

No.53

OTOÑO 2025

Ferrari

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



FERRARI 849 TESTAROSSA



FERNANDO POZUELO

UNIQUE LANDSCAPES





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 RENUNCIO

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

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 849 TESTAROSSA**

22 — **FERRARI 849 TESTAROSSA SPIDER**

28 — **FERRARI AMALFI**

39 — **FERRARI 296 GT3 EVO**

48 — **24h LE MANS**

60 — **MONTJUÏC - BARCELONA**

66 — **EMPORDÀ - GIRONA**

72 — **CARRUSEL IRESA**

82 — **MARANELLO - ITALIA**



Showrooms y Departamento de Proyectos

O'Donnell, 6 | Jorge Juan, 38 | Madrid | 911 860 203 - proyectos@iconno.es

Poltrona Frau | Rimadesio | SieMatic | antoniolupi | Arrital





ICONNO

El diseño que distingue



849 Testarossa



En septiembre, Ferrari destapó ante la prensa internacional y sus clientes el **849 Testarossa**, el nuevo modelo que se incorpora a la prestigiosa familia de Maranello. Este superdeportivo berlinetta híbrido enchufable llega para sustituir al SF90 Stradale en la gama del Cavallino Rampante, elevando el listón de prestaciones con una configuración que combina tres motores eléctricos con un potente V8 biturbo central-trasero. El conjunto es capaz de entregar una potencia total de 1050 CV, superando en 50 CV al modelo precedente.



F 849



El nombre hacía referencia al color rojo de las culatas de algunos de los motores de competición más extremos e icónicos.

Más allá de la imaginación

849 Testarossa

El 849 Testarossa se posiciona en la cúspide de la gama Ferrari gracias a sus impresionantes prestaciones y a la emoción que transmite al conductor, sin renunciar al confort de marcha ni a la sofisticación de su interior. Su diseño, de líneas futuristas, mantiene una conexión profunda con la herencia histórica de la marca, consolidando su carácter único.

Este modelo ha sido concebido para los clientes más exigentes: aquellos que buscan lo máximo en un Ferrari. Y es precisamente esa ambición la que ha motivado el regreso de un nombre legendario en la historia de Maranello: Testarossa. Utilizado por primera vez en 1956 en el 500 TR, el nombre hacía referencia al color rojo de las culatas de algunos de los motores de competición más extremos e icónicos. Décadas más tarde, se convirtió en sinónimo de deseo automovilístico con el inolvidable Testarossa de 1984, uno de los modelos de carretera más queridos de Ferrari.

El alma del 849 Testarossa reside en su motor endotérmico V8 biturbo, una unidad perteneciente a una familia galardonada en múltiples ocasiones con el prestigioso título de Motor Internacional del Año. Esta versión ha sido completamente rediseñada para alcanzar nuevas cotas de rendimiento, entregando 830 CV de potencia máxima, y se combina con una arquitectura híbrida de vanguardia, fruto de la incomparable experiencia de Ferrari en el automovilismo de competición.

Entre sus innovaciones más destacadas se encuentra el nuevo turbo, el más grande jamás instalado en un modelo de la gama Ferrari, que permite una aceleración sin precedentes. El sistema híbrido, compuesto por un motor eléctrico trasero y dos unidades eléctricas en el eje delantero, aporta 220 CV adicionales. Gracias

a la tracción total bajo demanda y al sistema de torque vectoring, el 849 Testarossa maximiza su rendimiento en cualquier condición de conducción.

Para potenciar sus cualidades dinámicas y mejorar la conexión del piloto con el coche en situaciones límite, el 849 Testarossa incorpora tecnología de última generación como el sistema brake-by-wire, el innovador sistema de estimación FIVE y el controlador ABS Evo, que optimiza la precisión y la repetibilidad de la frenada en todo tipo de escenarios. Además, se ha revisado por completo la calibración de muelles y amortiguadores, perfeccionando el comportamiento del vehículo en el límite de adherencia.

El meticuloso trabajo de aligeramiento de componentes ha permitido al 849 Testarossa presumir de la mejor relación peso/potencia jamás alcanzada en un modelo de gama, logrando un incremento de prestaciones sin añadir ni un solo kilogramo respecto al SF90 Stradale.

También desde el punto de vista estilístico, el 849 Testarossa representa una auténtica revolución en el concepto de berlinetta Ferrari V8 con motor central-trasero. Inspirado en los prototipos deportivos de los años 70, su diseño combina líneas tensas y cartesianas que dan forma a una silueta única y atemporal. La perfecta sinergia entre forma y función ha permitido alcanzar niveles aerodinámicos sobresalientes: una carga total de 415 kg a 250 km/h, lo que supone un incremento de 25 kg respecto al SF90 Stradale, junto con una mejora del 15 % en la capacidad de refrigeración del tren motriz y del sistema de frenos.

El habitáculo, aún más envolvente y ergonómico que en generaciones anteriores, incorpora una vela central con puerta integrada



Su diseño combina líneas tensas y cartesianas
que dan forma a una silueta
única y atemporal



849
Testarossa

inspirada en el F80, optimizando la disposición de los componentes y facilitando su accesibilidad. El nuevo volante, dotado de botones mecánicos —incluido el emblemático botón de arranque—, eleva la experiencia de conducción sin renunciar a la funcionalidad característica de los volantes Ferrari de última generación. Finalmente, el nuevo sistema HMI redefine la interacción con el vehículo, haciéndola más intuitiva, fluida y centrada en el conductor

MOTOR

El 849 Testarossa incorpora un sofisticado sistema híbrido enchufable (PHEV) que combina un motor V8 biturbo de 830 CV con tres motores eléctricos, una batería de alto voltaje y un inversor, capaces de generar conjuntamente 220 CV adicionales. Esta configuración permite alcanzar una potencia total de 1 050 CV, estableciendo un récord absoluto para un Ferrari de producción.

La arquitectura del tren motriz híbrido ha sido meticulosamente diseñada para ofrecer un equilibrio perfecto entre rendimiento extremo, dinámica de conducción y facilidad de uso.

MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA

El motor térmico del 849 Testarossa, identificado con el código de proyecto F154FC, representa la evolución más avanzada del galar-donado V8 biturbo de Ferrari. Con una potencia de 830 CV —50 CV más que su predecesor— y una impresionante cifra de 208 CV por litro, este propulsor alcanza nuevos estándares de rendimien-

to sin modificar su cilindrada original. Este logro ha sido posible sin modificar su cilindrada gracias a una revisión integral de sus componentes clave, entre los que destacan el nuevo turbocompresor —el más grande jamás montado en un modelo de la gama—, las culatas rediseñadas, el cárter, los colectores, los pulmones de admisión, los tornillos de titanio, el sistema de distribución y el raíl de combustible.

El 849 Testarossa incorpora un nuevo turbocompresor de mayor tamaño, equipado con cojinetes de baja fricción derivados del F80 y un innovador escudo térmico en la carcasa de la turbina, inspirado en el 296 GT3, que mejora significativamente la gestión térmica del compartimento motor. Las ruedas del compresor y la turbina han sido optimizadas tanto en materiales como en aerodinámica, mientras que una estrategia de calibración perfeccionada permite reducir al mínimo el retraso del turbo, manteniendo intacta la capacidad de respuesta del motor.

El intercooler también ha sido rediseñado para gestionar el incremento de potencia y mejorar la eficiencia térmica del conjunto. Este aumento de rendimiento se ha logrado sin un incremento significativo en el peso del motor, gracias a soluciones de aligeramiento como mecanizados inspirados en los motores de competición, ejes de levas más ligeros y tornillería de titanio. Como resultado, la relación peso/potencia mejora en casi un 10 % respecto al SF90 Stradale.



Testarossa

El colector de escape fabricado en Inconel® ha sido rediseñado con un aumento del 20 % en el diámetro de los conductos y un 10 % en su longitud, lo que mejora tanto el rendimiento como el característico timbre sonoro de Ferrari. La incorporación de un acoplamiento desacoplador del mismo material permite gestionar temperaturas extremadamente elevadas sin penalizar el peso del conjunto. El sistema de escape integra un filtro de partículas (GPF) y un catalizador cerámico de nueva generación, manteniendo el diseño original y cumpliendo con las normativas vigentes sin incrementos significativos de masa.

Por primera vez en un modelo de la gama del Cavallino Rampante, el 849 Testarossa introduce el uso de aleaciones secundarias de aluminio reciclado en las fundiciones del motor —culata, cárter y subcárter—, lo que permite reducir hasta un 80 % las emisiones de CO₂ por kilogramo de aluminio utilizado. Esta innovación representa una disminución de hasta 0,4 toneladas de CO₂ equivalentes por unidad.

MOTORES ELÉCTRICOS Y SISTEMA HÍBRIDO

El 849 Testarossa adopta una arquitectura híbrida enchufable (PHEV) derivada del SF90 Stradale, combinando el motor endotérmico V8 con tres motores eléctricos que aportan una potencia conjunta de 220 CV. Dos de ellos, ubicados en el eje delantero, conforman el sistema RAC-e (Regulador Eléctrico de la Configuración en Curva), que habilita la tracción total (4WD) y el torque

vectoring, maximizando la tracción y la eficacia en la salida de las curvas. El tercer motor eléctrico, situado en el eje trasero, es el MGU-K (Motor Generator Unit – Kinetic), directamente heredado de la experiencia de la Scuderia Ferrari en la Fórmula 1.

Todo el sistema ha sido revisado para mejorar tanto el rendimiento como el confort de conducción, con una calibración optimizada que garantiza una perfecta sinergia entre la parte térmica y eléctrica del propulsor. El sistema de control incorpora una nueva función de amortiguación activa que regula el ralentí del motor, facilitando una transición suave entre las fases térmica y eléctrica. Además, se han optimizado los mapas de refrigeración de los motores eléctricos, logrando una mejora térmica de entre 10 y 12 °C, lo que permite mantener el rendimiento eléctrico constante incluso en condiciones de uso intensivo.

La estrategia de regeneración en la frenada también ha sido perfeccionada para mejorar la sensación del pedal, con una intervención más progresiva y natural que refuerza la coherencia entre la desaceleración eléctrica e hidráulica. Las estrategias de gestión de la batería y los motores eléctricos han sido calibradas para adaptarse a los cuatro modos de conducción seleccionables mediante el eManettino: eDrive, Hybrid, Performance y Qualify, optimizando el comportamiento del vehículo en cualquier situación.

En modo eDrive, el 849 Testarossa puede recorrer hasta 25 km exclusivamente en modo eléctrico, gracias a una batería de iones





de litio de 7,45 kWh estratégicamente ubicada para garantizar un centro de gravedad bajo y un equilibrio óptimo de masas.

SONIDO

El 849 Testarossa inaugura una nueva dimensión sonora que encapsula la esencia del vehículo: potente, pura y profundamente Ferrari. El timbre del nuevo V8 turbo ha sido meticulosamente afinado para ofrecer una firma acústica inconfundible en cualquier condición de conducción, preservando los armónicos característicos que han definido históricamente el sonido de Maranello.

El nivel sonoro se ha incrementado en todos los regímenes, con especial atención a la riqueza y pureza del sonido en las zonas bajas y medias del cuentarrevoluciones. El objetivo ha sido realzar los tonos brillantes de los órdenes nobles de combustión —múltiplos del orden 2— durante la aceleración. A medida que el motor se aproxima al limitador, situado en los 8.300 rpm, la potencia se libera de forma explosiva, generando una experiencia inmersiva que combina sonido, aceleración y vibración, intensificada por el cigüeñal de ángulo plano.

La nueva estrategia de cambio, heredada del SF90 XX Stradale, ha sido revisada para amplificar la emoción sonora en cada subida de marcha durante la conducción deportiva. Este efecto se logra mediante una nueva calibración del motor que actúa en perfecta sincronía con la lógica de control del cambio, optimizando la secuencia de accionamientos y la presión en la cámara de combustión para maximizar la intensidad acústica en la fase de liberación. Esta característica se activa a partir de cargas y regímenes medios, evocando el sonido de un cambio de marcha de competición con el

inconfundible timbre Ferrari. En la posición «Race» del Manettino, el carácter del cambio se vuelve aún más extremo, elevando la experiencia sensorial al máximo.

AERODINÁMICA

El diseño aerodinámico del 849 Testarossa ha tenido como objetivos principales la optimización del rendimiento térmico y el incremento de la carga vertical, inspirándose en soluciones de competición tanto históricas como contemporáneas, como las presentes en el 512 S, el 512 M y el FXX-K. El 849 Testarossa genera una carga total de 415 kg a 250 km/h, lo que supone un aumento de 25 kg respecto al SF90 Stradale, mientras que el rendimiento de refrigeración mejora en un 15 %.

El volumen lateral se ha optimizado para aumentar en un 30 % el caudal de aire dirigido al intercooler, ahora de mayor tamaño. La puerta se ha excavado aún más para formar un canal que alimenta la parte inferior del intercooler, mientras que la superficie inferior del conducto incorpora un soplador que permite capturar la capa límite. La moldura de la toma de aire lateral envuelve la carrocería hasta el guardabarros y presenta una forma perfilada con una entrada auxiliar superior que maximiza el flujo de aire hacia la masa radiante. Esta boca lateral, además de alimentar el intercooler, también suministra aire al conducto de refrigeración de los frenos traseros y al sistema de admisión del motor.

La parte inferior delantera, responsable del 35 % de la carga total, ha sido completamente rediseñada: tres pares de generadores de vórtices en cascada maximizan la extracción y la aspiración del flujo, logrando un aumento del 20 % de la carga respecto al SF90

Stradale. La excavación previa a las rejillas laterales y el nolder correspondiente contribuyen a evacuar el flujo caliente del compartimento delantero y a reducir la compresión en la cara delantera del neumático, disminuyendo así la resistencia aerodinámica.

El parachoques delantero, de diseño más cuadrado, integra nuevos deflectores que aumentan el paso del aire y generan vórtices útiles para la extracción del flujo en la zona del paso de rueda. El splitter, también de mayores dimensiones, incorpora un flick inspirado en el SF90 XX Stradale, responsable del 10 % de la carga aerodinámica delantera.

La parte trasera adopta una arquitectura de doble cola inspirada en el 512 S, con dos perfiles alares — denominados twin tail — que aprovechan el flujo de alta energía que roza la parte superior de los pasos de rueda esculpidos para generar el 10 % de la carga trasera. El alerón trasero activo, derivado del SF90 Stradale y del 296 GTB, está completamente integrado en la carrocería y accionado mediante un mecanismo cinemático aligerado en 2 kg. Este sistema es capaz de pasar de la configuración Low Drag a High Downforce en menos de un segundo. En su modo de alta carga aerodinámica, contribuye a generar hasta 100 kg de carga a 250 km/h, trabajando en sinergia con los elementos pasivos de la cola.

La zaga incorpora un difusor multinivel con un elemento inferior suspendido y aletas verticales que permiten aislar la estela generada por las ruedas. Un par de generadores de vórtices de cuerda aumentada maximiza la expansión del flujo en el eje de la rueda trasera. La carga generada por la parte posterior se mantiene alineada con la del SF90 Stradale, logrando además una reducción del 10 % en la resistencia al avance.

SISTEMA TÉRMICO

El incremento de 50 CV en la potencia del motor de combustión interna ha exigido un aumento del 15

% en la capacidad de disipación térmica. Para ello, los radiadores han sido rediseñados con una geometría asimétrica, lo que ha permitido ampliar en un 18 % la superficie radiante. El radiador destinado a los componentes híbridos se ha adaptado al nuevo volumen disponible en la parte delantera. El intercooler lateral, heredado del F80, presenta una superficie un 19 % mayor y una inclinación reducida, lo que permite disminuir su volumen vertical sin comprometer la eficiencia.

La boca delantera se ha ampliado en un 18 % para maximizar el flujo de aire hacia las masas radiantes. La toma de aire para el freno delantero está integrada en la parte superior del conducto, separada por una sección horizontal. Los tabiques internos de los conductos impiden la mezcla de flujos, lo que además contribuye a la rigidez estructural del parachoques. Por su parte, el carenado del sensor de aparcamiento canaliza el flujo de aire hacia la toma de frenos y el radiador, optimizando así la eficiencia del sistema de refrigeración.

Las tomas de aire en los pasos de rueda y en la parte inferior han sido reposicionadas y optimizadas: un generador de vórtices favorece la extracción a través de las rejillas centrales, mientras que un nolder maximiza el caudal de salida por las rejillas laterales. En la parte trasera, tres ranuras en la moldura lateral y una salida en el parachoques aprovechan la depresión generada por la estela del vehículo para aumentar la extracción de aire del compartimento



del motor. El arco de la rueda trasera, inspirado en el del Ferrari Purosangue, contribuye a evacuar el aire a alta presión del paso de rueda y a reducir la resistencia aerodinámica.

Dos ranuras en la cubierta inferior y tres en el parachoques trasero garantizan la ventilación del compartimento del motor y la refrigeración de los componentes electrónicos. El sistema de frenado ha sido reforzado para disipar una mayor potencia de frenado (2 % en el eje delantero y 15 % en el trasero): en la parte delantera, la toma de aire integrada en el conducto y el carenado específico del soporte de fijación del tubo de aceite aseguran un caudal hacia la pinza superior del 15 %, mientras que un deflector situado bajo la horquilla trasera, alimentado por el difusor, contribuye a la ventilación del disco. En la parte trasera, la toma se ha integrado en el lateral, logrando un aumento del 70 % en el caudal dirigido a la nueva pinza de freno.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

La dinámica del vehículo del 849 Testarossa se ha desarrollado con el objetivo de mejorar el rendimiento absoluto, su coherencia y accesibilidad, sin renunciar a un elevado nivel de placer de conducción. El proyecto tomó como referencia al SF90 Stradale, centrándose en el incremento de la potencia, el agarre y la respuesta de los neumáticos, la eficiencia del sistema de frenado y la evolución de los controles electrónicos mediante el sistema digital Ferrari Integrated Vehicle Estimator (FIVE), con el fin de ofrecer a la exigente y experta clientela de este modelo un rendimiento superior.

