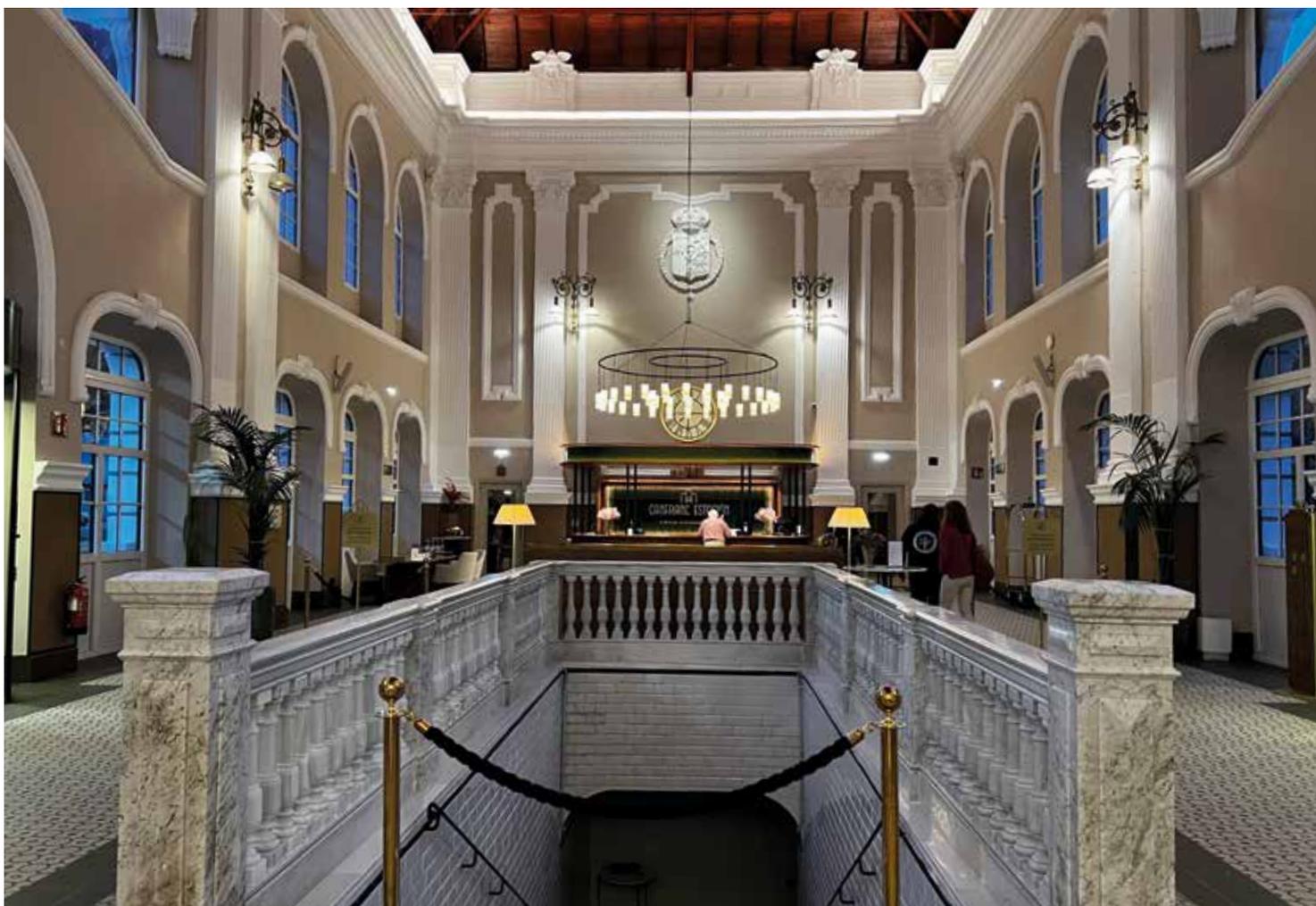
16 DE MARZO DE 2024





lujo de Canfranc, escribe ahora un nuevo relato ligado al siglo XXI y a su legado. Su historia está íntimamente relacionada con la unión por ferrocarril de España y Francia.

