

PRIMAVERA 2026

Ferrari Club

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

No.55



AMALFI SPIDER

ANVANA ARCHITECTS



We
design

E M O T I O N S





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
 MIGUEL SÁNCHEZ
 FERNANDO AMPUDIA
 LUIS TEJEDOR
 ANNA BURGSTALLER
 MIGUEL RENUNCIÓ

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

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
 EDITORIAL MIC

PUBLICIDAD
 BENITA ESPADAS

MARKETING
 FRANCISCO ROBLES

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



06 — **FERRARI SF-26**

16 — **FERRARI 312T**

20 — **AMALFI SPIDER**

30 — **FERRARI 250GT CALIFORNIA**

32 — **WEC 2026 LAS LIBREAS DEL 499P**

44 — **FERRARI LUCE**

50 — **250 GT LWB TdF**

57 — **LUCA - SEEING RED**

58 — **CALÇOTADA 2026**

66 — **RETRO MÁLAGA**

74 — **DÉNIA**



FUJII STORE



MODULNOVA

SF-26

**Ferrari SF-26:
concebido bajo el mayor cambio de
reglamento en la última década**





Ferrari afronta 2026 desde un nuevo escenario técnico.

El SF-26 presenta una aerodinámica renovada, un nuevo concepto de chasis y, sobre todo, la integración de una nueva generación de motorizaciones híbridas. Es un punto de partida para responder a un reglamento que replantea el diseño de los monoplazas en un contexto donde la eficiencia, la gestión de la energía y la integración de sistemas adquieren un papel central.



SF-26



El SF-26 parte de un reglamento que obliga a replantearse el monoplaza desde su arquitectura, con cambios simultáneos en chasis, aerodinámica y unidad de potencia

Un cambio reglamentario que redefine el concepto

El SF-26 nace en un contexto de transformación. El reglamento para la temporada de 2026 introduce cambios simultáneos en chasis, aerodinámica y unidad de potencia, con el objetivo de mejorar la eficiencia energética, reducir el peso de los monoplazas y reforzar la relevancia tecnológica del campeonato.

Se mantiene como base el motor V6 turbo de 1,6 litros, pero cambia su papel dentro del conjunto. La normativa elimina el MGU-H —responsable de recuperar energía del turbo— y refuerza el MGU-K —sistema eléctrico que recupera energía cinética—, lo que incrementa de forma significativa la contribución eléctrica al rendimiento total de la mecánica.

Este cambio desplaza la entrega de potencia hacia una mayor electrificación y convierte la gestión energética en un factor determinante a lo largo de cada vuelta, con un reparto más exigente entre motor térmico y sistema eléctrico. Un auténtico reto en diseño e ingeniería de pista.

A ello se suma la introducción de combustibles con origen sostenible, definidos por la normativa para reducir el impacto ambiental sin modificar la arquitectura fundamental del motor.

En paralelo, el reglamento afecta al peso de los monoplazas, que ahora son más ligeros —con un mínimo reglamentario de 770 kg en orden de marcha—, más compactos y con una menor dependencia del efecto suelo como base dominante a la hora de generar agarre y carga aerodinámica. Esto obliga a replantear los flujos de aire desde una perspectiva más global, equilibrando eficiencia y apoyo.

Arquitectura: integración como punto de partida

El desarrollo del SF-26 se articula en torno a un principio claro: la integración. Bajo el nuevo reglamento, la unidad de potencia deja de ser un sistema relativamente independiente para convertirse en un elemento estructural dentro del concepto global del coche.

Ferrari ha trabajado desde las primeras fases con una aproximación conjunta entre departamentos, definiendo una arquitectura que permita margen de evolución durante la temporada. En un entorno donde todos los equipos parten de una base nueva, esta flexibilidad adquiere valor estratégico.

El chasis mantiene la estructura de fibra de carbono con núcleo de nido de abeja, junto con suspensión push-rod en ambos ejes y caja de cambios longitudinal de ocho velocidades. Estos elementos se reorganizan en función de las nuevas exigencias energéticas y de empaquetado.