Como es habitual, el placer de conducción se ha evaluado a través de cinco indicadores clave: aceleración lateral y longitudinal, cambio de marchas, frenado y sonido. El indicador lateral se ha optimizado mediante ajustes en la configuración y gestión de los controles, logrando una respuesta más rápida a la dirección y un mejor apoyo del eje trasero. El comportamiento longitudinal se beneficia de una mayor reactividad al acelerador y del aumento de la potencia máxima. El sistema de cambio ha sido perfeccionado para ofrecer una sensación más progresiva y tiempos de transición reducidos. La frenada se ha mejorado en términos de eficiencia y modulabilidad, gracias a la incorporación del ABS Evo en todas las condiciones de conducción, tecnología derivada del SF90 XX Stradale. Por último, el sonido se ha calibrado para garantizar una calidad envolvente y una progresividad natural en el habitáculo a medida que aumentan las revoluciones.

El sistema FIVE representa una evolución significativa en los controles dinámicos. Se trata de un sistema de estimación capaz de generar un gemelo digital que replica en tiempo real el comportamiento del vehículo, basado en un modelo matemático simplificado alimentado por mediciones reales (aceleraciones longitudinales y laterales, sensor 6D). El FIVE permite estimar con gran precisión magnitudes que no pueden medirse directamente, como la velocidad (con un margen de error inferior a 1 km/h) y el ángulo de alineación (con un margen inferior a 1°), mejorando así el control de tracción, la gestión del diferencial electrónico y la entrega de potencia del sistema e4WD. Estas estimaciones alimentan todos los sistemas de control dinámico del vehículo, lo que se traduce en una respuesta más precisa y repetible.

El ABS Evo, entre otros sistemas, utiliza las estimaciones del FIVE para determinar el deslizamiento objetivo en las cuatro ruedas y optimizar la distribución de la frenada. El sistema permanece activo en todas las posiciones del Manettino y bajo cualquier condición de adherencia. La mejora en la estimación de la

velocidad permite aprovechar mejor la fuerza longitudinal de los neumáticos, tanto en frenadas en línea recta como en frenadas combinadas (brake turn-in), reduciendo las dispersiones provocadas por las tolerancias de los componentes o por la variabilidad ambiental. El resultado es una frenada más repetible que la del SF90 Stradale, con la mayor eficiencia de control electrónico jamás alcanzada en un modelo de la gama Ferrari.

El sistema de frenos ha sido completamente revisado para responder al nivel superior de rendimiento exigido por el vehículo. Tanto el eje delantero como el trasero se benefician de discos y pastillas de mayor tamaño. En la parte delantera, se han optimizado los canales de ventilación para mejorar la disipación térmica, mientras que, en la parte trasera, la pinza rediseñada ofrece una gestión térmica más eficiente y una mayor rigidez estructural. La sinergia entre estos componentes garantiza una elevada eficiencia térmica, una sólida resistencia estructural y una constancia de rendimiento incluso en condiciones de uso prolongado e intenso.

El 849 Testarossa adopta rigideces elásticas y ángulos cinemáticos específicos, optimizados para ofrecer un comportamiento al límite. El rendimiento lateral ha aumentado un 3 % respecto al SF90 Stradale, gracias a los nuevos neumáticos y a una configuración específica que, además, ha permitido reducir el peso de los muelles en un 35 %. El gradiente de balanceo se ha reducido en un 10 %, lo que mejora el control de los movimientos de la carrocería y maximiza tanto los beneficios aerodinámicos como el camber o curvatura del perfil aerodinámico. Los amortiguadores han sido optimizados mediante sesiones virtuales y físicas, adaptándose a un uso combinado en carretera y pista.

El incremento de la aceleración longitudinal en tercera marcha respecto al SF90 Stradale, perceptible a partir de las 5.500 rpm, es fruto de una mejor relación peso/potencia, del aumento del rendimiento del motor térmico a altas revoluciones y del modelado específico de la potencia total del sistema. Esta mejora se ha logrado sin comprometer la respuesta en regímenes bajos.

A pesar de la incorporación de componentes de mayor tamaño que habrían supuesto un aumento de peso superior a 20 kg, el 849 Testarossa mantiene el mismo peso que el SF90 Stradale gracias a un exhaustivo trabajo de aligeramiento de masas. El resultado es la mejor relación peso/potencia jamás alcanzada por un modelo de la gama Ferrari.

NEUMÁTICOS

Como es tradición en Ferrari, los neumáticos se han desarrollado mediante un intenso trabajo conjunto de perfeccionamiento con Michelin, Pirelli y Bridgestone. Esta colaboración ha dado lugar a soluciones específicas adaptadas a las más diversas exigencias de conducción. Las tecnologías disponibles incluyen los Michelin Pilot Sport Cup2R (bajo pedido), Michelin Pilot Sport Cup2 (Assetto Fiorano), Pirelli PZero R (de serie) y Bridgestone Potenza Sport (de serie, también en versión runflat).

Cada una de estas soluciones ha sido co-proyectada a través de sesiones virtuales y físicas conjuntas, con el objetivo de garantizar un rendimiento óptimo en distintos contextos. El desarrollo se ha centrado en preservar las emociones de la conducción, mejorar el rendimiento puro y optimizar el comportamiento en condiciones de adherencia media. Las dimensiones adoptadas son 265/35 R20 en el eje delantero y 325/30 R20 en el trasero.



Su lenguaje estilístico se dirige hacia una expresión
arquitectónica y futurista



ADAS

Los sistemas de asistencia a la conducción se han integrado con el objetivo de aumentar el confort y la seguridad, interviniendo únicamente en situaciones de emergencia y de la forma menos invasiva posible, solo cuando el conductor lo requiere. Estos sistemas son completamente configurables a través de los menús del cuadro de instrumentos, lo que permite adaptar su funcionamiento a las preferencias individuales.

Entre sus funciones destacan: control de crucero adaptativo con Stop&Go, frenado automático de emergencia con detección de ciclistas, detección de ángulo muerto, aviso de salida de carril, asistente de mantenimiento de carril, conmutación automática de luces largas y cortas, reconocimiento de señales de tráfico, visión periférica, alerta de tráfico cruzado trasero y control de fatiga del conductor.

DISEÑO EXTERIOR

El 849 Testarossa ha sido concebido por el Centro Stile Ferrari bajo la dirección de Flavio Manzoni, revolucionando las formas del SF90 Stradale y adoptando un perfil aún más tecnológico y orientado al rendimiento. Su lenguaje estilístico se dirige hacia una expresión arquitectónica y futurista, logrando un equilibrio refinado entre volúmenes esculturales y elementos gráficos. Las líneas verticales y transversales configuran un esquema visual inédito, inspirado en la aeronáutica y en los prototipos deportivos de los años 70.

La vista lateral se distingue por una puerta con modelado tridimensional, derivado directamente de la línea maestra principal. Este elemento, denominado «sponda», cuya traducción en español sería margen, redefine la interacción entre la carrocería y el habitáculo, introduciendo una sección interior que alcanza una tridimensionalidad inédita en vehículos de producción. El borde de la puerta está realizado en una sola pieza de aleación de aluminio, sin cortes ni interrupciones, lo que da lugar a una solución constructiva única en su género, patentada por Ferrari.

Una de las singularidades más innovadoras del diseño es el uso de la puerta como auténtico conducto aerodinámico, lo que aporta al vehículo un impulso dinámico y una arquitectura distintiva. Un elemento vertical en contraste de color negro, que incorpora la toma de aire del intercooler junto con una entrada adicional, refuerza la impronta arquitectónica del conjunto, introduciendo el concepto de librea tridimensional. La línea de carácter se prolonga hacia la zaga, enlazando con una doble cola inspirada en el mítico Ferrari 512 S. Esta solución estilística transforma la percepción visual de la cabina, haciéndola parecer más compacta y proyectada hacia delante, acentuando la tensión dinámica del perfil lateral.

Desde el punto de vista técnico, la parte trasera se caracteriza por la implementación de un proceso de extracción no convencional, que permite conformar el panel sin necesidad de encajes, superando así las limitaciones del estampado tradicional. Esta solución innovadora se complementa con una estructura realizada mediante tecnología de fundición a presión, en sustitución de la anterior configuración en chapa. El resultado es una superficie de gran complejidad y profundidad, que no solo aporta valor estético, sino que también optimiza la eficiencia aerodinámica del vehículo, canalizando el flujo de aire hacia los intercoolers de forma más eficaz.

El frontal presenta volúmenes estructurados que evocan las geometrías icónicas de los Ferrari de los años 80. Una banda horizontal define una figura en forma de puente que conecta los faros en un solo gesto, transmitiendo una marcada sensación de horizontalidad y anchura. Este recurso remite a esquemas clásicos presentes en modelos como el Ferrari 12 Cilindri y el F80, y establece una nueva relación entre los espacios llenos y vacíos, haciendo emerger una geometría alar que se extiende a lo largo de todo el frontal. Los flicks en el color de la carrocería, junto con la zona inferior del parachoques de diseño altamente técnico, refuerzan la vocación de rendimiento del vehículo, subrayando su carácter dinámico y extremo.



Occidental Puerto Banús

Un hotel moderno
en el corazón de Puerto Banús



ARROZANTE
LA CASA DEL ARROZ



LA DOLCE VITA
trattoria

El hotel **Occidental Puerto Banús****** se encuentra situado en uno de los puertos deportivos de lujo más reconocidos del mundo.

Completamente reformado, este vanguardista hotel de la Costa del Sol pone al alcance de los huéspedes Campos de Golf, tiendas de lujo, actividades acuáticas, Sol y Playa.

Arrozante, La Casa del Arroz, una arrocería de autor de ambiente Mediterráneo, cuyo concepto ha contado con el asesoramiento del reputado chef y experto paellero, Carlos Otaola. La carta ofrece desde paellas clásicas hasta otras más modernas como la de salmón con caviar o T- Bone con pimientos.

Trattoria La Dolce Vita, con una exquisita cocina italiana que traslada a los comensales al corazón de la Toscana, ofreciendo una experiencia gastronómica única de la mano del chef asesor Niki Pavanelli, nacido en Bolonia y galardonado con una Estrella Michelin en 2024.

Avenida de Rotary Internacional, s/n
Puerto Banús. 29660 Marbella
Tel.: **+34-851 814 000**
puertobanus.res@occidentalhotels.com



  **@occidental_puertobanus**

La parte trasera está dominada por dos colas inspiradas en el legendario 512 S, que, junto con un alerón activo, conforman un sistema patentado por Ferrari. El parachoques trasero se distingue por moldes esculturales que aportan una fuerte identidad deportiva al conjunto. En las esquinas, los tratamientos específicos amplían visualmente la anchura del coche, mientras que, en la zona central, una sección fluida y remetida realza la presencia de dos tubos de escape redondos, verdaderos iconos del diseño Ferrari. Para culminar, un difusor de ancho completo, especialmente pronunciado en la parte central, confirma la misión deportiva y radical del 849 Testarossa.

La vista cenital revela una composición de líneas extremadamente limpias y precisas. Los «flicks» que emergen del parachoques, en combinación con la doble cola trasera, definen con mayor claridad el perímetro del nuevo 849 Testarossa, reforzando la armonía de su silueta general. La luneta trasera se funde con las dos colas en un gesto visualmente reconocible, que proyecta la cabina hacia adelante y aporta un marcado dinamismo a la forma global del vehículo.

Las llantas forjadas han sido desarrolladas en estrecha colaboración con el departamento de aerodinámica. Sus radios giratorios, con tratamiento diamantado extendido, optimizan la extracción del aire desde la cavidad de la rueda y mejoran el control de la estela. Además, sus geometrías permiten una amplia personalización tanto estética como funcional.

INTERIOR

El habitáculo del 849 Testarossa representa una síntesis magistral entre la configuración horizontal de una berlina y la envolvente funcionalidad de una cabina monoplaza. La parte superior del salpicadero incorpora molduras plásticas con efecto flotante,

acompañadas por rejillas enmarcadas en una estructura de aluminio que delinean un distintivo motivo en forma de «C», aportando profundidad visual y sofisticación técnica. Entre la sección superior e inferior se extiende una banda horizontal en contraste, que integra los mandos principales y la pantalla dedicada al pasajero, reforzando la simetría funcional del conjunto. En la parte inferior, dos velas arquitectónicas albergan las funciones de control, destacando en posición flotante una rejilla inspirada en el F80, que añade un guiño estético al legado deportivo de la marca.

La arquitectura del túnel central ha sido rediseñada con un enfoque racional y minimalista, redistribuyendo las funciones secundarias para lograr una mayor claridad funcional. La vela del túnel se proyecta hacia el panel lateral, integrando un woofer de aluminio que también incorpora el tirador pullcap o tirador de la manilla de la puerta. Entre ambos elementos, perfectamente armonizados, se ubican los mandos de apertura, reforzando la continuidad visual y ergonómica del conjunto.

El mobiliario y la instrumentación han sido concebidos con el objetivo de optimizar al máximo el espacio disponible en el habitáculo, garantizando un elevado nivel de confort a bordo. Este propósito se ha logrado mediante una simplificación extrema de la parte inferior del panel de la puerta y sus zonas adyacentes, lo que ha permitido ganar espacio útil tanto para el asiento trasero como para la guantera del pasajero.

Los asientos están disponibles en dos versiones: Confort, con un tratamiento escultural que armoniza con la geometría del habitáculo; y Racing, en fibra de carbono, con una elevada capacidad de contención. Ambas configuraciones son fruto de un estudio conjunto de ergonomía y diseño, que equilibra funcionalidad y carácter.





HMI

El volante del 849 Testarossa logra una armoniosa fusión entre funciones digitales y analógicas. Se han recuperado los mandos mecánicos ya presentes en el F80, incluido el emblemático botón de encendido, que añade un guiño emocional al legado deportivo de la marca. El cuadro de instrumentos digital permite una reconfiguración ágil de los modos de conducción eléctrica mediante el sistema eManettino.

La interfaz de usuario ha sido concebida para concentrar las funciones en torno al conductor, generando un efecto envolvente que se extiende al panel de la puerta y al túnel central. Este mismo enfoque se traslada a la zona del pasajero, aunque de forma más sutil. La conectividad está asegurada gracias a la compatibilidad con Apple CarPlay® y Android Auto®, mientras que la recarga inalámbrica para smartphones se integra discretamente en el túnel central. Además, el vehículo incorpora el sistema MyFerrari Connect, que permite monitorizar el estado del coche de forma remota a través de una aplicación dedicada.

ASETTO FIORANO

El equipamiento Assetto Fiorano es una configuración opcional del 849 Testarossa, disponible bajo pedido, que incorpora contenidos exclusivos no ofrecidos por separado. Ha sido concebido para optimizar al máximo el rendimiento dinámico y aerodinámico del vehículo. Esta versión contempla una reducción de peso total de aproximadamente 30 kg, lograda mediante el uso intensivo de materiales compuestos como la fibra de carbono y el titanio.

Entre los elementos específicos destacan el nuevo asiento tubular ultraligero, revestido en Alcántara y piel negra, que permite un ahorro de cerca de 18 kg respecto a los asientos estándar, así como las llantas de fibra de carbono de 20", que disminuyen la masa no suspendida y mejoran la respuesta tanto en aceleración como en frenada.

En términos aerodinámicos, el Assetto Fiorano introduce modificaciones significativas. El frontal incorpora un splitter de diseño más extremo, complementado por un par adicional de generadores de vórtices en la parte inferior, que incrementan la aspiración local y garantizan un equilibrio aerodinámico óptimo. En la zaga, las tradicionales colas gemelas son reemplazadas por dos alas gemelas: alerones compactos rematados por perfiles de alta incidencia, encajados entre placas finales verticales. Esta solución permite triplicar la carga vertical respecto a la configuración anterior, sin afectar de forma significativa la resistencia al avance.

La dinámica del vehículo ha sido optimizada mediante la incorporación de suspensiones rígidas Multimatic, muelles aligerados en un 35 % y una reducción del gradiente de balanceo del 10 %. Estas mejoras se traducen en un mayor control de los movimientos de la carrocería y una eficacia aerodinámica superior. Por primera vez, el Assetto Fiorano puede equiparse con el sistema de elevación del eje delantero, aunque esto requiere conservar las suspensiones semiactivas Magneride.

Entre las opciones de neumáticos se incluyen los Michelin Pilot Sport Cup2, desarrollados específicamente para el Assetto Fiorano. Estos ofrecen un agarre optimizado, mayor consistencia y un rendimiento superior en condiciones de conducción deportiva.

El conjunto Assetto Fiorano puede completarse con una carrocería exclusiva disponible en dos variantes cromáticas: Bianco Cervo y Rosso Corsa. Ambas presentan un fondo degradado que reinterpreta el clásico diseño de doble banda longitudinal con un efecto difuminado. El motivo comienza en el extremo del capó, recorre el techo y culmina en la parte baja del portón trasero, generando una marcada sensación de dinamismo y modernidad.



En la zaga, las tradicionales colas gemelas son reemplazadas por dos alas gemelas



OPCIONES DE PERSONALIZACIÓN

El 849 Testarossa ofrece una amplia gama de opciones de personalización, concebidas para resaltar tanto su carácter deportivo como su identidad estilística. Entre las novedades más destacadas figuran dos colores exclusivos desarrollados especialmente para este modelo: el Rosso Fiammante, una evolución tecnológica del icónico Rosso Corsa en acabado pastel, enriquecido con un efecto metálico que genera reflejos cálidos y luminosos bajo la luz solar; y el Giallo Ambra, un tono intenso y cálido con sutiles matices rojizos, inspirado en la profundidad y riqueza cromática del ámbar natural.

En el interior, se ha introducido un nuevo revestimiento en Alcantara denominado Giallo Siena, diseñado para complementar armoniosamente el Giallo Ambra del exterior. Este acabado, refinado y deportivo, contribuye a crear un ambiente moderno y a la vez sereno dentro del habitáculo.

Las llantas forjadas, desarrolladas en estrecha colaboración con el departamento de aerodinámica, también son personalizables. Sus sofisticadas geometrías permiten múltiples configuraciones, adaptando la estética del vehículo al gusto individual de cada cliente.



TIME FORCE

ultimate concept watches



COOLWAKE Series 5056M

Time Force Europe SL

Calle Fuerteventura 4 - 28703 San Sebastian de los Reyes
Madrid, Spain +34 917 12 91 10

www.timeforcewatch.com

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

[@timeforcewatches](https://www.facebook.com/timeforcewatches)

info@timeforcewatch.es

[@TIMEFORCEwatch](https://www.tiktok.com/@TIMEFORCEwatch)

849 Testarossa Spider

Ferrari presentó en septiembre el 849 Testarossa Spider, el último modelo de la casa de Maranello. Este superdeportivo híbrido enchufable toma el relevo del SF90 Spider en la gama del Cavallino Rampante, elevando el listón con una arquitectura motriz que combina tres propulsores eléctricos con un V8 biturbo, alcanzando una potencia total de 1050 CV —50 más que su predecesor—.