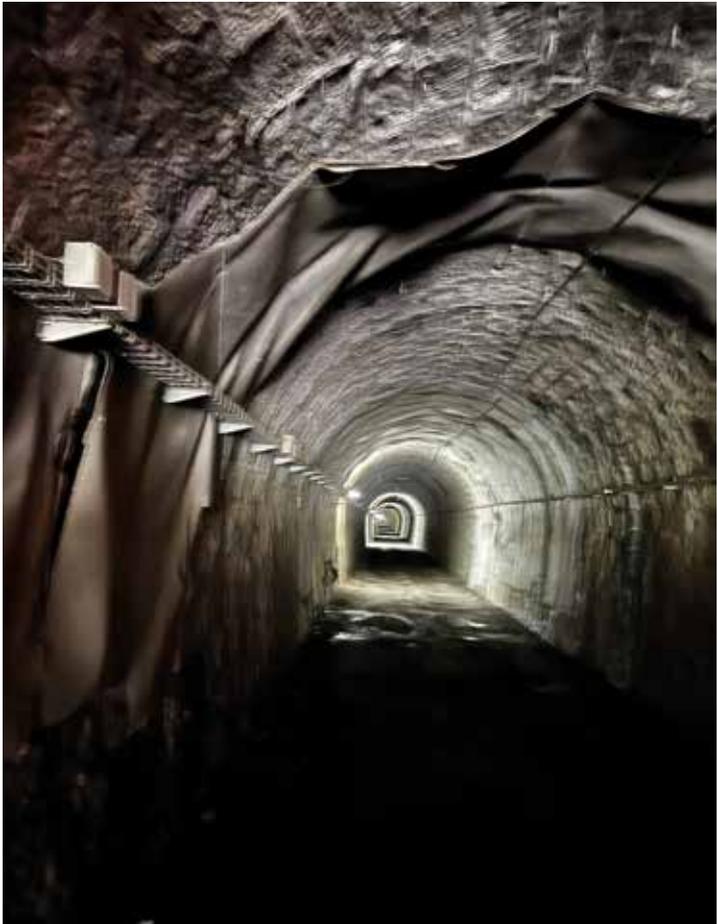
— Las obras del túnel de Somport, pieza clave del proyecto, se desarrollaron entre 1908 y 1912, pero no fue hasta el año 1928 cuando se inauguró la estación, en un acto que contó con la presencia del rey Alfonso XIII y del presidente de la República francesa Gaston Doumergue.





— El importante vínculo de Canfranc con el país galo se hace manifiesto desde su propia arquitectura, con un estilo que recuerda al de las estaciones francesas decimonónicas. Proyectada por el arquitecto Fernando Ramírez Dampierre, en ella encontramos elementos tan característicos de esta época como tejados de pizarra, buhardillas, pináculos art-decó y una gran cúpula central. Construida enteramente de hormigón, hierro, piedra y cristal, la estación de Canfranc es también considerada una de las mayores joyas de la arquitectura industrial española.