SF-26



La banda blanca del SF-26
es un homenaje directo al 312T de 1976



SF-26



La aerodinámica pierde dependencia del efecto suelo y se reorganiza en torno a la eficiencia e integración de todos los elementos del coche







Unidad de potencia: una nueva lógica híbrida

El mayor cambio técnico del SF-26 se encuentra en la unidad de potencia. La eliminación del MGU-H simplifica la arquitectura del sistema, mientras que el MGU-K incrementa su protagonismo hasta niveles cercanos a los 350 kW, lo que sitúa al componente eléctrico en el centro del rendimiento.

El motor térmico mantiene la arquitectura V6 de 1,6 litros, con inyección directa a alta presión —hasta 350 bar— y un único turbocompresor que opera dentro de los márgenes habituales de la F1 moderna, con regímenes que pueden aproximarse a las 150.000 rpm, en línea con las exigencias de compresión y eficiencia de este tipo de sistemas.

El sistema ERS incorpora baterías de iones de litio con una capacidad de entrega limitada por reglamento —en torno a 4 MJ por vuelta en condiciones de descarga—, lo que obliga a optimizar cada fase de uso energético.

En este contexto, la gestión de la energía adquiere una dimensión estratégica. El piloto participa de forma activa en esa gestión, ajustando el uso del sistema en función de la situación en pista.

Aerodinámica: eficiencia como eje del diseño

La normativa de 2026 introduce una profunda revisión del enfoque aerodinámico. La menor centralidad del efecto suelo obliga a redefinir la generación de carga y a trabajar con un equilibrio más amplio entre superficies, flujo y resistencia.

La nueva generación híbrida elimina el MGU-H y refuerza el sistema eléctrico, desplazando el equilibrio del conjunto hacia la gestión de la energía en pista

El SF-26 adopta líneas más limpias y una filosofía centrada en la eficiencia global del conjunto. La gestión del flujo se distribuye de manera más amplia, con cada elemento de carrocería contribuyendo de manera significativa al equilibrio aerodinámico.

En este contexto, soluciones como la aerodinámica activa adquieren una mayor relevancia, pues permiten adaptar el comportamiento del coche a distintas fases de la vuelta. El diseño se plantea con la capacidad de modificarse en tiempo real en función de los datos que se obtengan en pista.

Un monoplaza concebido para evolucionar

El SF-26 inaugura una nueva etapa técnica en F1. El reglamento redefine la relación entre aerodinámica, peso y energía, y Ferrari responde con un planteamiento centrado en la integración y la eficiencia.

El rendimiento se construirá a lo largo de la temporada, en un entorno donde la capacidad de evolución marcará la diferencia. Es ahí donde el coche adquiere sentido, dentro de un proceso continuo de ajuste y desarrollo.



#16



Las regulaciones de 2026 exigen un nivel de preparación aún mayor, especialmente para nosotros, los pilotos. Hay muchos sistemas nuevos que entender y optimizar, por lo que hemos estado muy implicados desde las primeras fases del desarrollo del proyecto».

Charles Leclerc

#44



Lewis Hamilton

La temporada 2026 representa un enorme desafío para todos, probablemente el mayor cambio reglamentario que he experimentado en mi carrera. Cuando comienza una nueva era, todo gira en torno al desarrollo, al crecimiento como equipo y a avanzar en la misma dirección. Como piloto, estar involucrado desde el principio en el desarrollo de un coche tan diferente ha sido un reto especialmente fascinante, trabajando estrechamente con los ingenieros para ayudar a definir una dirección clara».



«Desarrollar el SF-26 requirió que nos adaptáramos a un marco normativo completamente nuevo. Dedicamos mucho tiempo a la fase conceptual para captar la mayor cantidad posible del nuevo contexto regulatorio y técnico. También tuvimos que asegurarnos de que la arquitectura del coche nos permitiera suficiente flexibilidad para el desarrollo durante la temporada. En este entorno, la eficiencia y la integración de características como la aerodinámica activa son cruciales. El SF-26 representa un gran esfuerzo colaborativo de todo el equipo en la fábrica, y estamos deseando comenzar la temporada»

Loïc Serra
director técnico de chasis



«Bajo la normativa de 2026, la unidad de potencia pasa a ser una parte más integral que nunca del concepto global del coche. El papel significativamente mayor del componente eléctrico, la introducción de un combustible 99% sostenible y la eliminación del MGU-H representan un cambio claro de filosofía, más que una simple evolución respecto al periodo de 2014 a 2025.