Las innovaciones inspiradas en el mundo de la competición, junto con un alerón activo de nueva generación, aumentan significativamente la carga aerodinámica del 849 Testarossa Spider.

El techo rígido retráctil (RHT) del 849 Testarossa Spider se despliega en apenas 14 segundos, incluso en movimiento hasta los 45 km/h, transformando cada trayecto en una experiencia al aire libre.

El modelo encarna la dualidad perfecta: un auténtico coupé y, al mismo tiempo, un descapotable sin concesiones, gracias al techo rígido retráctil (RHT) de Ferrari. Este sistema permite abrir o cerrar el techo en apenas 14 segundos, incluso en marcha hasta los 45 km/h, ofreciendo libertad total sin renunciar a las prestaciones. Así, cada trayecto puede disfrutarse al aire libre, intensificando la conexión con el entorno y multiplicando las emociones al volante. Para garantizar el máximo confort, se ha incorporado un innovador cortavientos tras los asientos, diseñado para minimizar las turbulencias y preservar la experiencia de conducción en su estado más puro.



Un auténtico
coupé y, al
mismo tiempo,
un descapotable
sin concesiones

El 849 Testarossa Spider se posiciona en la cúspide de la gama Ferrari, gracias a unas prestaciones que desafían los límites, una implicación total para el piloto y un confort de marcha que no sacrifica la sofisticación de su interior. Su diseño, audaz y futurista, mantiene un vínculo profundo con el legado de Maranello, rindiendo homenaje a décadas de excelencia.

Pensado para los clientes más exigentes —aquellos que buscan lo máximo en un Ferrari—, este modelo marca también el regreso de un nombre legendario. Utilizado por primera vez en 1956 en el 500 TR, este nombre identificaba el color de las culatas de los motores de competición más extremos e icónicos, antes de convertirse en símbolo de culto con uno de los modelos más queridos de la historia: el inolvidable Testarossa de 1984.

MOTOR

El 849 Testarossa Spider incorpora todas las prestaciones del modelo 849 Testarossa, con el sofisticado sistema híbrido enchufable (PHEV) que combina un motor V8 biturbo de 830 CV con tres motores eléctricos, una batería de alto voltaje y un inversor, capaces de generar conjuntamente 220 CV adicionales. Esta configuración permite alcanzar una potencia total de 1 050 CV, estableciendo un récord absoluto para un Ferrari de producción. La arquitectura del tren motriz híbrido ha sido meticulosamente diseñada para ofrecer un equilibrio perfecto entre rendimiento extremo, dinámica de conducción y facilidad de uso.



AERODINÁMICA

Dos elementos distinguen de forma decisiva al nuevo 849 Testarossa Spider: el puente de la cubierta trasera del maletero y el innovador wind stop, un sistema patentado que canaliza el flujo de aire a través del propio asiento del habitáculo. El puente, con el techo cerrado, dirige eficazmente el flujo hacia el maletero trasero y el alerón activo, permitiendo que la carga aerodinámica generada se iguale a la del 849 Testarossa.

El wind stop, por su parte, actúa con el techo abierto: capta el flujo de aire que entra por encima de la ventanilla lateral mediante tomas integradas en el respaldo del asiento, y lo redirige hacia la parte baja de la bañera de los asientos a través de dos discretas salidas inferiores. Este sistema reduce significativamente las turbulencias provocadas por el flujo de alta energía en la zona superior del habitáculo y del túnel central, mejorando así el confort a bordo de manera notable.

ESTILO EXTERIOR

El 849 Testarossa Spider representa la culminación de la experiencia de Ferrari en la tecnología del techo rígido retráctil (RHT), integrando soluciones avanzadas con una estética impecable.

Con el techo cerrado, mantiene los volúmenes característicos del 849 Testarossa, reflejo de una ingeniería meticulosa y un diseño que ha sabido desarrollar ambos proyectos en paralelo con absoluta coherencia. Al abrirse, el 849 Testarossa Spider revela una parte trasera de gran fuerza expresiva, donde la arquitectura de doble cola —que en el 849 Testarossa se fundía con la silueta del techo— asume aquí un papel protagonista. Esta reinterpretación otorga al conjunto una identidad visual única, marcada por la iconicidad y el carácter escultural de sus volúmenes.







ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

849 Testarossa Spider

MOTOR HÍBRIDO

Potencia máxima 1050 CV

MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA

Tipo V8 biturbo - Carter seco
Cilindrada total 3990 cm³
Diámetro y carrera 88 x 82 mm
Potencia máxima* 830 CV a 7500 rpm
Par máximo 842 Nm a 6500 rpm
Régimen máximo 8300 rpm.
Relación de compresión 9,54:1
Potencia específica 208 CV/l

SISTEMA ELÉCTRICO

Potencia máxima en eDrive 163 CV
Capacidad de la batería 745 kWh Autonomía máxima en eDrive 25 km

DIMENSIONES Y PESOS

Longitud 4718 mm
Ancho 2304 mm
Altura 1186 mm
Distancia entre ejes 2650 mm
Vía delantera 1678 mm
Vía trasera 1673 mm
Peso en vacío* 1660 kg Relación peso en vacío/potencia 1,58 kg/CV
Distribución del peso 45 % delantero / 55 % trasero
Capacidad del depósito 68 litros
Capacidad del maletero 74 litros

NEUMÁTICOS Y LLANTAS

Delanteros 265/35 R20 J9.5
Trasera 325/30 R20 J11.5

FRENOS

Delanteros 410 x 223 x 38 mm
Trasero 372 x 233 x 34 mm

TRANSMISIÓN Y CAMBIO

Cambio F1 de doble embrague y 8 velocidades

CONTROLES ELECTRÓNICOS

Side Slip Control (SSC) 9.0, TC, eDiff, SCM, FDE 2.0, EPS, FIVE, ABS Evo y EBD de alto rendimiento en todas las posiciones del Manettino

RENDIMIENTO

Velocidad máxima >330 km/h
0-100 km/h <2,3 s
0-200 km/h 6,5 s
100-0 km/h 28,5 m
Tiempo por vuelta en Fiorano 1' 18" 100

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En proceso de homologación

EMISIONES DE CO₂

En proceso de homologación

* Equipamiento con contenidos opcionales





CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Nuevo Ferrari Amalfi: Una mezcla de elegancia moderna y rendimiento.

El Ferrari Amalfi es una fusión de elegancia desenfadada, deportividad y potencia, diseñada para conquistar con estilo y rendimiento. Este modelo establece un nuevo referente en deportividad y estilo, combinando prestaciones, diversión, facilidad de conducción y versatilidad. Con líneas fluidas y minimalistas, su diseño moderno y fresco es también altamente escultural. Equipado con un motor V8 turbo mejorado que entrega 640 cv, la Ferrari Amalfi puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y de 0 a 200 km/h en 9,0 segundos.

Además, cuenta con un sistema de infotainment integrado con conectividad completa, Apple CarPlay y Android Auto, y carga inalámbrica para smartphones. El Ferrari Amalfi es un óptimo GT de altas prestaciones tanto para el uso diario en la ciudad como para escapadas de fin de semana, ofreciendo una experiencia de conducción deportiva entrelazada con glamour y sofisticación.

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com
Centro Carrocería Autorizado

Ferrari Madrid

C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 8170
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com
Centro Carrocería Autorizado

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



Ferrari.com



FUSIÓN DE ELEGANCIA MODERNA Y ESPÍRITU DEPORTIVO

Ferrari Amalfi



El Ferrari Amalfi redefine el concepto de deportividad contemporánea.

En julio se presentó el nuevo Ferrari Amalfi, una berlinetta V8 2+ con motor central que sustituye al Ferrari Roma en la gama del Cavallino Rampante. El nuevo Ferrari Amalfi redefine el concepto de deportividad contemporánea al combinar potencia, versatilidad y una estética sofisticada. Pensado para quienes desean disfrutar de un manejo emocionante sin renunciar al confort ni al estilo, este vehículo destaca por un equilibrio inédito entre adrenalina y practicidad.

Su diseño responde a un enfoque fluido y minimalista de volúmenes esculpidos y superficies limpias que expresan modernidad y dinamismo. El frontal está dominado por una gran toma de aire y un

capó largo y esculpido que alberga el motor V8 turboalimentado de 640 CV. En la parte trasera, un alerón activo integrado contribuye a la estabilidad a alta velocidad, mientras que las llantas forjadas y las molduras de fibra de carbono completan una estética deportiva y sofisticada.

En el interior, el habitáculo adopta una configuración de cabina doble, con un nuevo volante equipado con botones físicos y el regreso del icónico botón de arranque. La pantalla central integrada y los controles ergonómicos garantizan una interacción intuitiva con el auto, incluso durante su manejo más dinámico. El uso extensivo de fibra de carbono y las costuras en contraste añaden un toque de ex-

clusividad, mientras que la configuración 2+ optimiza la funcionalidad, permitiendo aprovechar los asientos traseros para aumentar significativamente la capacidad de carga. Ya sea para transportar equipaje, objetos personales o incluso viajar con niños, el auto está preparado para el uso diario.

El corazón del Amalfi es un evolucionado V8 biturbo derivado de la galardonada familia F154, capaz de entregar 640 CV gracias a las nuevas calibraciones del sistema de sobrealimentación. La aclamada transmisión de doble embrague y ocho velocidades garantiza unos cambios de marcha rápidos y suaves. Las prestaciones son extraordinarias, pasando de 0-100 km/h en 3,3 segundos, de 0-200 km/h en 9,0 segundos, y con la mejor relación peso/potencia de su clase con 2,29 kg/CV.

La dinámica de manejo se ha perfeccionado gracias a la introducción del sistema "brake-by-wire", el controlador "ABS Evo" en todos los tipos de superficies y en todas las condiciones de manejo, además de una caja de dirección recalibrada para una respuesta aún más precisa y progresiva. La aerodinámica activa, con el nuevo alerón trasero móvil integrado en el colín, garantiza la estabilidad en todas las condiciones de manejo y en todas las posiciones de marcha, contribuyendo a maximizar las prestaciones dinámicas.

El Amalfi integra las últimas soluciones tecnológicas de la gama Ferrari. Su sistema de infoentretenimiento es completo y está conectado, con Apple CarPlay® y Android Auto® de serie, combinados con carga inalámbrica para smartphones. El nuevo volante, el cuadro de instrumentos digital y la pantalla central horizontal de 10,25 pulgadas ofrecen una avanzada interfaz hombre-máquina diseñada para involucrar tanto al conductor como al pasajero. Entre las características de confort opcionales disponibles en el Ferrari Roma se encuentra la incorporación de un elevador eléctrico delantero que puede utilizarse hasta 35 km/h, facilitando la superación de obstáculos urbanos incrementando la altura al suelo temporalmente del auto hasta 40 mm.

Para complementar la experiencia a bordo, el sistema opcional de audio premium Burmester® ofrece un entorno de sonido envolvente diseñado para acompañar cada viaje con la máxima calidad y detalle.

El Ferrari Amalfi está dirigido a quienes buscan una fusión perfecta entre elegancia y rendimiento, emoción y funcionalidad, este modelo encarna el espíritu deportivo de Ferrari con una visión moderna. Una experiencia de manejo sin concesiones, en cualquier contexto.

GRUPO MOTOR

El motor del Ferrari Amalfi representa la última evolución del V8 biturbo de 3.855 cm³ de la familia F154, una de las más laureadas de la historia reciente del automovilismo. En esta configuración, el motor ha sido optimizado para alcanzar una potencia máxima de 640 CV a 7.500 rpm, con una potencia específica de 166 CV/litro, y un limitador elevado a 7.600 rpm, para aprovechar al máximo la curva de potencia continua y creciente.

El aumento de las prestaciones se ha logrado gracias a un evolucionado sistema de gestión de los turbocompresores, que permite un control independiente de la velocidad de rotación de los dos turbocompresores con una calibración específica y un aumento de la velocidad máxima del turbo hasta 171.000 rpm. Este enfoque ha mejorado la respuesta del acelerador y la precisión de la gestión de la presión de sobrealimentación, también gracias a la introducción de sensores de presión específicos para cada banco. La nueva unidad de control del motor, ya adoptada en modelos como el 296 GTB, el Ferrari Purosangue y el Ferrari 12Cilindri, ha permitido explotar al máximo el potencial del motor.

El desarrollo del vehículo también ha incluido un meticuloso trabajo de reducción de masas, incorporando nuevos ejes de levas ligeros (-1,3 kg) y un cárter rediseñado con mecanizado de precisión, que han permitido eliminar material no estructural, ahorrando alrededor de un kilogramo. Por primera vez en un motor Ferrari, también se ha introducido un aceite de baja viscosidad que reduce la resistencia al frío en un 30% respecto al anterior, mejorando la eficiencia en los ciclos de calentamiento.

La respuesta del motor al acelerador es más rápida gracias a una serie de soluciones técnicas avanzadas que incluyen un cigüeñal plano, una turbina compacta de baja inercia, tecnología twin-scroll para la gestión separada de los gases de escape y un colector mono husillo con conductos de igual longitud. Esta optimización contribuye





a una entrega de potencia suave y progresiva, con una curva de par cuidadosamente calibrada para ofrecer una aceleración contundente en regímenes medios y altos, en todas las marchas.

La caja de cambios de doble embrague y ocho velocidades en baño de aceite, que se incorporó con un éxito unánime en la gama con el SF90 Stradale, se ha visto optimizada en sus estrategias de gestión gracias a una unidad de control más potente, y a una mayor integración con el software del motor, mejorando la fluidez y la rapidez de los cambios de marcha.

La eficiencia general de la cadena cinemática se beneficia de soluciones como la configuración de cárter seco de la caja de cambios, el uso de un engranaje cónico de baja fricción y estrategias de gestión del par del embrague que hacen que el manejo urbano sea extremadamente suave, especialmente durante el Start&Stop.

El sonido del motor ha sido objeto de una atención particular. Se ha diseñado un nuevo sistema de silenciador que cumple con las normativas más estrictas en materia de emisiones acústicas, sin sacrificar el carácter ni la pureza tonal que distingue a Ferrari. Los colectores de escape de eje plano e igual longitud contribuyen a una secuencia de estallido inconfundible. El sistema de escape adopta un catalizador con matriz cerámica e impregnación trimetal (rodio, platino, paladio), con tiempos de activación reducidos gracias a una menor inercia térmica. El sonido se controla mediante una nueva válvula de derivación proporcional con mapas específicos para adaptar el sonido a las distintas condiciones de manejo.

ESTILO EXTERIOR

El Ferrari Amalfi representa una nueva interpretación de la arquetípica berlinetta coupé 2+ con motor V8 delantero montado en posición central, fusionando tradición e innovación en un lenguaje estilístico que evoluciona los cánones estéticos de la marca de Maranello. El equipo del Centro Stile Ferrari, dirigido por Flavio Manzoni, se inspiró en las elegantes proporciones del Ferrari Roma, yendo más allá para definir una forma más esculpida y moderna, sin traicionar la esencia del deportivo Ferrari 2+.

El diseño exterior se desarrolla a partir de una forma de velocidad aerodinámica y monolítica, que confiere al auto una identidad fuerte y dinámica. Las superficies se tratan con un enfoque minimalista, en el que las líneas afiladas y los volúmenes geométricos definen una carrocería esculpida y coherente. El diseño en forma de cuña que recorre el lateral, junto con los grupos ópticos integrados en cortes técnicos, contribuye a una estética refinada y contemporánea. El frontal, que carece de parrilla tradicional, se distingue por un alerón flotante del color de la carrocería sobre una banda hueca os-

cura, que integra discretamente los sensores y los faros. El splitter inferior completa la composición, acentuando la anchura visual y la deportividad del conjunto.

La zaga está definida por una fuerte línea que envuelve todo el volumen y culmina en una cola compacta y seca. Los grupos ópticos traseros se ocultan dentro de cortes gráficos esenciales, evocando los Ferrari del pasado pero con un lenguaje visual moderno. El difusor, ancho y funcional, declara abiertamente su vocación aerodinámica, mientras que la luneta trasera se funde con el perfil del alerón, generando una firma estilística distintiva. Subrayando la personalidad del auto, el color de lanzamiento Verde Costiera -un verde oceánico brillante inspirado en los reflejos del mar en la costa de Amalfi- realza las superficies esculpidas y aporta frescura al conjunto.



INTERIOR

En el interior, el Amalfi adopta una disposición de cabina doble que envuelve al conductor y al pasajero en dos células unidas visualmente por el salpicadero, los paneles de las puertas y el túnel central. El efecto crisálida se acentúa con una superficie facetada que interrumpe la simetría y realza la pantalla táctil central, creando una interacción formal entre los dos ocupantes. El diseño interior se ha simplificado para lograr un lenguaje limpio y contemporáneo, con un amplio uso de materiales de primera calidad y soluciones tecnológicas integradas.

Por primera vez, el salpicadero presenta una disposición monolítica en la que el panel de instrumentos y las salidas de aire se funden en un único bloque, mientras que el túnel central de aluminio anodizado fresado a partir de palanquilla, suspendido y esculpido, alberga elementos funcionales como el portón, la ranura para la llave, la carga inalámbrica y los mandos secundarios. Los tiradores de los paneles de las puertas se integran en formas de vela que definen las dos células delanteras, mientras que los altavoces se ocultan tras superficies de aluminio perforado, contribuyendo a una estética refinada y técnica.

El interior refleja el espíritu audaz del auto a través de una paleta de colores atrevida y combinaciones de materiales que refuerzan el concepto de deportividad. El Verde Bellagio, un color brillante que destaca en el interior en la configuración de lanzamiento, y que concentra la atención en la zona delantera del habitáculo. Los asientos confort hechos a medida, equipados con diez bolsas de aire para la función de masaje, ofrecen cinco programas y tres niveles de intensidad, con ventilación de asiento y respaldo.

Para completar la experiencia a bordo, el sistema opcional de audio premium Burmester® ofrece una calidad de sonido absolutamente incomparable gracias a sus 14 altavoces y 1200 W de potencia. Los tweeters con tecnología de radiador anular garantizan agudos cristalinos, mientras que tres presintonías de escucha permiten personalizar la experiencia acústica para adaptarla a las preferencias.