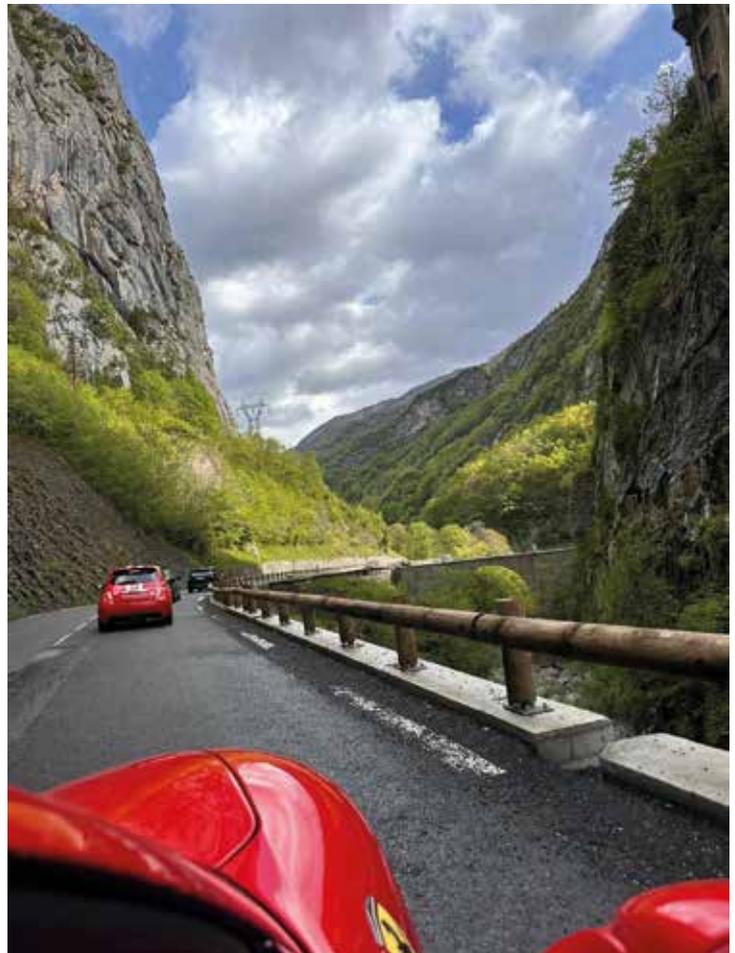


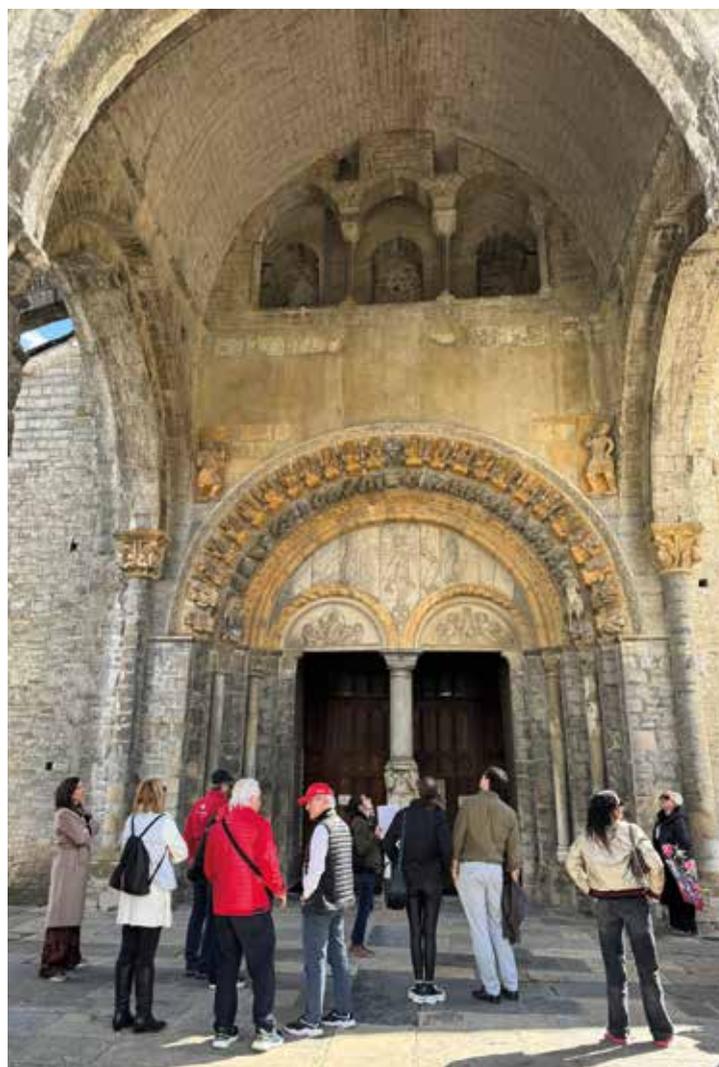
— En los alrededores del Canfranc Estación, a Royal Hideaway Hotel las fronteras se funden en un espeso manto de bosques. Transformado en un hotel de montaña donde el tiempo se detiene para disfrutar sin prisas de cada una de las experiencias que ofrece este destino. Se encuentra cerca de las estaciones de esquí de Candanchú y de Astún, y del puerto de Somport, una zona montañosa que cobra especial belleza en los meses de invierno, cuando sus picos se cubren de nieve.