Esto nos obligó a replantear la arquitectura de la unidad de potencia desde el principio, centrándonos en la eficiencia, la integración y la gestión de la energía, siempre en estrecha colaboración con nuestros compañeros del departamento de chasis. Se trata de un reto técnico complejo, que hemos abordado con gran respeto y disciplina, con el objetivo de optimizar todo el sistema del coche a medida que avanza la temporada».

Enrico Gualtieri
director técnico de la unidad de potencia





FERRARI 312T

La banda blanca del **SF-26** es un homenaje directo al **312T** de 1976, el revolucionario diseño de Mauro Forghieri marcado por su caja de cambios transversal y excelente equilibrio, definición de una nueva etapa para la evolución técnica en la Scuderia Ferrari.



—Aunque ha pasado medio siglo, para la afición a la F1 resulta imposible olvidar la temporada de 1976. Prueba de ello es el tributo que brinda la pintura del SF-26 a uno de los monoplazas más relevantes en la historia técnica —y emocional— de la Scuderia Ferrari: el 312T.

—Con diseño a firma del disruptivo Mauro Forghieri, su mezcla de aerodinámica avanzada, materiales ligeros y depurado equilibrio de pesos representó la respuesta más depurada al avance de los diseñadores británicos, quienes revolucionaron la F1 con sus novedades en chasis y aerodinámica.

—Presentado en 1975, el 312T alcanzó su madurez al año siguiente —justo hace medio siglo—, en un campeonato donde su rendimiento quedó definido por la coherencia del conjunto: su éxito no se basó en una solución aislada, sino en la integración eficaz de distintos elementos mecánicos y estructurales asentados en el bajo centro de gravedad brindado por su motor a 180°.

Caja de cambios transversal: la solución de Forghieri

—Una de las señas mecánicas más distintivas del 312T fue su caja de cambios situada en posición transversal, justo delante del eje trasero. Esta disposición, decisión técnica de Mauro Forghieri, redujo la extensión del conjunto motor-transmisión para concentrar masas en la zona central del monoplaza, clave para reducir en lo posible el momento polar de inercia.

—El resultado fue un comportamiento más equilibrado en cambios de dirección, con mejoras claras en estabilidad, frenada y tracción a la salida de curva. En suma: al estrenar una disposición «transversale», que definió al modelo con la letra T, el 312T llevó al límite las soluciones ensayadas con el 312B nacido en 1970.

Montezemolo, Regazzoni y Lauda.



Niki Lauda conquistó para siempre el respeto y admiración de rivales y aficionados, algo indisociable al 312T

—El chasis respondió a una construcción mixta, con paneles de aluminio remachados sobre una estructura tubular de acero capaz de ser rígida sin renunciar a pesar poco más de los 575 kg reglamentarios. Una base prometedora para los más de 500 CV desplegados por el motor con 2.992 cm³, 12 cilindros a 180°, cuatro válvulas por cada uno y doble árbol de levas por bancada, capaz de girar hasta unas endiabladas 12.000 rpm.

—Sin duda, un *capolavoro* en la historia de la Scuderia Ferrari, emparentado en su apertura plana con la *berlinetta* 512 BB y el Alfa Romeo 33 TT12, ganador de la temporada mundial de resistencia en 1975.



1976, cincuenta años de una temporada desgarradora

—Tras su estreno parcial en 1975 —no compitió hasta el tercer GP de la temporada—, el 312T demostró al año siguiente ser un diseño eficaz y con margen de mejora. Niki Lauda, vigente campeón, dotado de una habilidad especial para la puesta a punto en la pista de pruebas, aprovechó la coherencia y cohesión del diseño de Forghieri para situarse en cabeza del campeonato.