Los altavoces, cuidadosamente seleccionados por la calidad de sus materiales y acabados, aportan elegancia y sofisticación, haciendo del habitáculo un entorno envolvente y refinado.

HMI

La experiencia a bordo del Ferrari Amalfi ha sido diseñada para ofrecer una interacción intuitiva, atractiva y tecnológicamente avanzada, gracias a un sistema HMI (Human-Machine Interface) completamente renovado, y a una serie de soluciones diseñadas para mejorar el confort y la calidad de vida a bordo.

El nuevo volante, equipado con botones físicos, representa una vuelta a la fisicidad de los mandos, con una disposición diseñada para garantizar la máxima ergonomía y reconocimiento táctil en todas las condiciones de manejo. A la izquierda, el retorno del icónico botón de encendido de aluminio permite un vínculo inmediato entre el conductor y el auto, desde el momento en que se pone en marcha. Los mandos se distribuyen de forma funcional. Así, a la izquierda se encuentran los mandos del ADAS, el control de crucero adaptativo, el teléfono y los comandos de voz, mientras que a la derecha están los selectores para visualizar e interactuar con el cuadro de instrumentos. En la parte trasera, dos ruedas gestionan el volumen y la selección de emisoras.

El sistema HMI consta de tres pantallas principales. El cuadro de instrumentos de 15,6 pulgadas es totalmente digital, y reúne toda la información sobre el manejo y dinámica del vehículo. En el centro del salpicadero, una pantalla táctil capacitiva de 10,25 pulgadas permite al conductor y al acompañante acceder a las funciones principales como multimedia, radio, teléfono, duplicación de pantalla, climatización, ajustes de los asientos y configuración del vehículo. Por último, la pantalla de 8,8 pulgadas para el pasajero ofrece una auténtica experiencia de copilote, mostrando parámetros como las fuerzas G o el régimen del motor.

La conectividad está garantizada gracias a la compatibilidad con Apple CarPlay® y Android Auto®, mientras que la carga inalámbrica para smartphones está integrada en el túnel central. El auto también está equipado con el sistema MyFerrari Connect, que permite supervisar a distancia el estado del vehículo a través de una App específica.

AERODINÁMICA

El desarrollo aerodinámico del Ferrari Amalfi es el resultado de un proyecto articulado y meticuloso, nacido de la estrecha colaboración entre el departamento de dinámica de termo fluidos y el Centro Stile Ferrari. El proceso ha integrado simulaciones CFD, pruebas en túnel de viento y definición estilística, en un recorrido compartido que ha llevado a la definición de un auto tan fascinante como funcional.

El resultado es una carrocería esculpida al detalle, donde cada elemento tiene una función precisa. Entre ellos, las tomas aerodinámicas situadas en la parte inferior delante de las ruedas delanteras y traseras reducen la resistencia y mejoran la eficiencia, mientras que un bypass -un conducto que conecta la parte delantera con el compartimento del motor- situado sobre los faros delanteros ayuda a reducir la sobrepresión y optimizar la refrigeración. La generación de carga vertical en la parte delantera corre a cargo de un par de generadores de vórtices, optimizados en el túnel de viento, y dos difusores integrados en el splitter, que también mejoran la ventilación de los frenos delanteros.

El suelo del auto se ha diseñado para maximizar la eficiencia, con dispositivos específicos para reducir la resistencia aerodinámica y una cuidadosa gestión del flujo. En la parte trasera, el difusor se ha revisado por completo para encontrar el mejor compromiso entre

ELCAPRICHIO

DE JOSÉ GORDÓN



Tierra. Fuego. Tiempo.
Vive la experiencia.

JIMÉNEZ DE JAMUZ. LEÓN

Venta online: <https://tienda.bodegaelcapricho.com/es/>
Información y reservas: reservas@bodegaelcapricho.com / 987664227





carga y resistencia, con una expansión controlada del flujo en el canal central que dinamiza la estela y mejora la estabilidad.

Un elemento distintivo de la zaga es el alerón móvil activo, armoniosamente integrado en la cola del auto. Este componente puede adoptar tres configuraciones -baja resistencia aerodinámica (LD), media resistencia aerodinámica (MD) y alta resistencia aerodinámica (HD)- en función de la velocidad y la aceleración longitudinal y transversal. En línea recta, el alerón permanece en la posición LD o MD para minimizar la resistencia aerodinámica, mientras que, en fases de manejo más dinámicas, como curvas a alta velocidad o frenadas intensas, se activa la configuración HD, que genera un aumento de la carga vertical a 250 km/h de 110 kg frente a un incremento de la resistencia aerodinámica inferior al 4%. La posición MD, intermedia, permite una transición más rápida a la apertura total, ofreciendo un equilibrio entre estabilidad y prestaciones. La gestión del alerón móvil es totalmente automática y transparente para el conductor, con el fin de preservar la pureza de formas incluso a bajas velocidades y hacer que la experiencia de manejo sea más concentrada.

La parte trasera se completa con un nolder integrado, de sólo 20 mm de altura, que contribuye a la recompresión del flujo en una configuración de resistencia mínima. El frontal también se ha optimizado para garantizar una refrigeración eficaz en todas las condiciones, donde el espacio central entre los elementos longitudinales del chasis alberga el radiador de agua del motor y el condensador del circuito de aire acondicionado, mientras que las tomas laterales alimentan los intercoolers del sistema de sobrealimentación.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

La dinámica del Ferrari Amalfi representa una evolución significativa en el panorama de las berlinettas 2+ con motor delantero, gracias a la integración de las tecnologías más avanzadas desarrolladas por Ferrari en los últimos años. En el corazón de este sistema se encuentra la introducción del brake-by-wire, o freno por cable, una solución que mejora significativamente la eficiencia de la frenada, reduce el recorrido del pedal y aumenta la modulabilidad, incluso en situaciones en las que interviene el ABS.

El sistema ABS Evo, introducido en el 296 GTB y perfeccionado en el Ferrari Purosangue y el Ferrari 12Cilindri, ha sido adaptado para garantizar un rendimiento óptimo en todas las superficies y en

todos los modos del Manettino. Este controlador utiliza los datos proporcionados por el sensor 6D para estimar con gran precisión la velocidad del auto y determinar el deslizamiento óptimo de cada rueda, racionalizando así el reparto de frenada. El resultado es una mayor eficacia en las frenadas en línea recta y en condiciones mixtas, en las que hay que equilibrar la estabilidad lateral y la deceleración longitudinal.

La precisión de estas estimaciones también permite una mayor repetibilidad de las maniobras, reduciendo las variaciones debidas a las tolerancias mecánicas o a las condiciones ambientales, como la temperatura del asfalto. Este enfoque encaja en el marco del Control de Deslizamiento Lateral (SSC) 6.1, que es el lenguaje común entre todos los controladores dinámicos del vehículo -desde la dirección hasta la gestión del par y del movimiento de la caja vertical- para maximizar el rendimiento en cualquier situación.

Otro paso adelante es el sistema de estimación de adherencia basado en la EPS (dirección asistida eléctrica), evolucionado a partir de la versión introducida en el 296 GTB. En esta nueva iteración, la estimación del agarre es más rápida (+10% en velocidad de aprendizaje) y más precisa, incluso en superficies de muy bajo agarre. La lógica de reconocimiento explota la dinámica de la caja de dirección eléctrica y el ángulo de actitud estimado por el SSC 6.1 para evaluar el nivel de agarre entre el neumático y el asfalto incluso en condiciones de manejo límite, mejorando la preparación y la eficacia de los controladores.

Para favorecer la dinámica del vehículo, el Amalfi también emplea un alerón trasero móvil, cuya activación se gestiona en función de la aceleración longitudinal y lateral. En condiciones de manejo dinámico, como frenadas intensas o curvas a alta velocidad, el alerón se coloca automáticamente en configuración High Downforce, generando carga aerodinámica adicional en la parte trasera y contribuyendo a la estabilidad general del auto.

En términos de seguridad y asistencia al conductor, el Amalfi está equipado con un completo paquete de sistemas ADAS de última generación. Entre las funciones disponibles se incluyen el control de crucero adaptativo, la frenada de emergencia automática, la detección de ángulo muerto, el aviso de cambio involuntario de carril, el asistente de mantenimiento de carril, las luces largas automáticas, el reconocimiento y la asistencia de señales de tráfico, la detección de fatiga y distracción del conductor, así como el sistema opcional



de visión periférica y la alerta de tráfico cruzado trasero. Todos los sistemas son configurables a través de los menús del cuadro de instrumentos y se integran perfectamente con la arquitectura electrónica del auto, que incluye radares delanteros y traseros, cámaras y unidades de control específicas.

La combinación de estas tecnologías permite al Amalfi ofrecer una experiencia de manejo precisa, sensible y atractiva, con cada sistema trabajando en sinergia para garantizar el máximo control y placer al volante, independientemente de las condiciones de la carretera o del estilo de manejo del conductor.

LLANTAS

La elección de las llantas para el Ferrari Amalfi se basó en un cuidadoso equilibrio entre estética, prestaciones y confort. Los rines de 20" fueron seleccionados para mantener unas proporciones armoniosas y coherentes con el lenguaje estilístico del auto, sin comprometer la calidad de marcha. Para garantizar el máximo confort, se ha mantenido el mismo grosor absoluto del hombro del neumático ya adoptado en el Ferrari Roma, garantizando una respuesta progresiva y una buena capacidad de absorción de los baches de la carretera.

Las medidas de las llantas —245/35 R20 en el eje delantero y 285/35 R20 en el trasero— garantizan una perfecta combinación de agilidad y tracción, contribuyendo a una respuesta precisa y sensible en todo momento. El Amalfi está equipado de serie con llantas desarrolladas juntamente con dos socios técnicos: Bridgestone Potenza Sport y Pirelli P ZERO.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Ferrari Amalfi

POWERTRAIN

Tipo	V8 biturbo - Carter húmedo
Cilindrada	3855 cm ³
Diámetro y carrera	86,5 x 82 mm
Potencia máxima	640 CV a 7500 rpm
Par máximo	760 Nm a 3000-5750 rpm.
Velocidad máxima	7600 rpm
Relación de compresión	9,4:1
Potencia específica	166 CV/l

DIMENSIONES Y PESOS

Longitud	4660 mm
Anchura	1974 mm
Altura	1301 mm
Distancia entre ejes	2670 mm
Ancho de vía delantero	1652 mm
Ancho de vía trasero	1679 mm
Peso en seco	1470 kg
Relación peso en seco/potencia	2,29 kg/CV
Distribución del peso	50% delante / 50% detrás
Capacidad del depósito	80 litros
Capacidad del maletero	273 litros

LLANTAS Y RINES

Delantero	245/35 R20 J8.0
Trasero	285/35 R20 J10.0

FRENOS

Frontal	390 x 223 x 34 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

EPS, VDC, ABS con EBD, F1-TCS, E-Diff3, SSC 6.1, FDE 2.0, SCM-E Frs, ABS Evo en todas las posiciones Manettino

RENDIMIENTO

Velocidad máxima	320 km/h
0-100 km/h	3,3 s
0-200 km/h	9,0 s
100-0 km/h	30,8 m
200-0 km/h	119,5 m

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En proceso de homologación

EMISIONES CO₂

En proceso de homologación

* Contenido opcional







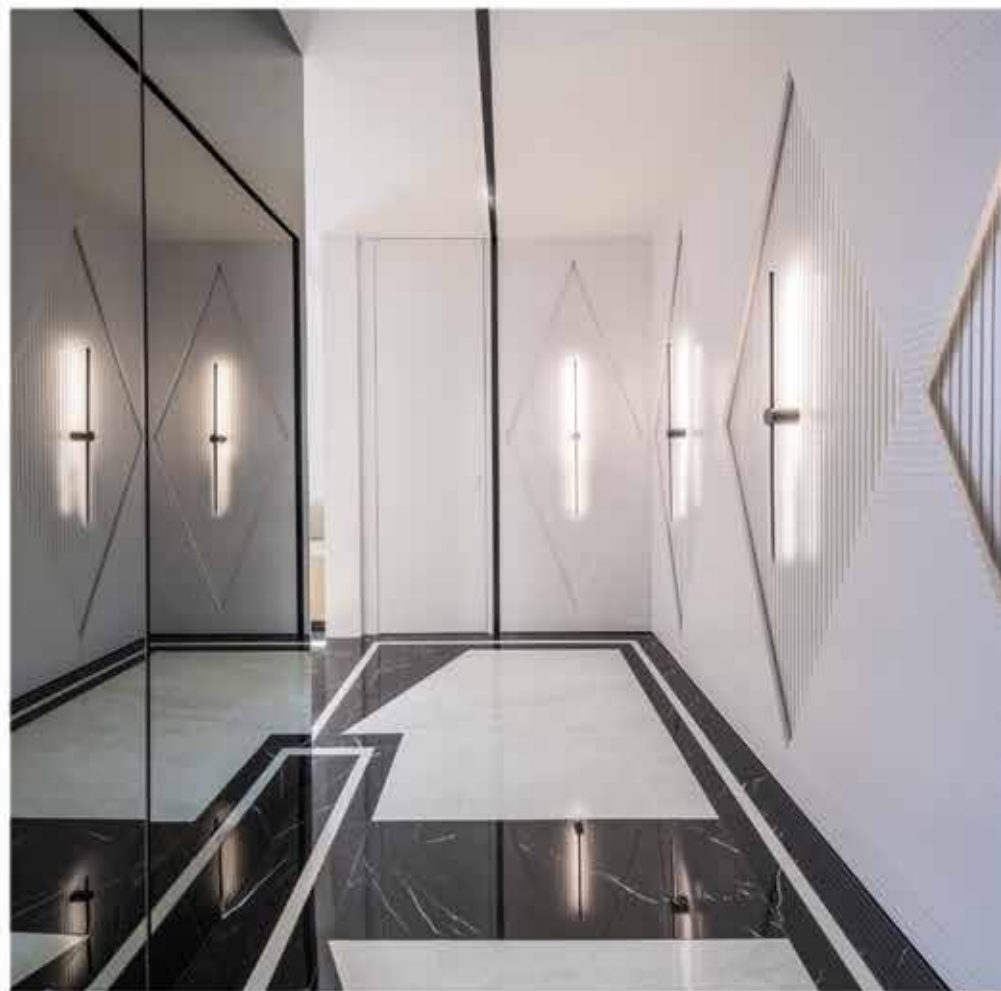
KEINZO

INTERIORES

LUJO A MEDIDA
BY KEINZO INTERIORES

Keinzo Interiores es un estudio de interiorismo y arquitectura ubicado en Murcia, reconocido por su enfoque exclusivo y su alto nivel de especialización. Dedicado al desarrollo de proyectos que combinan elegancia, funcionalidad y una atención minuciosa al detalle, el estudio diseña espacios con precisión, sensibilidad estética y una visión completamente personalizada. El resultado: entornos únicos que capturan la esencia, el estilo de vida y la sofisticación de cada cliente.

Su último proyecto es una vivienda ubicada en pleno centro de Murcia, concebida para reflejar la sofisticación de un proyecto de interiorismo de alto nivel. Sus 300 m² interiores y 100 m² exteriores fueron completamente reformados, permitiendo redefinir la distribución, optimizar cada rincón y seleccionar materiales que dan forma a una ambiente ecléctico, lujoso y atemporal.





FERRARI 296 GT3 EVO: Nacido de la victoria

Tres años después de su presentación en las 24 Horas de Spa-Francorchamps en 2022, Ferrari ha elegido la misma carrera, la más importante del calendario GT, para presentar el nuevo 296 GT3 Evo.

El coche se basa en la experiencia adquirida con el 296 LMGT3 (que compite en el FIA WEC a partir de la temporada 2024) y el 296 GT3 que, desde su debut, ha ganado cinco títulos, incluidos los títulos de pilotos y equipos en la clase Pro de la GT World Challenge Endurance Cup, el campeonato de referencia para los coches GT3, así como victorias en las 24 Horas de Nürburgring y las 24 Horas de Daytona. Las estadísticas suman 140 victorias, 405 podios y 56 pole positions en 343 carreras.

Las opiniones de los clientes y la experiencia en competición han llevado al desarrollo del 296 GT3 Evo, resultado de acciones específicas y concretas destinadas a crear un coche aún más competitivo en todas las condiciones, manteniendo al mismo tiempo el concepto de «modularidad» que ha convertido al 296 GT3 en un verdadero referente, especialmente en términos de facilidad de mantenimiento y configuración.





Una plataforma ganadora que ya combina un rendimiento aerodinámico extremo y una fácil utilización de la carga en la pista

MOTOR Y CAJA DE CAMBIOS

El motor de combustión V6 del 296 GT3 Evo no ha cambiado con respecto a la versión anterior. Mantiene la configuración en V de 120° con los turbocompresores situados en el interior de la V, lo que ofrece importantes ventajas en términos de compacidad y reducción de peso, lo que ayuda a alcanzar niveles de potencia extremadamente altos. Versátil, fiable y de alto rendimiento, el motor siempre ha sido apreciado por su entrega de potencia y par desde su debut.

El motor permanece en la misma posición que en el 296 GT3, situado más adelante y más abajo que en la versión de carretera. Esta ubicación ayuda a bajar el centro de gravedad y a mejorar la rigidez torsional. También se ha inclinado 2.° para dejar más espacio al difusor trasero.

En cuanto a la caja de cambios, el 296 GT3 Evo adopta una nueva cascada de relaciones de cambio, optimizada tras analizar los datos recopilados durante los dos años de uso del coche, para favorecer la entrega de par tanto a bajas como a altas velocidades.

AERODINÁMICA

El 296 GT3 Evo representa el siguiente paso en la evolución del 296 GT3, una plataforma ganadora que ya combina un rendimiento aerodinámico extremo y una fácil utilización de la carga en la pista. El objetivo fijado por los ingenieros de Ferrari era garantizar una respuesta más predecible y estable del coche en todas las situaciones de carrera, manteniendo al mismo tiempo el rendimiento del 296 GT3 estándar en términos de carga vertical y eficiencia, ya llevados al máximo permitido por la normativa técnica. En términos de ingeniería, el equipo de aerodinámica se centró en mejorar la estabilidad de la carga vertical delantera cuando el 296 GT3 Evo se encuentra en la estela de otro coche, y la sensibilidad aerodinámica, es decir, minimizar las variaciones de la carga aerodinámica.