— La localidad de Canfranc se sitúa en el Camino de Santiago aragonés y su origen se remonta al siglo XI, cuando la escasez condujo a sus habitantes a dedicarse al comercio y a recibir a los peregrinos. En la actualidad, sigue conservando trazas del pueblo caminero que fue, siendo posible contemplar interesantes restos y vestigios de su antiguo patrimonio, devastado por dos incendios en los años 1617 y 1944.

— A lo largo de la tarde del viernes fueron llegando los socios inscritos en el evento, y después de dejar los equipajes en las respectivas habitaciones, nos reunimos en el Hall del hotel para realizar una visita guiada a las instalaciones de la antigua estación de Canfranc y a la zona boscosa donde visitamos la entrada del antiguo Túnel de Somport y los búnkeres construidos para defender la población de posibles invasiones de los franceses que nunca tuvieron lugar. Estas construcciones militares fueron realizadas entre los años 1944 y 1959, y se extienden por el total de Los Pirineos, dando lugar al mayor proyecto de fortificación construido en España tras la guerra.

— Finalizada la visita, volvimos al hotel donde se nos sirvió la cena.





— Al día siguiente y después de desayunar, nos pusimos al volante de nuestros Ferrari para dirigirnos hacia la parte francesa de los Pirineos, en una ruta de 195 km.

— Después de 60 km de recorrido, llegamos a Fort Du Portalet donde paramos para descansar. A continuación pusimos rumbo a Oloron-Sainte-Marie, un municipio situado en el suroeste de Francia en el departamento de los Pirineos Atlánticos, en la región de Nueva Aquitania. Después de estacionar nuestros Ferrari, dimos un paseo por la ciudad y visitamos la catedral de Santa María de Oloron, cuya construcción empezó en 1102 con arquitectura románica y terminó en estilo gótico.



— Después de nuestra visita, salimos dirección a Formigal, pasando por el puesto fronterizo del Portalet, dirección al Restaurant VIDOCQ, donde disfrutamos de una experiencia culinaria excepcional, que mezcla la rica tradición culinaria del Valle del Tena con sabores traídos de la cocina asiática, en un ambiente muy particular, lleno de calidez y muy acogedor.

— Tras la comida pusimos regreso al hotel, en una ruta de montaña preciosa que pasó por Biescas, Sabiñánigo y Jaca. Llegados a última hora de la tarde, la mayoría nos dirigimos a nuestras habitaciones a descansar, y otros aprovecharon para disfrutar del Wellness Center del Hotel para relajarse.