Casi toda la carrocería ha sido mejorada. Se han revisado los perfiles del splitter y el suelo delantero, y se han optimizado los volúmenes de expansión y los generadores de vórtices. También se han modificado los apéndices del parachoques delantero en busca del mejor compromiso de rendimiento.





Otra mejora significativa proviene de una revisión minuciosa y cuidadosa del difusor trasero, que se ha modificado en cuanto a sus volúmenes de expansión y el número de canales.

El tercer elemento que se ha sometido a desarrollo han sido las rejillas de los pasos de rueda delanteros, desarrolladas en sinergia con los bajos delanteros para garantizar que entre aire limpio en las tomas de aire traseras, tanto en aire libre como en la estela de otros coches.

Para el desarrollo del 296 GT3 Evo, se ha mejorado aún más la metodología de simulación que combina las pruebas en túnel de viento con los cálculos CFD (dinámica de fluidos computacional), lo que permite simular campos aerodinámicos perturbados y probar rápidamente muchas variaciones geométricas. A continuación, se validó el rendimiento del paquete de desarrollo en la pista, tanto en vueltas de rendimiento como en condiciones en las que intervenían otros coches. El resultado de la investigación se resume en la capacidad del coche para mantener un alto rendimiento aerodinámico en el tráfico y las perturbaciones aéreas, muy común en las carreras de resistencia, estabiliza la carga vertical en la estela, lo que beneficia la competitividad y la precisión incluso en los contextos más dinámicos e impredecibles.

Desde el punto de vista estético y funcional, el 296 GT3 Evo también se reconoce por dos entradas de aire en el capó delantero, que mejoran la refrigeración de los frenos y la cabina, así como por el nuevo alerón trasero, que ha sufrido cambios significativos. La estructura de soporte se ha rediseñado junto con los paneles laterales. El alerón está ahora equipado con un mecanismo de ajuste rápido, introducido por primera vez en el LMGT3, que permite ajustar el ángulo del alerón mediante un simple tornillo, mejorando aún más el rendimiento en pista, ya una característica distintiva del 296 GT3.

DINÁMICA DE FLUIDOS

El desarrollo del paquete de evolución también ha afectado a la aerodinámica interna y, en particular, a la refrigeración de los frenos delanteros. Gracias a la optimización de los conductos que transportan el aire desde el parachoques hasta los discos y a la introducción de dos entradas dinámicas en el capó, el flujo de aire total hacia los frenos delanteros ha aumentado en más de un 20 %





theavenue.realestate

Exiges perfección en todo lo que te rodea.

En tu coche, en tu hogar, en tu reloj...

Ahora, exige lo mismo a tus inversiones.

Únete al Club del
Inversor de The Avenue
Select Real Estate

THE AVENUE

SELECT REAL ESTATE

OUR HERITAGE
YOUR HERITAGE

YUSTY

MADRID 1914

HERNO, SUNSPEL, BOGLIOLI, FEDELI, JOHN LOBB...

C/ AYALA, 20
ENTREPLANTA · 28001
YUSTY1914.COM





en comparación con el 296 GT3. La bomba de dirección también se beneficia de una refrigeración mejor y más eficaz gracias a la introducción de dos entradas Naca en los bajos.

EXPERIENCIA LMGTS

Toda la carrocería del paso de rueda trasero se ha tomado prestada del LMGTS3, que se distingue por una curvatura más vertical en la parte delantera, lo que facilita la adaptación a los distintos tipos de neumáticos de diferentes proveedores que se utilizan en los campeonatos GT de todo el mundo. Los retrovisores también se benefician de esta experiencia y se han mejorado aún más gra-

cias a una serie de estudios y cálculos destinados a investigar las frecuencias y los modos de vibración de los retrovisores exteriores en la versión actual. Estas nuevas piezas se han desplazado hacia el interior, cambiando su ángulo y mejorando al mismo tiempo la visibilidad.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

Se ha modificado la cinemática de la suspensión delantera y trasera con el objetivo de reducir las cargas sobre los componentes y mejorar la fiabilidad. Al mismo tiempo, el nuevo diseño garantiza una respuesta dinámica conectada entre la parte delantera y la trasera, además de facilitar las operaciones de configuración en boxes.

Cabina. Intuición, visibilidad y accesibilidad son los principios clave en torno a los cuales se ha definido el desarrollo de la cabina del 296 GT3, sin olvidar aspectos fundamentales como la seguridad y el confort. El 296 GT3 Evo conserva estas características básicas, pero mejora significativamente el sistema de aire acondicionado, que se ha potenciado con un ventilador adicional para hacerlo aún más eficaz.

DEBUT Y KIT

El 296 GT3 Evo, cuyo proceso de homologación se completará una vez que se hayan realizado los últimos ajustes aerodinámicos, hará su debut en la temporada 2026 y también estará disponible como kit de actualización para aquellos que compitan con el 296 GT3.





El 296 GT3 Evo representa el siguiente paso en la evolución del 296 GT3, una plataforma ganadora

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

FERRARI 296 GT3 EVO

MOTOR

Tipo	F163CE,
6 cilindros en V a 120°, 4 válvulas por cilindro, 2992 cm ³ , GDI Turbo	
Diámetro/carrera:	88 x 82 mm
Potencia máxima:	aprox. 600 CV* (447 kW) a 7250 rpm
Par máximo: aprox.	710 Nm* a 5500 rpm
* Sujeto a BoP	

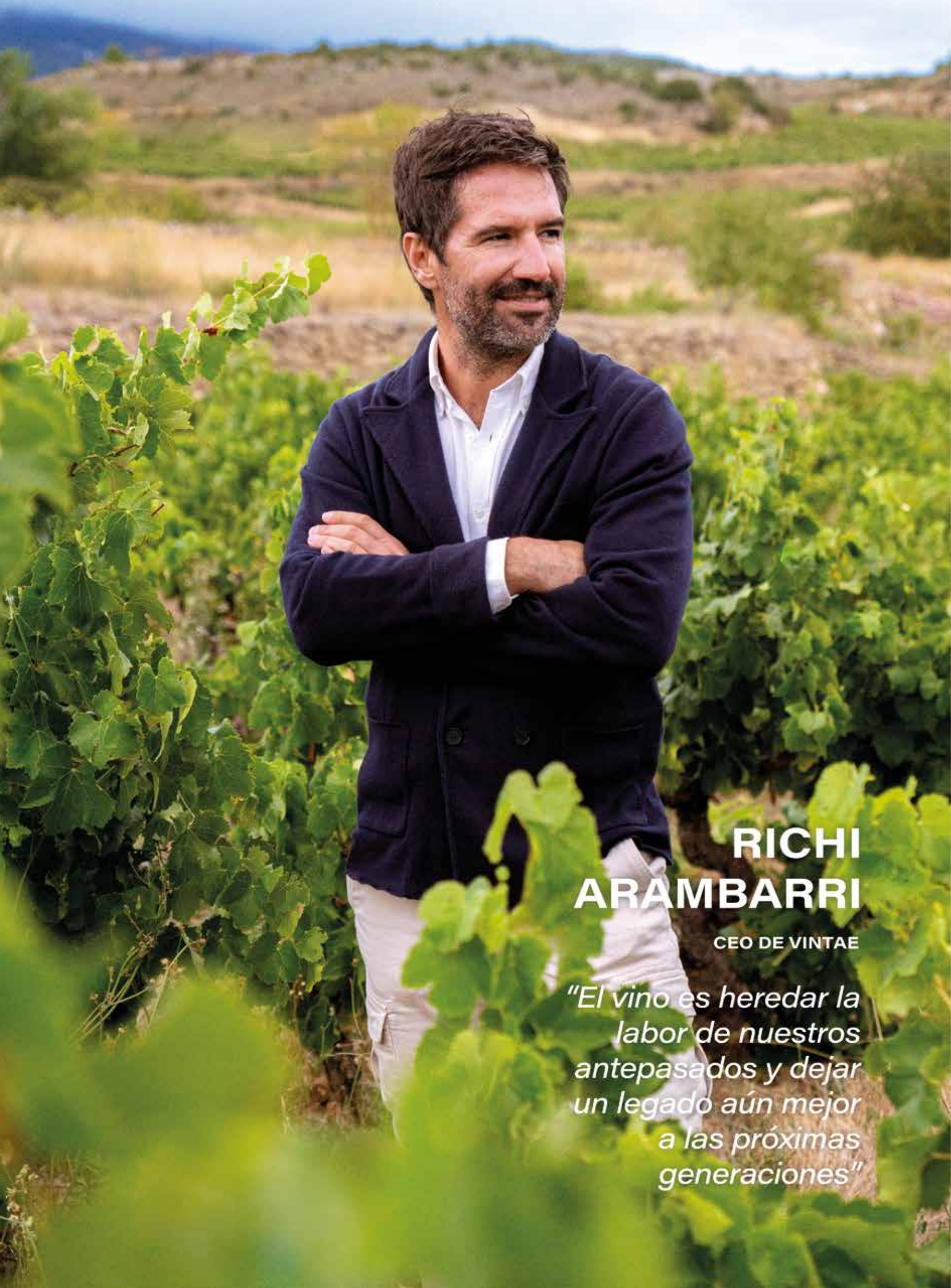
CAJA DE CAMBIOS

Caja de cambios secuencial transversal, 6 velocidades
Embrague electrónico, actuador de embrague electrónico con levas en el volante
Caja de cambios de magnesio con depósito de recuperación de aceite integrado

CHASIS

Distancia entre ejes:	1726 mm delante / 1710 mm detrás
Anchura:	2050 mm máx. (sin retrovisores)
Distancia entre ejes:	2660 mm
Peso en seco:	1250 kg
Suspensión delantera y trasera:	doble triángulo superpuesto, brazos de suspensión tubulares de acero
Amortiguadores:	ajustables en 5 posiciones
Ruedas:	delanteras 12,5« x 18», traseras 13« x 18»
Neumáticos:	delanteros 30/68/18, traseros 31/71/18
Discos de freno:	delanteros Ø 400x36, traseros 332x32
Pinzas de freno:	delanteras de 6 pistones, traseras de 4 pistones
Pastillas de freno:	delanteras de 30 mm, traseras de 26,5 mm



A man with a beard and mustache, wearing a dark blue jacket over a white shirt and light-colored trousers, stands in a vineyard with his arms crossed. He is looking off to the side with a slight smile. The background shows rolling hills under a clear sky.

RICHI ARAMBARRI

CEO DE VINTAE

*"El vino es heredar la
labor de nuestros
antepasados y dejar
un legado aún mejor
a las próximas
generaciones"*



RICHI ARAMBARRI

CEO DE VINTAE

Con apenas 24 años, Richi Arambarri asumió la dirección de la compañía familiar Vintae. Hoy, lidera una de las empresas vinícolas más dinámicas e innovadoras de España. Soñador, inconformista y con una visión internacional, Richi habla de vino como forma de vida, de proyectos revolucionarios y de la importancia de disfrutar del camino junto a un gran equipo.

¿Cuándo, cómo y por qué llega Vintae a tu vida?

Vintae empezó de la mano de mi padre a finales de los años 90, comprando viñas, plantando y elaborando algunos vinos para recuperar la tradición familiar. En 2008, a raíz de una enfermedad de mi padre, me tocó asumir la dirección con 24 años. Lo que entonces eran unas bodegas familiares acabó convirtiéndose en una compañía soñadora, creativa y con vocación de explorar territorios.

"Lo que empezó como un pequeño proyecto familiar es hoy una compañía soñadora y creativa, con vocación de explorar territorios"

¿En qué crees que se diferencia Vintae de otras empresas del sector?

Vintae es una compañía de vinos soñadora y creativa, con la capacidad de adaptarnos y de ver las tendencias. Exploramos territorios poco habituales, incluso extremos, como en el caso de Pandemonium, un proyecto de espumosos en viñedos de gran altitud en La Rioja que hasta hace poco nadie imaginaba posible.

¿Cuáles dirías que han sido los éxitos de Vintae y cuáles son los retos para los próximos años?

Uno de los mayores éxitos ha sido convertir un pequeño proyecto familiar en una compañía consolidada, capaz de evolucionar y crecer sin perder su esencia.

El reto ahora es seguir elaborando vinos que hablen con autenticidad de su origen y transmitan la esencia de cada paisaje. Pero también se trata de algo más trascendente: el vino es heredar una labor que hicieron nuestros antepasados cuidando el viñedo, y nuestro deber es dejar ese legado aún mejor a las próximas generaciones.

"El vino es heredar una labor de nuestros antepasados y dejar ese legado aún mejor a las próximas generaciones"

De todos los proyectos de la empresa, ¿cuáles son tus favoritos?

Cada uno tiene algo que lo hace especial. **Matsu**, nuestra bodega de Toro, con esos vinos con rostro de viticultor cuyas edades marcan las del viñedo, fue un punto de inflexión que nos abrió al mundo. Con **Bardos** hemos reflejado esa Ribera del Duero extrema y desconocida. **Viñedos El Pacto** me toca muy de cerca porque conecta con mis raíces en Rioja y recupera un estilo de vinos auténticos. **Hacienda López de Haro** es uno de nuestros grandes clásicos, que además nos está dando grandes alegrías sobre todo con la colección Classica de Grandes Reservas que actualmente son los mejor puntuados por la crítica internacional.

Le Naturel, en Navarra, nos ha permitido explorar un camino de libertad y mínima intervención. Y **Pandemonium** es probablemente el más revolucionario, el que puede marcar un antes y un después y tener un mayor impacto en la zona.

¿Qué es el proyecto CUMBRES?

CUMBRES es nuestro club más exclusivo, el lugar donde compartimos los vinos de los que estamos más orgullosos. Son vinos únicos, de los que elaboramos muy pocas botellas, proyectos singulares que no llegan a todo el mundo sino a un selecto grupo de winelovers que buscan experiencias diferentes.



Nuestras Cumbres

Sabemos que aparte de vino, estás inmerso en el mundo de la restauración, hablemos un poco de ello.

La gastronomía siempre ha estado muy unida al vino, y para nosotros era natural dar ese paso. En 2014 abrimos **Wine Fandango** en Logroño, un espacio que se ha convertido en embajada de nuestra forma de entender la gastronomía y el vino. En 2021 llegó **Fandango Formentera**, en una isla que para mí es muy especial, y en 2023 **Fandango Baqueira**, llevando nuestra filosofía también a la montaña. Nuestra última apertura es **Bollo Formentera**, un bar con una oferta más informal.

El Vintae Wine Fest se ha convertido en uno de los eventos enoturísticos más originales de España. ¿Qué significa para ti?

El **Vintae Wine Fest** es, sin duda, nuestro evento más loco y uno de los proyectos de los que más orgullosos estamos. Cada año convoca a casi mil amantes del vino que vienen a La Rioja a disfrutar de lo que mejor sabemos hacer: vino, gastronomía y hospitalidad riojana. Nos han premiado por conseguir acercar el vino de una forma diferente y divertida, y hoy viene gente de todo el mundo.

Si tuvieras que elegir un solo vino de Vintae para brindar en una ocasión especial, ¿cuál sería? ¿Y si fuera para el día a día?

Una botella de **Pandemonium**, nuestro espumoso más revolucionario. Es un vino con futuro y con trascendencia social, y para mí el perfecto para celebrar. Para diario elegiría **El Pacto de la Sonsierra** (Rioja) y **Bardos Viñedos de Altura** (Ribera), son mis vinos de fondo de armario, esos a los que siempre recurro y que nunca fallan.



24h Le Mans

2 0 2 5

**Ferrari logra la victoria
por tercer año consecutivo...
Esta vez con el 499P #83
amarillo de AF Corse**





Podríamos afirmar, que las 24 Horas de Le Mans 2025 fue una de las ediciones más emocionantes y estratégicamente complejas de los últimos años, marcada por el dominio de Ferrari, el empuje de Porsche y el desenlace soñado para un **Robert Kubica**, que fue el responsable de casi el 50% del tiempo de conducción del Ferrari 499P #83 de AF Corse. Desde el inicio, la marca del Cavallino impuso su ritmo con sus dos coches oficiales y el privado de AF Corse que, con una ejecución impecable y un ritmo constante, les mantuvo siempre en la pelea por la victoria. La tensión aumentó conforme avanzaban las horas, especialmente por la creciente presión del piloto polaco, quien desde la radio reclamó la oportunidad de luchar por el liderato ante los Ferrari oficiales.

Al final, **Robert Kubica**, **Yifei Ye** y **Phil Hanson** lograban la victoria en las 24 Horas de Le Mans 2025. El piloto polaco cerraba de este modo el círculo con un triunfo que recompensa años de lucha y perseverancia. Además, se trataba de la primera victoria de un coche privado por primera vez en muchos años. El Porsche #6 finalizó segundo, después de una épica remontada desde la última posición. En tercera posición finalizó el Ferrari 499P #51 de **Alessandro Pier Guidi**, **James Calado** y **Antonio Giovinazzi**, seguidos en la cuarta posición por sus compañeros de equipo, **Miguel Molina**, **Antonio Fuoco** y **Nicklas Nielsen**, al volante del Ferrari 499P #50.

La salida fue limpia y sirvió para evidenciar que ninguna pole position tiene menos importancia que la de Le Mans, porque el doblete de la pole de Cadillac no duró ni media vuelta. El Porsche #5 de **Julien Andlauer** dio cuenta del #38 de **Earl Bamber** al pasar por debajo del puente Dunlop y unos pocos metros después, tras superar Tertre Rouge, tiró de velocidad para hacer lo mismo con el #12 de

Will Stevens. La arrancada también fue muy prometedora para el Ferrari #50, que subió de la séptima a la quinta plaza en la primera vuelta con **Niklas Nielsen** al volante. Por su parte, el Porsche #6 también progresó y se catapultó de la 21ª a la 13ª plaza, en este caso con **Kevin Estre** como piloto.



La carrera entró entonces en un momento de estabilidad que el líder del Porsche #5 aprovechó para construir un hueco de seis segundos sobre el Cadillac #12. El #38 completaba el podio, el Porsche #4 iba cuarto y el Ferrari #50 seguía quinto. El único coche que escalaba de verdad era el Porsche #6, que seguía enfrascado en su gran remontada y ya era séptimo.

La primera ronda de paradas no cambió las posiciones del podio, aunque sí compactó el grupo, puesto que el Porsche #5 ya no tenía seis segundos, sino tan sólo 2,3. Por detrás, sin embargo, este repostaje sirvió para que el Ferrari #50 adelantase al Porsche #4

para asumir la cuarta posición. El Porsche #6 también superó a su unidad hermana y ya era quinto.

Al borde de la primera hora, Paul di Resta tuvo un susto con su Peugeot #93 cuando se fue recto por la escapatoria en las curvas Porsche. Impactó contra el muro y perdió la tapa motor, lo que le obligó a pasar por boxes para instalar una nueva. Durante la siguiente tanda, sin embargo, los Cadillac se vinieron abajo. El Ferrari #50 adelantó en pista al #38 para entrar así en posición de podio y en la segunda ronda de paradas alargó una vuelta más que el #12 para adelantarlo por estrategia y escalar de este modo hasta





la segunda plaza de la clasificación, 7,5 segundos por detrás del líder Porsche #5. El Porsche #6 también superó a los dos Cadillac para situarse tercero. Stevens y Nielsen se peleaban por el segundo lugar y daban un nuevo argumento a la lucha entre las marcas de Maranello y Stuttgart.

La tercera parada deparró el primer cambio de pilotos del día. Mathieu Jaminet relevó a Julian Andlauer en el coche del líder, Antonio Fuoco reemplazó a Nicklas Nielsen en el Ferrari #50 y Laurens Vanthoor se subió al Porsche #6 tras el gran esfuerzo de Kevin Estre, que había llevado el coche desde la última posición hasta el podio. Fuoco imprimió ritmo al Ferrari #50 y alcanzó y adelantó a Jaminet, seguidos de cerca ambos por el otro Porsche oficial al volante de Vanthoor. Fuoco logró una ventaja de seis segundos

respecto a Vanthoor al término de la hora, completando el top 5 Jaminet, Giovinazzi y Felipe Drugovich con el Cadillac #311. BMW y Toyota tenían a un representante en el top 10 y Alpine, Peugeot y Aston Martin comenzaban a perderse entre la multitud.

La carrera permanecía viva entre la tercera hora y la sexta, con una lucha en prácticamente todas las categorías donde se mantuvo más o menos el status quo, con los Ferrari destacándose en cabeza después de protagonizar una gran remontada al inicio de la tercera hora. Los 499P estaban haciendo una gran gestión de tráfico y la aparición de los pilotos más rápidos llevó a los prototipos italianos a asomarse a las tres primeras posiciones cuando llegaba el punto de hacer el balance de situación después de haber completado el primer cuarto de la carrera.



ARTURO SÁNCHEZ

joya de la gastronomía®
jewel of gastronomy®

**¿Nuestro SECRETO?
ESPERAR.**

compra online en www.arturosanchez.com



Solo el Porsche #6 parecía ser capaz de aguantar en parte el ritmo que estaba imponiendo el escuadrón de los Ferrari, liderados en este caso por la unidad #50, la que defendía el honor de vencer en la edición de 2024. Detrás de ellos se situaban el Porsche #6, seguido de los BMW #15 y #20, mientras que el Toyota #8 conseguía resistir el primer tirón para estar por delante de los Cadillac y del Porsche #4, mientras que el #5 había sido penalizado.

En el caso del Toyota #7 la situación se complicaba por momentos, ya que, si bien Kobayashi dejaba una imagen muy curiosa al irse largo en Mulsanne y optar por irse por la escapatoria hacia la izquierda, prácticamente hacia la rotonda que se sitúa en ese punto, en lugar de irse a la derecha y exponerse a lo que podría ser un trompo y quedarse enganchado en la trampa de grava.

La carrera para ellos se iba a torcer incluso más, ya que cuando se afrontaba la quinta hora se comunicó que pesaba sobre ellos una penalización de 50 segundos en su siguiente parada en boxes después de que Nyck De Vries excediera la velocidad límite del Pit-Lane. El segundo Toyota empezaba a tener muy cuesta arriba la carrera, cayendo a pelear por las últimas posiciones con los dos Alpine (con problemas también con el limitador de velocidad que también les reportó penalizaciones de Stop&Go y Drive Throug, algo que les arruinaba sus opciones de pelear por las cotas más altas antes de llegar al ecuador de la prueba), con los dos Aston Martin y con el Cadillac #101 de Wayne Taylor Racing.

Quedaba por tanto ver cómo avanzaba la carrera, ya que nadie ocultaba que los Porsche parecían estar intentando extender sus

stints para tratar de ganar la carrera en la parte final, mientras que Ferrari estaba optando por una carrera mucho más rápida mientras que los Cadillac seguían sufriendo aparentemente con la gestión de los neumáticos. No fueron los únicos que se quejaron de ello, ya que Frédéric Makowiecki ya alertaba en la primera parte de la carrera que estaba sintiendo los neumáticos muy distintos a la clasificación y las prácticas previas.

Sébastien Buemi se sinceraba cuando ya se habían cubierto las nueve primeras horas de carrera. El suizo, que sigue persiguiendo su quinta victoria en las 24 Horas de Le Mans, dijo abiertamente que ya sabían que iban a tener pocas opciones de rivalizar con los Ferrari, algo que admitía que se dieron cuenta ya desde la quinta vuelta en los test. Y es que, si bien el Toyota #8 mantuvo la cara de la carrera junto al Porsche #6 y #4 o el BMW #15, Ferrari mantenía bajo su control la carrera cuando llegaba también la noche.

Todo ello a pesar de que hubo lugar para los sobresaltos, y es que, superada la marca del primer cuarto de carrera, un problema del McLaren LMG3 #95 que le obligó a abandonar provocó una bandera amarilla que desembocó a su vez en una cascada de penalizaciones, entre ellos al Ferrari 499P #50, el defensor de la corona de Le Mans, algo que se tradujo en un Drive Through para la unidad de Molina, Nielsen y Fuoco que los retrasó hasta caer a la cuarta posición, justo por detrás del primero de los Porsche.

También se vieron afectados por penalizaciones similares a las del #50 el Cadillac-Jota #38, al Cadillac-AXR #311 y al Peugeot #93.





El fabricante germano seguía agarrándose a la carrera y en muchas ocasiones parecía ser el único capaz de replicar el mismo ritmo del Ferrari 499P de AF Corse #83 y tener una estrategia de paradas similar a ellos. Entraba en esos momentos la carrera en uno de sus grandes primeros momentos decisivos, en los que precisamente tocaba más o menos empezar a atisbar cuál era el ritmo de cada uno de los coches y si algunos estaban optando por tratar de alargar sus stints para ahorrarse paradas al final de la prueba.

Hubo incluso más sanciones, en este caso por un toque entre el Alpine #35 pilotado por el galo Paul-Loup Chatin y el Peugeot #94 que en esos momentos controlaba su compatriota Loïc Duval. El #35 iba a pasarse ligeramente de frenada en Mulsanne, lo que significó que terminaba alcanzando al Peugeot, provocándole un trompo. No eran muchos los roces que estábamos viendo en pista, pero los pocos abandonos en las primeras horas significaban que iba a ser una noche movidita especialmente en cuando a los doblados y los encuentros con los pilotos de otras categorías más lentas.

La situación, superadas las nueve horas de carrera, era que el Porsche #6 y el Toyota #8 llevaban estrategias de parada parecidas, mientras que los Ferrari estaban optando por parar con sus tres prototipos con algo de desfase, siendo en este caso el #51 el que iniciaba la secuencia y el que virtualmente era segundo tras el #83 de AF Corse. Esto se daba incluso cuando ya había habido instrucciones para hacer un cambio de posiciones en mitad de la noche después de que Philip Hanson tuviera un pequeño bloqueo

en Mulsanne. Por su parte, el Ferrari #50 estaba peleando en la distancia con el Porsche #6 por recuperar su tercera posición en la carrera.

Estos últimos tuvieron que alterar ligeramente su estrategia ya que lo que al parecer fue un pinchazo lento obligó a Kevin Estre a hacer una parada no programada, mientras que el #4 se situaba en la quinta posición seguido de cerca por el BMW #15 (sobre el que estuvo pendiente una investigación por posible infracción en el Pit-Lane, aunque el que finalmente sería sancionado fue el #20 con 15 segundos) y el Toyota #8.

Después de una primera parte de carrera que había sido bastante indulgente con los competidores, se esperaba que la noche de las 24 Horas de Le Mans hiciera un poco esa criba en pista, no solo porque pudieran aparecer los errores, sino también porque la fiabilidad empezase a hacer estragos en las tres categorías. A falta de 8 horas para ver la bandera a cuadros, Ferrari seguía estando al frente de la prueba y la situación parecía haberse aclarado un poco más en lo referente a las posibilidades de sus perseguidores.

Aun así, los Ferrari no tuvieron una noche del todo tranquila ya que los dos prototipos oficiales llegaron incluso a caer posiciones al llegar al ecuador de la prueba, situándose en la sexta y la séptima posición en el caso del #50 y del #51 respectivamente, lo cual hizo que saltaran por un momento las alarmas. En el caso del coche de Miguel Molina, una penalización de 5 segundos por cortar la chicane les llevó a ceder algo más de tiempo, mientras que en el #51

la situación se fue complicando más y más por dos penalizaciones de 50 segundos y de 12,5 segundos que recayeron sobre él por superar la velocidad límite permitida en el pit-lane y por el toque con uno de los Corvette de TF Sport de la categoría LMG3 al principio de la noche.

Esto obligaba por tanto a los de Maranello a apretar los dientes, mientras que el Porsche #6 había cedido algo de terreno por un pinchazo lento que también lo llevó ligeramente a salirse de la secuencia de paradas que tenían programadas. Aun así, el prototipo de los alemanes llegó a situarse al frente de la carrera, por delante del Toyota #8 y del Ferrari #83 cuando la carrera se reanudó pasadas las 12 horas, tras el accidente sufrido por el LMP2 de Nielsen Racing #24 con Cem Bolukbasi al volante, algo que abrió una ventana de oportunidad para detenerse en boxes que la mayoría aprovechó.

No fue el único equipo que diría adiós a la carrera, ya que unas horas antes se confirmaba que Valentino Rossi se quedaba sin su primera gran oportunidad de pelear hasta el final por el triunfo de Le Mans cuando antes de llegar a la mitad de la prueba, un problema eléctrico hizo que su compañero Kelvin Van Der Linde se saliera a la grava al provocarle un mal funcionamiento de la dirección asistida. Aunque el equipo intentó seguir, finalmente tuvieron que retirarse.

Tampoco fue un buen día para los Cadillac semioficiales de Wayne Taylor Racing y de Wheelen. Uno de ellos, el #101 se paró por un problema de fiabilidad poco después de reanudarse la carrera tras el Coche de Seguridad y el segundo de ellos, el #311, abandonaba

cuando ya se había cumplido la hora 16, también por un problema técnico.

En lo referente a Ferrari, Porsche y Toyota parecía que iban a llevar la lucha hasta el final, con el #51 al frente de la prueba por delante del prototipo de AF Corse #83 y del Porsche #6, aunque dependía de la secuencia de las estrategias de cada uno de ellos para ver si el tercer Ferrari, el #50 estaba en el podio provisionalmente o no.

Todo parecía apuntar a que la edición de este año de las 24 Horas de Le Mans, era una carrera en la que todo parecía tranquilo hasta que había un elemento diferencial que provocaba un vuelvo en la misma. Y es que, con casi una decena de coches en la vuelta del líder, cualquier cosa podía suceder, con el cansancio y la fiabilidad cada vez más al límite. Ferrari seguía al frente, con el #51, pero seguido muy de cerca por el AF Corse #83, mientras que el #50 era uno de esos coches que necesitaba que pasase algo para pensar en recuperar ese terreno que perdió especialmente en las primeras horas de la noche, por una penalización de 50 segundos.

Desde AF Corse le pedían a Robert Kubica primero que no pasara al #51, para después decirle que se mantuviera empujando para ver si provocaba algún error en el 499P pilotado por Antonio Giovinazzi, pero lo cierto es que el italiano estaba gestionando por el momento a la perfección el tráfico de los doblados y conseguía mantenerse siempre como referencia visual cuando el #83 estaba teniendo incluso que parar antes que ellos en la secuencia de paso por el pit-lane y después de haber cumplido ambos (junto a otros 11 coches) con una penalización de drive-through en la hora 17 por haber infringido uno de los periodos de bandera amarilla previamente.





A estas alturas, nadie podía ocultar que los 499P estaban siendo los grandes dominadores de la edición y seguramente en Porsche y Toyota ya pocas eran las opciones que les quedaban en la manga y que dependían de sí mismos en cuestión estratégica. Quizás lo más noticiable durante estas últimas dos horas fue el error de Jules Gounon en el Alpine #36 que le envió a la gravilla en la escapatoria de Mulsanne, haciéndole en este caso caer a espaldas de la unidad gemela, el #35.

En cuanto a la clasificación más allá del dominio de Ferrari, el Porsche #6 se mantenía a la estela de los prototipos italianos, seguido en este caso del Toyota #8 y el Cadillac #12, mientras que el Porsche #5 mantenía a ralla a los dos BMW del Team WRT y al GR010 #7 que poco a poco, entre los errores del resto y los abandonos, conseguía hacerse un hueco entre los 10 primeros en lucha con el Cadillac #38.

Robert Kubica lideraba con un margen de entre diez y 20 segundos sobre el #50, que pilotaba Nicklas Nielsen en busca de la segunda victoria consecutiva. James Calado se intercalaba con una parada diferente y el Porsche #6 intentaba sin éxito seguir a los italianos con Laurens Vanthoor primero y Matt Campbell después. Ferrari mantenía el dominio en todo momento después del Safety Car nocturno, con un triplete. El camino se le allanó a Ferrari con Porsche cada vez más lejos y después con un error de Toyota, fruto de la pérdida de rueda del #8 con Ryo Hirakawa al volante. El Toyota perdió ocho vueltas y toda opción de podio o de rescatar un resultado destacable.

La carrera entraba en su recta final y muchos empezaban a mirar con preocupación la tabla de tiempos. Si bien había casi una decena de Hypercars en la vuelta del líder, el cansancio acumulado y la fiabilidad de las mecánicas al límite dejaba entrever la opción de

que se pudieran empezar a ver errores sobre el asfalto. Cualquier coche de seguridad o la aparición de un periodo de doble bandera amarilla podía permitir recortar diferencias rápidamente, pero pasó lo que parecía incluso más difícil. Con Alessandro Pier Guidi al volante, el Ferrari #51 estaba encarando la entrada al pit-lane cuando el italiano perdió el control del coche, trompeando y quedándose por unos segundos atrapado en la escapatoria de grava haciendo que el pulso de más de uno se acelerara. El transalpino consiguió salir del apuro y su lenguaje gestual al equipo desde el cockpit una vez que llegó a hacer su parada era el perfecto reflejo del mal trago que había pasado. En esos momentos había cambio de líder pasando a comandar el #83 de AF Corse.

La oportunidad para Phil Hanson, Yfey Ye y un estelar Robert Kubica quedaba completamente abierta. El polaco transformó su cabreo de la mañana en ese empuje necesario para conseguir la victoria en las 24 Horas de Le Mans 2025, aunque no fue nada sencillo el camino. A partir de entonces, los dos 499P de fábrica se lanzarían en escuadrón al ataque para tratar de alcanzar a un Robert Kubica que ya se había mostrado molesto durante la mañana cuando le habían pedido que no atacara a Antonio Giovinazzi. Al final de la 21ª hora, el Ferrari #83 se destacaba con casi 15 segundos de margen, mientras que el Porsche #6 no se preocupaba demasiado ya de lo que podía ocurrir por detrás después de que el Toyota #8 se quedara fuera de la batalla.

El Toyota #8 mejor clasificado, se encontraba saliendo de su 26ª parada en boxes cuando la tuerca de la rueda delantera izquierda se salió en pleno apoyo en la subida hacia el puente Dunlop. El neumático se destalonaba y el Toyota tendría que hacer una vuelta completa a tres ruedas, lo que lo sacó directamente de ese Top10 en el que se encontraba aparentemente bien consolidado.

» No way, we cannot win

El Cadillac #12 autor de la Pole Position, celebraba por tanto el ganar otra plaza para situarse dentro del Top5, mientras que el Toyota #7 se quedaba como único defensor de la marca, la cual además celebra este año su 40 aniversario de presencia en las 24 Horas de Le Mans. Completaban el Top10 el BMW #20 en la séptima posición, seguido por el Porsche #5, el BMW #9 y el Cadillac #38 del Hertz JOTA, todos ellos ya doblados.

A partir de ahí se iban a completar tres horas al sprint, en el que Robert Kubica exprimió al máximo su pilotaje hasta el final, teniendo en cuenta que sus compañeros habían realizado por parte de Yifei Ye 6 horas 29 minutos y Hanson un total de 6 horas y 33 minutos. Cada comunicación por parte del polaco con el ingeniero de carrera parecía un lamento más, hasta el punto de que dijo que «No way, we cannot win». Llevando todo el peso del equipo, con casi 11 horas de pilotaje, tres y media en la parte final, Kubica pasaba a quitarse la espinita de lo ocurrido el 22 de agosto de 2021, cuando se quedó a un suspiro de ganar Le Mans al pararse su prototipo

en la última vuelta, precisamente en la misma temporada en la que se coronó Campeón de las ELMS y regresó a Fórmula 1 con Alfa Romeo.

Lo de este 2025 fueron las 24 Horas de Le Mans con firma de autor por parte de Kubica, esa victoria con Ferrari que la historia, y su accidente en el Rally Ronde di Andora de 2011 le privaron de conseguir en la Fórmula 1 cuando ya había firmado por la Scuderia para competir en la temporada 2012 representando al Cavallino Rampante.

Fue Porsche la que apareció por sorpresa para quedarse con la segunda posición y romper por completo un triplete que hubiera sido incluso más insultante para sus rivales, los cuales tuvieron que callar, pero que no entendían cómo el ganador de las dos últimas ediciones de las 24 Horas de Le Mans y de las tres carreras disputadas hasta el momento en el Campeonato del Mundo de Resistencia 2025, habían mantenido este nivel de competitividad.