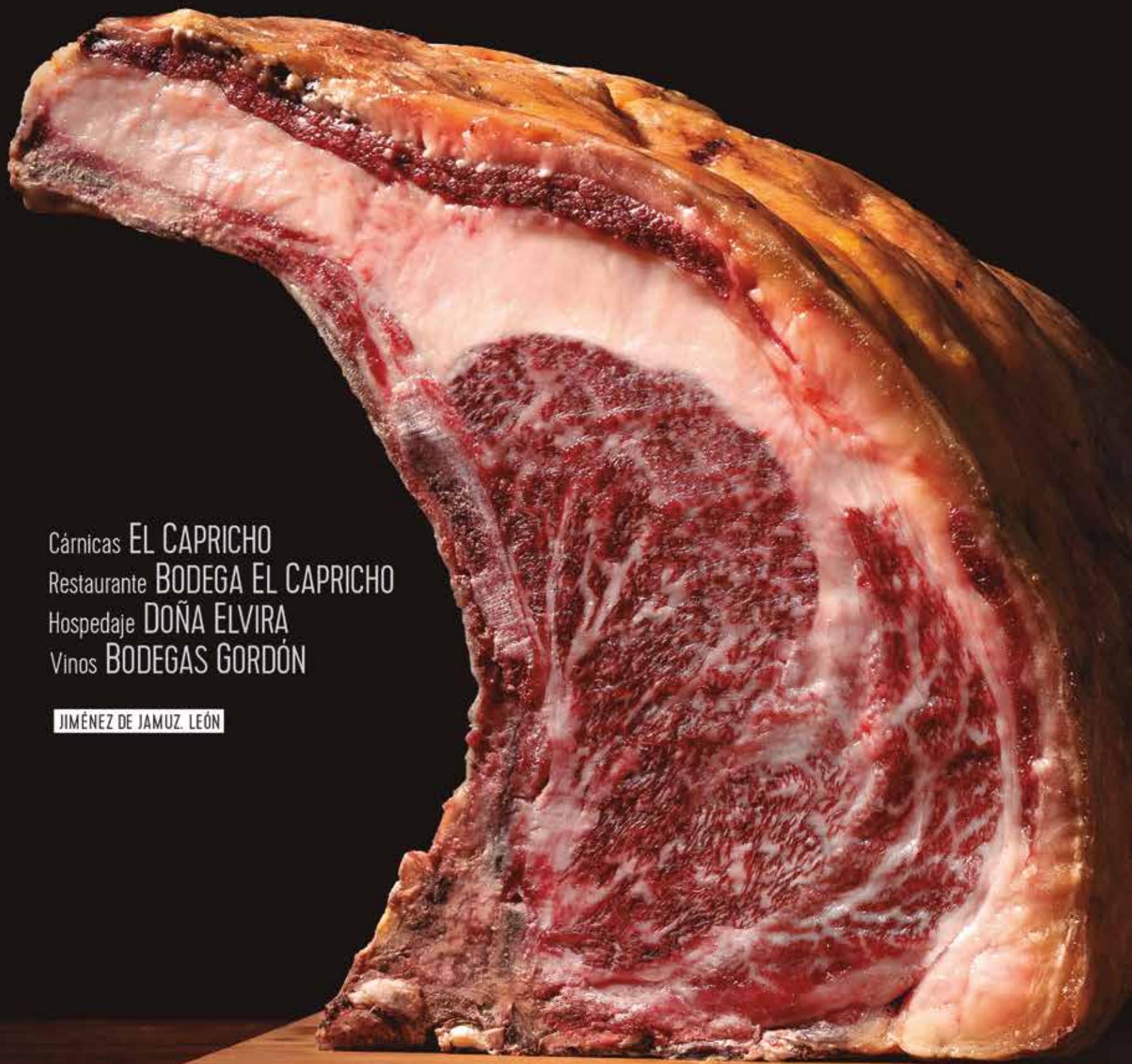
— Durante la cena intercambiamos experiencias de la intensa jornada vivida al volante de nuestros coches, y de la salida del Club que concluiría al día siguiente con el regreso a nuestros puntos de origen.



**ELCAPRICH**

DE JOSÉ GORDÓN

# Un mundo de experiencias en torno al buey.



Cárnicas **EL CAPRICH**  
Restaurante **BODEGA EL CAPRICH**  
Hospedaje **DOÑA ELVIRA**  
Vinos **BODEGAS GORDÓN**

JIMÉNEZ DE JAMUZ. LEÓN



Información y reservas: [reservas@bodegaelcapricho.com](mailto:reservas@bodegaelcapricho.com) / 987664227

Venta online: <https://tienda.bodegaelcapricho.com/es/>



Club

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

## MARBELLA / PAINTBALL

**Ferrari vs Red Bull** ————— 16 DE MARZO DE 2024



**Texto: Fede García**

**Fotos: : Socios del Ferrari Club España**

— El sábado 16 de marzo el Ferrari Club España en Marbella, organizó una salida local que nos permitiría, no solo disfrutar de la conducción de nuestros Ferrari, sino que además participaríamos en una batalla de Paintball que enfrentaría a dos equipos, Ferrari contra Red Bull.