Los problemas en el #51 con el motor y un fallo de Antonio Fuoco cuando estaba superando a un doblado en persecución al Porsche #6, los dejaron fuera de la lucha con Kévin Estre, Matt Campbell y Laurens Vanthoor, los mismos que fueron descalificados el martes y tuvieron que comenzar la carrera desde la posición 21ª en parrilla. Para más inri, en Ferrari aplicaban órdenes de equipo y, con sus dos coches de fábrica con problemas, le daban al #50 la instrucción de dejar pasar al #51 de Pier Guidi, Calado y Giovinazzi pensando en esos puntos dobles que son claves para el campeonato, en un momento en el que ya de por sí el ganador de Imola y de Spa-Francorchamps ya tienen una gran ventaja frente al resto de rivales.

No habría sorpresas más allá en los últimos minutos y Robert Kubica, Yifei Ye y Phil Hanson conseguirían la victoria en la 93ª edición de las 24 Horas de Le Mans con un prototipo privado, repitiendo en este caso lo que sucedió precisamente hace dos décadas, cuan-



do en la edición 73 de la carrera, la victoria iba a ser para el trio conformado por Tom Kristensen, JJ Lehto y Marco Werner con el Audi R8 del equipo americano Champion Racing, también con unas condiciones similares a las que rodean al AF Corse #83 debido a su relación con el programa de Ferrari Hypercar.

El trabajo tanto de Ye como de Hanson se combinó a la perfección con el de Kubica, cerrando una edición en la que los Ferrari partían como favoritos y en la que dominaron durante prácticamente toda la carrera. Completaron las 10 primeras posiciones de la edición el Cadillac #12, el Toyota #7 en sexta posición, seguido del Porsche #7, el segundo Cadillac de Hertz JOTA #38 en octava posición, mientras que el Porsche #4 y el Alpine #35 cerraron las 10 primeras plazas, seguidos por el Alpine #36 que se retrasó por la salida de Gounon en la parte final y del primero de los Peugeot, 12º, ambos con tres vueltas menos, mientras que el mejor Aston Martin fue el #009 en el que está encuadrado Alex Riberas, 13º.



Club

www.ferrariclubespana.com

ESPÍRITU DE MONTJUÏC

CIRCUIT DE BARCELONA — 21 DE MARZO DE 2025

Texto: Fede García

Fotos: Andreu Artés @artes.max

y Sergio Calleja @sport.classic.car



—El fin de semana del 21 al 23 de marzo, se celebró en el Circuit de Barcelona-Catalunya, el mejor evento del mundo del motor clásico del Sur de Europa, el Espíritu de Montjuïc en su 11ª edición, y que desde el 2018 cuenta con la estrecha complicidad de las series Peter Auto, que aportan una amplia y variada inscripción de vehículos que colma las expectativas de los más exigentes apasionados del mundo de la competición.



CLUB ————— FERRARI ——— 1988 ——— 2025

60 ————— 88

MONTJUÏC - BARCELONA

————— 21 DE MARZO DE 2025

EMPORDÀ - GIRONA

————— 5 DE ABRIL DE 2025

CARRUSEL IRESA

————— 8 DE MAYO DE 2025

MARANELLO - ITALIA

————— 2 DE JULIO DE 2025



—El Ferrari Club España no quiso perderse este evento, y acudió al Circuit de Barcelona-Catalunya con sus Ferrari, que fueron estacionados en un espacio habilitado en el parking del circuito, junto a uno de los nuevos edificios construidos al final del pit lane, y que Ferrari a través de su Concesionario Oficial "Quadis Gallery" de Barcelona, eligió para abrir la "Casa Ferrari", un lugar exclusivo para los socios del club y clientes de la marca, que actuó de punto de encuentro y de descanso a lo largo de la jornada, pudiendo tomar algún tentempié o refrescos, y poder disfrutar de una manera más cómoda de todas las actividades que se llevaban a cabo en el circuit.

—Todo y el clima inseguro del fin de semana, a ratos con un sol radiante y en otros con intensos chaparrones, la actividad se desarrolló con normalidad, pudiendo disfrutar del ambiente de competición que se respiró en las distintas carpas de los equipos, en los boxes y en la pista. Además de la acción en pista, a lo largo del paddock se desarrollaron numerosas actividades, muchas de ellas pensadas para el público infantil, y otras dedicadas a los aficionados del mundo del motor, al modelismo y al coleccionismo, así como un mercadillo de recambios, exposiciones de clásicos, música en directo, etc.

—Divididos en siete especialidades distintas, las "Series by Peter Auto" las componen un total de 300 vehículos que van, desde los Turismos a los GT, de los Prototipos a los Grupo C o los Sport que triunfaron en Le Mans. De entre todas ellas destaca la multitudinaria "Classic Endurance Racing", que reúne los maravillosos Ferrari, Porsche, Ford, Lola, Chevron, Osella, y BMW, todos ellos prototipos o GT que dominaron el mundial de Sports entre 1966 y 1981. Cerca de 80 unidades distribuidas en dos parrillas conformaron un tipo de competición que, en la pista, ofreció un espectáculo simplemente increíble.





— Ver correr GT y Prototipos de 1966 a 1981, no está al alcance de muchos, pero los que tuvimos la fortuna de asistir este fin de semana a Montmeló, pudimos ver rodar de nuevo a los míticos Ferrari 512M, Ford GT40, Porsche 910 y 917K, Shelby Cobra y un batallón de Lola, Chevron y Porsche 911 RSR, disputándose la victoria entre las que habitualmente son, las carreras más disputadas del certamen.

— Destacar el gran número de Ferrari F430 GT2 en la "Endurance Racing Legends", una categoría formada por los GT y Prototipos más recientes que compitieron en la última década del siglo XX y en la primera del siglo XXI, y que volvieron a salir a la pista para disputar auténticas carreras.

— De entre los más de 300 vehículos clásicos presentes en el Espíritu de Montjuic, queremos destacar los Ferrari que competieron en las distintas categorías, como un 250GT SWB "paso corto", el 250GT Breadvan, conocido como la furgoneta del panadero, un 365GTB/4 Daytona Competizione, un 512M y un 550GT Maranello "Prodrive", además de los F430 GT2 anteriormente mencionados.

— Con la incorporación de todos estos vehículos, las "Series by Peter Auto" ofrecieron a los que asistimos al Espíritu de Montjuic, la posibilidad de ver competir a coches de hasta seis décadas de la historia de las carreras de resistencia, desde 1950 hasta 2010, transformándose un poco más, si cabe, en el espectáculo definitivo de la competición histórica.





T A N D E M

L U X U R Y T R A V E L

Puedes pedirle a Papá Noel
el viaje a Laponia que siempre has soñado...
O puedes diseñarlo con nosotros



Especialistas en viajes y experiencias únicas
por todo el mundo

www.tandemluxurytravel.com



Club

www.ferrariclubespana.com

RUTA POR EL EMPORDÀ

Girona ————— 5 DE ABRIL DE 2025

Texto: Fede García
Fotos: @bbc_n_spotts



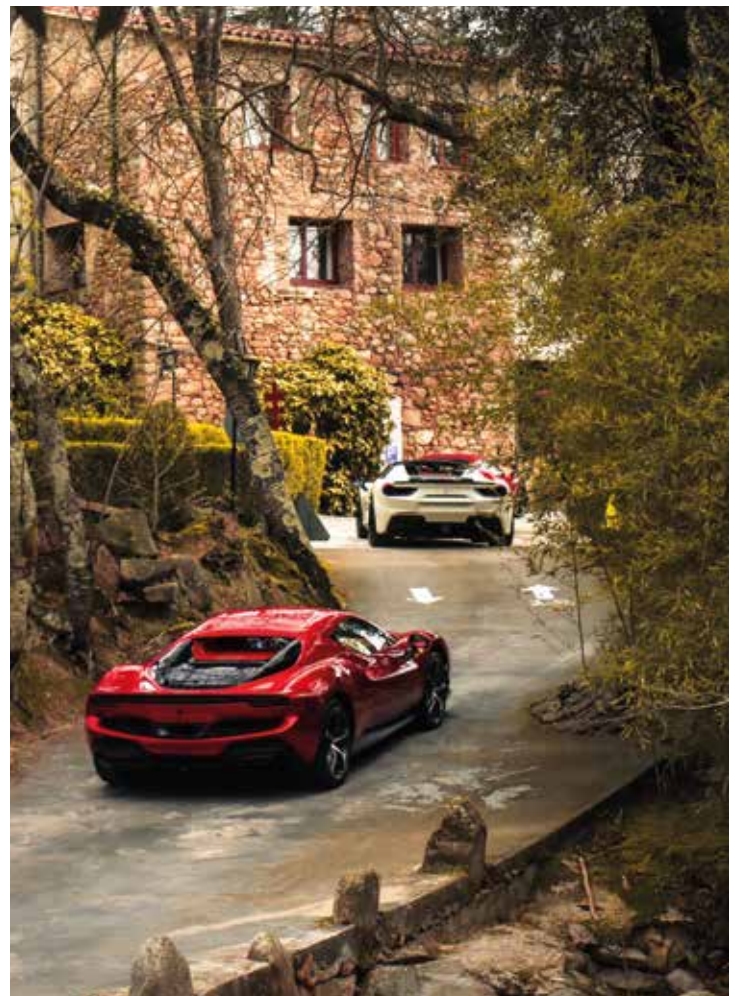
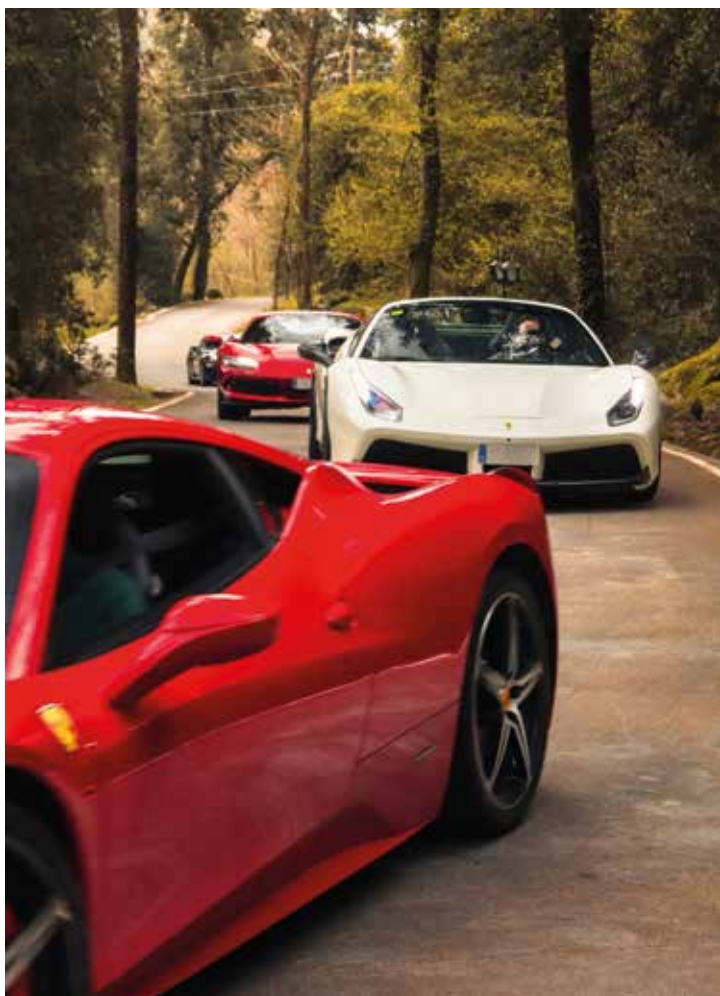
— El sábado 5 de abril, varios socios del Ferrari Club España nos encontramos para completar una ruta desde Barcelona hasta la población de Pals, en la provincia de Girona, para disfrutar de la conducción de nuestros Ferrari, por distintas carreteras en donde las curvas fueron las principales protagonistas.

— El punto de encuentro tuvo lugar en el Hotel Grand Hyatt de Barcelona (antiguo Princesa Sofía), donde estacionamos los coches en su parking y cogimos fuerzas con un desayuno continental.



CLUB ————— FERRARI —







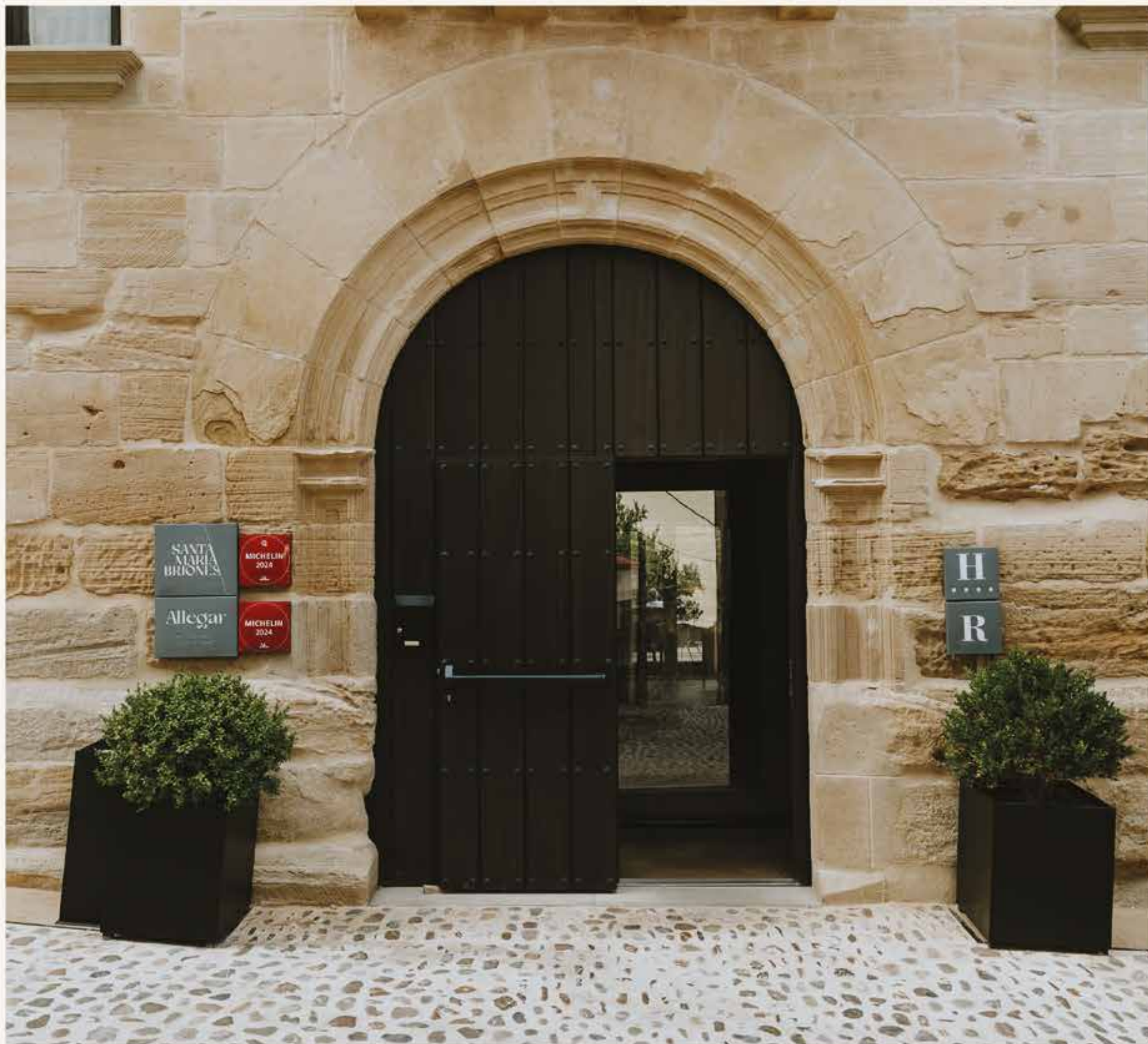


— A las 11:30h abandonamos el Hotel, para poner rumbo a Riells, tomando la autopista hasta llegar al Hotel Can Marlet Montseny, ya en la provincia de Girona. Allí hicimos una breve parada que aprovechamos para hacernos unas fotos, para volver de nuevo a la carretera dirección a Pals.

— La ruta que escogimos fue por carreteras con el mayor número de curvas, pasando por Breda, el Coll d'en Orri, Pla de la Mina, Hostalric, Riudellots de la Selva, Campllong, Cassà de la Selva, Sant Sadurní de l'Heura, Cruilles, La Bisbal de l'Emporda, Vulpellac, Canapost, Peratallada, y Sant Julià de Boada, hasta llegar al restaurante Pahissa del Más en Pals, donde se nos sirvió una copa de bienvenida y un aperitivo, para a continuación degustar un excelente almuerzo que puso el broche de oro a una bonita jornada de conducción.



CLUB — FERRARI —



HOTEL SANTA MARIA BRIONES
TU HOTEL EN LA RIOJA,
LA TIERRA CON NOMBRE DE VINO

Concepción 37
26330 Briones, La Rioja
reservas@santamariabriones.com
www.santamariabriones.com
+34 941 99 15 99
+34 623 48 12 18



CARRUSEL – IRESA

Pirineos catalán, francés y aragonés — 8 DE MAYO DE 2025



Texto: Fede García
Fuente y fotografía: IRESA

— El fin de semana del 8 al 11 de mayo, el equipo especialista en Motorsport, IRESA, en colaboración con el Ferrari Club España, organizaron el Carrusel- IRESA, una experiencia de amistad y conducción, en la que se recorrieron las carreteras más sinuosas y panorámicas del Pirineo catalán, del sur de Francia, y del Pirineo aragonés, con un total de 510 km.



CLUB — FERRARI —



— Con la celebración de este evento, la firma IRESA celebraba su 55 aniversario, a la vez que se rendía homenaje a los fundadores en 1979, del primer Club Ferrari España, con Manuel de Miguel al frente, junto a dos de los socios fundadores, Ramón Santesmasses a su izquierda, y a su derecha Pedro Goyoaga, los tres presentes en el Carrusel.

— En el evento logramos reunir 21 Ferrari, todos modelos diferentes, comenzando por el 275 GTB/4 y terminando por el novísimo 12 cilindri. Entre ellos estuvieron presentes, un Dino 246 GT, un 348 GT Competizione, un 360 Challenge Stradale, un F430, un 430 Scuderia, un 430 Spider 16M, un 599 GTO, un F12 tdf, un 488 Pista, un 812 Competizione, un Portofino, un Roma, un California, o un 296 GTB...

— El jueves día 8 llegamos al Parador Nacional de Lleida, un precioso convento del XVII, magníficamente restaurado y acondicionado como establecimiento hotelero de 4 estrellas. Después de reunirnos bajo el impresionante claustro, se nos sirvió un vino español de bienvenida, para pasar a continuación a la cena, durante la cual hubo un briefing explicativo y una proyección de imágenes para conocer el estrecho vínculo de IRESA (familia de Miguel) con Ferrari.

— Al día siguiente, y siguiendo las instrucciones del road-book que se nos entregó el día anterior durante la cena, llegamos escoltados por la Policía Local a las instalaciones de IRESA, donde se nos entregaron las placas y los dorsales del evento para nuestros coches. Un magnífico servicio de transporte de maletas, puesto por la organización, nos permitiría realizar la ruta de forma más cómoda sin tener que preocuparnos de nuestros equipajes.







— Cuando todos estuvimos listos, comenzamos la primera etapa hasta llegar al primer reagrupamiento en las Bodegas Costers del Sió, cerca de Balaguer. Allí se nos obsequió a cada uno de los equipos con una caja de vinos. Desde allí fuimos calentando motores cruzando el Puerto de Comiols de 944m, y de camino al impresionante Puerto de la Bonaigua de 2.072m, paramos a comer en el restaurante Castellarnau en Escaló.

— Finalizado el almuerzo, disfrutamos de las tortuosas curvas del puerto que nos llevaron a la Val d'Aran, hasta llegar a Casa Irene, un establecimiento de 4 estrellas muy frecuentado por la familia Real, donde cenamos y pasamos la noche.





— A la mañana siguiente, pusimos rumbo a Vielha, para adentrarnos en el Pirineo francés por le Col du Portilhon de 1293m, y continuar hasta le Col de Peyresourde de 1569m, bien conocido y apreciado por pertenecer al Tour Auto.

— Después de cruzar numerosos paisajes en los que parecía haberse detenido el tiempo, con escondidos castillos rodeados de casas donde se ha sabido guardar la homogeneidad en el estilo, llegamos al Musée du Circuit du Comminges, en la ciudad de Saint-Gaudens. Este circuito esconde una bonita historia estrechamente ligada a Ferrari y la Fórmula 1, que nos fue explicada por Bernard de Miguel y el presidente del museo Michel Ribet. También pudimos ver y sentarnos en las gradas intactas del año 1925, donde la multitud vio competir a los grandes pilotos de la época, como Alberto Ascari y Nino Farina, que lograron el doblete con Ferrari en el GP de Francia de 1952.





— Finalizada la visita, nos dirigimos hasta el Chateau de Bagen, situado a pocos kilómetros del circuito. Con dos hectáreas de terreno, nos abrió sus puertas para que nuestros Ferrari tomaran posesión de él, donde un reconocido cocinero francés nos hizo degustar un exquisito foie gras, además de otras delicatessen, mientras un pianista amenizaba con su música este mágico momento.

— Después de haber recuperado fuerzas, retomamos nuestra ruta que nos llevaría a cruzar de nuevo fronteras, esta vez de regreso a España por el Puerto de Bielsa de 1034m, ya en pleno Pirineo aragonés, hasta llegar al Monasterio de Boltaña, una edificación del siglo XVII reconvertida en establecimiento hotelero de 5 estrellas, a los pies del Parque Nacional de Ordesa.





— Después de una copa de bienvenida, se celebró la cena smart casual que pondría el punto y final al evento, pasando a continuación a una bonita sala abovedada, en donde se hizo entrega a cada equipo de un recuerdo de la salida, que consistía en una tuerca central de rueda como las usadas en los Ferrari de época.



LAMBERTS®



- Más de 200 productos para una Óptima Nutrición
- Avalados por estudios científicos
- Calidad y seguridad
- Etiquetado informativo y exacto

- Hechos en UK bajo Normas Farmacéuticas GMP
- No ingredientes OMG
- No ingredientes irradiados
- No testados en animales



50

Curso
2025-2026

ACADEMIA CASTIÑEIRA

Junto a la Ciudad Universitaria
(Metro Vicente Aleixandre)
C/Santiago Rusiñol 4.
28040 Madrid.

Teléf.: 915 338 201
644 631 945

www.academia.castineira.com
info@academiacastineira.com

 [academia_castineira](https://www.instagram.com/academia_castineira)

castiñeira Aniversario

PREPARACIÓN INGENIERÍAS



GRACIAS POR FORMAR PARTE DE ESTA HISTORIA



EXPERIMENTA
Baltazar



¡ESCANÉAME!

 663 850 596

BERNADÓ
LUXURY HOUSES



**Tu casa no necesita más metros.
Necesita una historia que merezca ser contada.**

**En Bernadó no vendemos propiedades.
Narramos arquitecturas que despiertan deseo.**

Cada residencia que representamos tiene algo que no se puede medir en planos ni en precios: **alma, carácter y legado**. Por eso, nuestros clientes —coleccionistas de belleza y rareza— no buscan “una vivienda”, sino una pieza irrepetible y exclusiva.

Y tú, si sientes que tu casa pertenece a esa categoría, quizá ha llegado el momento de dejar que su historia se escuche en los mismos círculos donde se habla de arte, de coches... y de excelencia.

BERNADÓ LUXURY HOUSES: Donde las propiedades extraordinarias encuentran su siguiente capítulo.
bernado.es | inmobiliariadelujo.com *(Atención confidencial y personalizada)*



Club

www.ferrariclubespana.com

VISITA A LA FÁBRICA FERRARI

Maranello (Italia) ————— 2 DE JULIO DE 2025

Texto: Fede García

Fotos: Socios del Ferrari Club España



———— Como cada año, el Ferrari Club España organiza durante el mes de julio, un viaje a Maranello para visitar la Fábrica Ferrari, como deferencia de la casa del "Cavallino" a sus clientes.

———— Al igual que los últimos años, elegimos para hospedarnos el Hotel Best Western Resort situado en la localidad de Casalbo di Formigine, un magnífico establecimiento de 4 estrellas perfectamente situado en la Via Giardini Nord, que une Módena y Maranello.



CLUB ————— FERRARI —————





—La mayoría de los inscritos al evento llegaron a lo largo del miércoles, pudiendo disfrutar los más mañaneros de la piscina y sus instalaciones para aligerar un poco el intenso calor del mes de julio. Por la noche y una vez llegados todos, cenamos en el restaurante Nero Balsámico del mismo hotel.

—Al día siguiente y una vez hubimos desayunado, nos dirigimos hasta la célebre firma Dallara para realizar un “Factory Tour”, visitando los distintos edificios de la marca, como los de Producción, Academia, Composite, Aerodinámica, Chasis. También visitamos una interesante exposición de vehículos que han marcado la historia de “Ingegner Dallara” primero, del “Dallara Automobili” después, de distintos deportivos como el Miura hasta el X19, así como de varios vehículos de competición en colaboración con Lancia, los monoplazas de la Indycar que corren en EE.UU. y muchos más.

—Finalizada la visita, pusimos rumbo hacia las colinas de Reggio Emilia en un tour panorámico por las carreteras de la zona Emiliana, hasta llegar al restaurante Ca` Matilde con una estrella Michelin, donde disfrutamos de una excelente comida preparada con productos de la zona y de su propio huerto.

—Por la tarde regresamos al hotel y al disponer de tiempo libre, algunos de nosotros nos acercamos hasta Maranello para hacer compras de merchandise Ferrari y modelismo para nuestras colecciones. La jornada finalizaría con una cena en el restaurante Montana, donde “Mamma Rosella” nos preparó un menú especial para nosotros, que colmó positivamente nuestras expectativas.

—El viernes por la mañana salimos hacia Maranello para nuestra visita a la Fábrica Ferrari. Aunque varios de nosotros visitamos la Fábrica cada año, siempre hay algo nuevo que descubrir que hacen de nuestra visita una experiencia realmente gratificante, como los nuevos edificios “E-boulding”, que se unen a la producción con





Recupera tu **confianza** con el Grupo líder
en **salud capilar** y su **tecnología exclusiva**

Reserva ya tu **consulta gratuita** con
diagnóstico médico capilar incluido

900 696 020 | insparya.es



TRASPLANTE CAPILAR MÉTODO INSPARYA® | TRATAMIENTOS CAPILARES PERSONALIZADOS

Número de registro CS15730. Grupo capilar único con certificado de calidad ISO 9001, cofundado por Cristiano Ronaldo.



los nuevos Ferrari Híbridos que incorporan sistemas eléctricos que mejoran sus prestaciones, o el nuevo edificio de Competizioni GT en el circuito de Fiorano, con los nuevos Hypercar 499P de Resistencia.

— Concluida nuestra visita, nos acercamos hasta el Restaurante “Il Cavallino” para degustar un menú preparado por el Chef, Massimo Butura, rodeados del típico ambiente ferrarista del establecimiento. Allí pudimos saludar y hacernos fotos con Benedetto Vigna, actual CEO de Ferrari.

— Por la tarde visitamos el Museo Ferrari de Maranello, y la jornada la completaríamos con una cena en el restaurante favorito del tenor Luciano Pavarotti, Europa 92, donde probamos algunos de sus platos preferidos.

— El sábado por la mañana nos dirigimos hasta la bodega Giacobazzi, una marca de vinos modenese que patrocinó a finales de los 70 y principios de los 80 a los pilotos de la Scuderia Ferrari de Fórmula 1, Gilles Villeneuve y a Jody Scheckter. Allí se nos ofreció una visita guiada a la Cantina Giacobazzi y a su Museo, además de una cata de sus mejores Lambruscos, y en el Museo pudimos observar numerosos recuerdos y objetos relacionados con el mundo de la Fórmula 1, y muy especialmente con Ferrari.

— Más tarde nos dirigimos hasta bodega Cleto Chiardi, la bodega más antigua de la Emilia Romagna. Tras una visita guiada a sus bodegas se nos ofreció una cata de sus distintos Lambruscos, para más tarde servirnos el almuerzo. La tarde la completamos con la visita a la Casa Museo Luciano Pavarotti.

— La cena esta vez la disfrutamos en la pizzeria “Studio 27” de Maranello, de nuestro amigo Armando, que nos ofreció una selección de las mejores pizzas de su carta de especialidades.





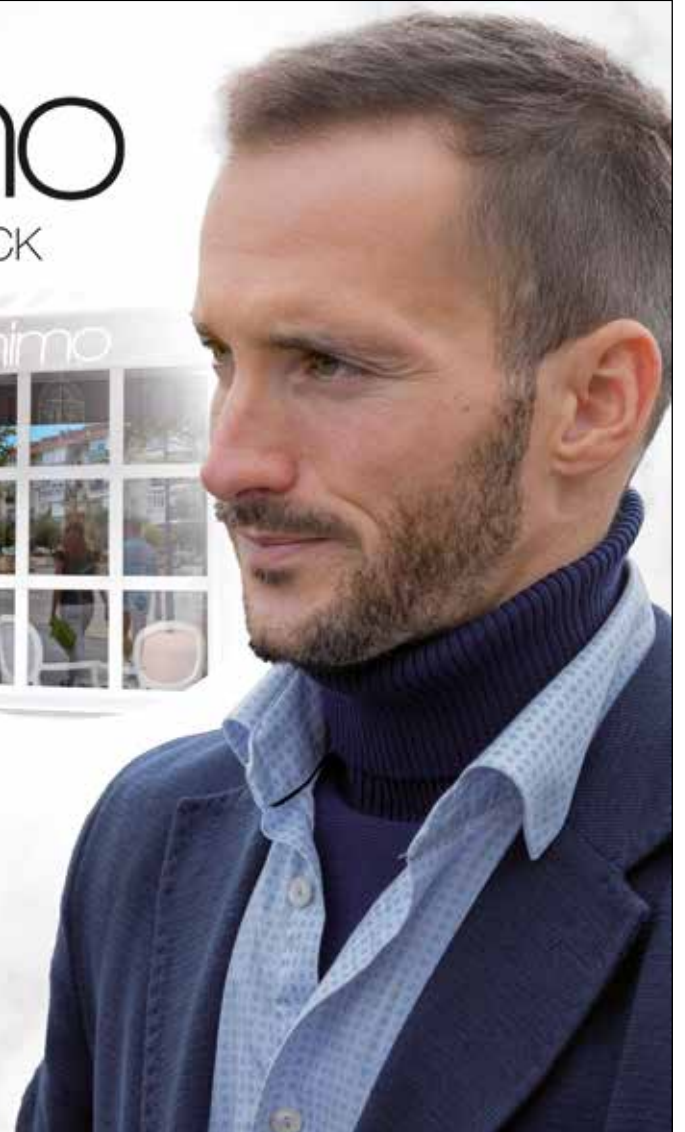
—El domingo por la mañana nos dirigimos a Módena, para visitar el Museo Enzo Ferrari, un clásico en nuestros viajes a Italia, que culminaría en un almuerzo en el Restaurante “La Vecchia Pirri”, un lugar mítico relacionado estrechamente con los primeros años de historia de Ferrari.

—Concluida la comida, nos desplazamos hasta Maranello, para ver en directo y en Pantalla Grande, el Gran Premio de la Gran Bretaña de Fórmula 1, en el Auditorio Enzo Ferrari, junto a los ferraristas de la localidad y compartir con ellos la pasión por la Scuderia del Cavallino, lugar elegido para poner punto final a nuestro evento.



minimo

DRESS YOUR NECK



Visita nuestra web
www.neckminimo.com

o **nuestra tienda oficial** en
C/ Gran Vía, 54 · 28220 Majadahonda, Madrid
609 26 02 94 | maycomas@neckminimo.com

Shell V-Power

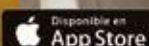


Siente nuestro máximo rendimiento

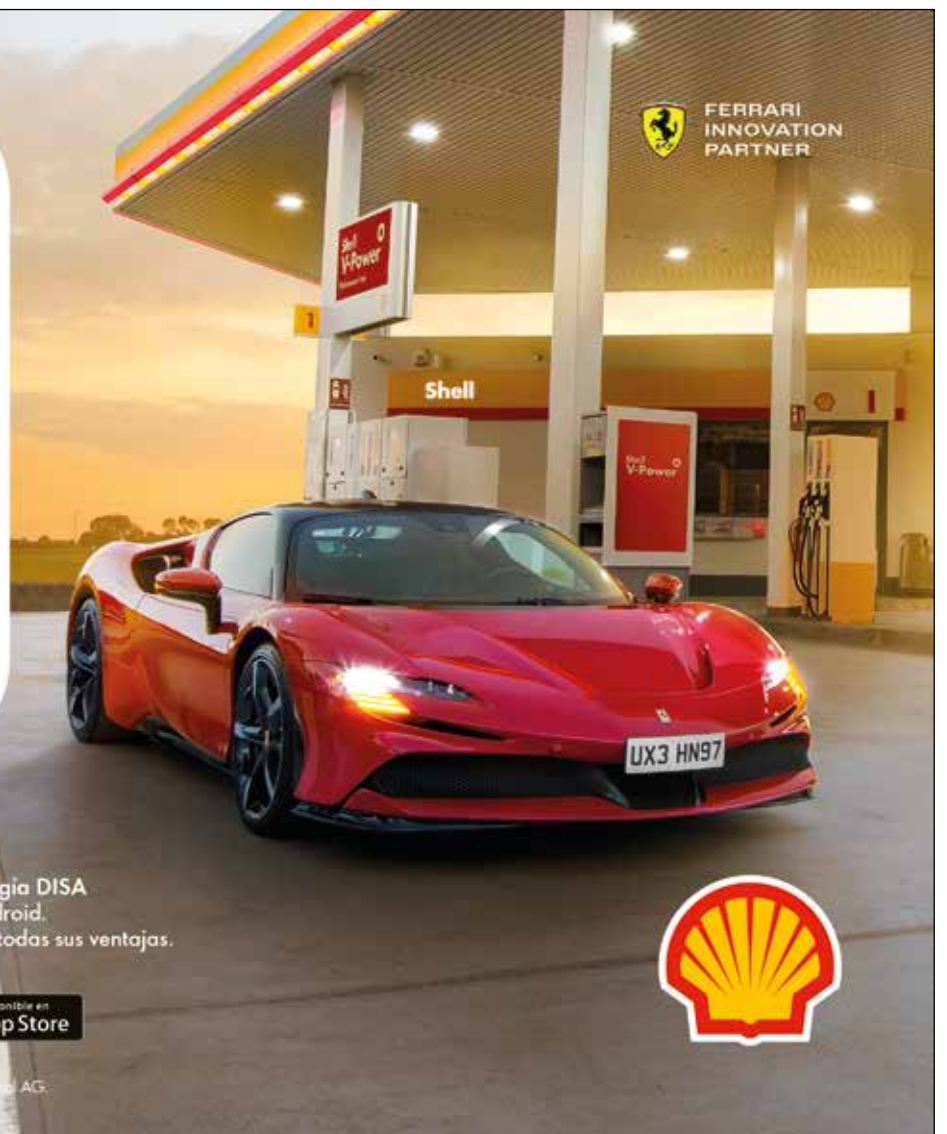
¡Shell V-Power te recompensa con
el doble de puntos Shell ClubSmart!



Descarga la app Mi Energía DISA
Disponible para iOS y Android.
Date de alta y aprovecha todas sus ventajas.
¡Tienes mucho que ganar!



Las marcas de Shell son utilizadas por DISA bajo licencia otorgada por Shell Brands International AG.





B
HOTEL
LOBBY
★★★★★

WHERE ELEGANCE MEETS
EXCLUSIVITY IN SEVILLE

—
WWW.LOBBYROOMHOTEL.COM



CONTACT: +34 854 53 88 68
RESERVAS@LOBBYROOMHOTEL.COM

MOTORHOMES
STX



BUILD TO INSPIRE DESIGNED TO ENDURE



Built on the power of Scania and Mercedes Actros chassis, STX Motorhomes redefine the art of travel. From the hand-finished interiors to the seamless pop-out architecture, STX Motorhomes reflects a passion for engineering without compromise.



Discover all of our models on stxmotorhomes.com

STXMOTORHOMES.COM



INFINITUM

Descubra el mejor resort residencial de golf de Europa, en la Costa Dorada

WELCOME TO EVERYTHING



El mejor Beach Club
de Europa



Tres campos de golf con
instalaciones de primer nivel



Excelente oferta gastronómica y
de producto de proximidad

Una selección exclusiva de viviendas sostenibles de
alto standing, situadas en un entorno natural incomparable, a pocos
pasos del mar Mediterráneo.

+34 977 12 90 70

www.infinitumliving.com