— A las 10:30h de la mañana, nos encontramos en las instalaciones del Concesionario Oficial de Ferrari C. de Salamanca, donde se nos ofreció un desayuno de gentileza. Allí repasamos







EUROSTARS  
SITGES  
\*\*\*\*\*

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

Un oasis de lujo  
con vistas  
al Mediterráneo





la hoja de ruta y a continuación salimos con nuestros coches, haciendo parada en el mirador de Ojén, situado junto a la carretera, para disfrutar de la panorámica de la población y hacernos una foto de grupo para el recuerdo.

— Desde allí nos dirigimos al Restaurante Divot, situado en la Urbanización Los Naranjos de Marbella, donde se nos sirvió un almuerzo ligero, para dirigirnos a continuación hasta las instalaciones de ocio y aventura de Fuerte de Argüelles de Marbella, donde nos enfrentaríamos en una divertida batalla de Paintball.

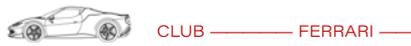
— Una vez allí y viendo que se había apuntado muchísima gente, decidimos dividirnos en tres grupos, A, B y C. Así el grupo A se enfrentó a B y ganó A. A continuación, el grupo A se enfrentó a C y venció C. Y en la última batalla se enfrentaron





B y C, siendo B el vencedor, por lo que los tres grupos habían vencido y perdido una vez, resultando en un triple empate, que, si tenemos en cuenta que todos éramos propietarios de Ferrari, podríamos decir que Ferrari ganó por goleada a Red Bull.

— Lo que sí quedó patente, es que vivimos y disfrutamos de una jornada muy simpática y divertida, que nos permitió romper un poco con la rutina y los problemas del día a día. Como siempre agradecer a C. de Salamanca por acogernos en las instalaciones del Concesionario y por su atención constante hacia nosotros.





## ELEVA EL MARKETING DE TU NEGOCIO A OTRO NIVEL

[www.astridseoweb.com](http://www.astridseoweb.com)  
C/ Londres 38, oficina 5, Europolis, Las Rozas (Madrid)

**Mas La Boella** es un lugar mágico, un pequeño paraíso rodeado de naturaleza y encanto, ya sea para relajarse y desconectar, disfrutar de una buena comida o bien para la organización de cualquier tipo de evento. Ubicado en una masía del s. XII exquisitamente restaurada, en medio de una finca agrícola de 150 hectáreas y jardines, es un lugar extraordinario.



Mas  
**LA BOELLA**  
HOTEL & RESTAURANT

Autovía T-11, Salida 12  
43110 TARRAGONA  
**977 77 15 15**  
[www.laboella.com](http://www.laboella.com)



# alonso / 8 cano 68

Exclusividad,  
elegancia,  
esencia.



ac68

# 14 viviendas de lujo en Chamberí, en el corazón de Madrid



## Ubicación

- ✓ C/ Alonso Cano 68
- ✓ Barrio de Chamberí
- ✓ Junto a la Castellana y Santiago Bernabéu



## Interior

- ✓ 3 dormitorios
- ✓ 2 baños
- ✓ 1 aseo
- ✓ Superficie desde 104m<sup>2</sup>



## Zonas comunes

- ✓ Piscina en azotea
- ✓ Chill out
- ✓ Solárium
- ✓ Gastrobar
- ✓ Gimnasio
- ✓ Jardín Interior



## Precios

- ✓ Precios desde 1.200.000€



Gestiona y Comercializa

[www.alonsocano68.com](http://www.alonsocano68.com)



+34 680 599 699



# 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.**



T. (+34) 96 295 90 10  
info@chg.es  
chg.es



MAESTROS CONSTRUCTORES  
DESDE 1972