—Sin embargo, durante el GP de Alemania, el 1 de agosto de aquel mismo año, sufrió el accidente que desfiguró su rostro al quedar atrapado entre las llamas. Un suceso traumático que, para sorpresa de la afición y la propia Scuderia Ferrari, no doblegó la tenacidad del piloto, quien regresó a la parrilla de salida a los 42 días, durante el GP de Italia.

—En solo seis semanas, Niki Lauda pasó de luchar por su vida a ajustarse de nuevo el casco sobre unas heridas aún no sanadas. El sufrimiento era evidente, también el clamor de los tifosi agolpados en la curva de la Parabólica; fue uno de los momentos más emocionantes en toda la historia de Monza, en todos los tiempos clásicos de la *categoría reina*.

—La temporada continuó con una competencia feroz entre el Ferrari de Lauda y el McLaren de James Hunt. Todo se decidió por un punto en la última carrera, el GP de Japón, donde, bajo una intensa lluvia, el piloto de la Scuderia decidió retirarse sin tentar más a la suerte.

—Acabó segundo la temporada de 1976, pero, tras aquello, Niki Lauda conquistó para siempre el respeto y admiración de rivales y aficionados. Algo indisociable al 312T, reconocible gracias a su particular toma de aire en blanco. Con este recuerdo en su pintura, los SF-26 prometen nuevas emociones a los tifosi del 2026.



Clay Regazzoni, Niki Lauda y Enzo Ferrari.



DE BELLOTA 100% IBÉRICOS



CONDICIONES ESPECIALES CLUB FERRARI

Marqués de Aracena 4 - 21360 Jabugo (Huelva). España - T. 955 02 46 94
atencionalcliente@consorciodejabugo.com - 959iberico.com

De: **PROFESIONAL**

A: **PROFESIONAL**

Si trabajas en un colectivo, este banco es para ti

Hazte cliente y
accede a **condiciones
exclusivas** pensadas para
profesionales como tú:

- **Financiación y ahorro** en condiciones preferentes.
- **Viaja mejor pagando menos** (Salas VIP, Fast Track, eSIM, traslados...)
- Servicios sin coste* que te hacen **la vida más fácil** (chef a domicilio, belleza, asistente personal y muchos más)

Hazte cliente y empieza hoy
a **disfrutar de tus ventajas**



Es el momento 

*Servicios ofrecidos por Vivofácil, S.A., con domicilio social en C/ Miguel Yuste 23, 28037, Madrid y NIF A-82277963. Todos los servicios salvo el de asistente personal tienen una bolsa compartida de 2 horas sin coste al año. Una vez utilizada esa bolsa de 2 horas los servicios tienen un coste. Consulta con Vivofácil detalle de los costes asociados una vez consumida la bolsa de 2 horas. Los servicios de asistente personal son ilimitados y no tienen coste. Sujeto a tributación según la normativa fiscal vigente.

Amalfi Spider, el placer de conducir a cielo abierto





Presentado en marzo de 2026 como relevo del Roma Spider, mantiene el enfoque de gran turismo 2+2 y motor V8 aportando mejoras en mecánica, aerodinámica y gestión electrónica, orientadas a combinar prestaciones elevadas con una experiencia de conducción a cielo abierto más precisa, fluida y abierta al entorno.



Su V8 biturbo de 3.855 cm³ con 640 CV a 7.500 rpm y 760 Nm entre 3.000 y 5.750 rpm es el último exponente de la familia F154

El Amalfi Spider parte de una base bien conocida dentro de Ferrari: la arquitectura de motor delantero-central. La posición retrasada del bloque y una distribución de masas del 48/52 marcan el equilibrio del conjunto y su forma de apoyarse en curva.

A partir de ahí, el trabajo se centra en adaptar esa base a la configuración abierta. No hay cambios de concepto, pero sí ajustes en rigidez y aerodinámica para que el comportamiento del coupé se mantenga incluso sin techo.

Las dimensiones —4,66 metros de longitud y 2,67 de batalla— ayudan a mantener ese equilibrio entre estabilidad y agilidad, en línea con el planteamiento del modelo.

Último ejemplo de la familia de motores F154

El Amalfi Spider recurre a la última evolución del V8 biturbo F154 de 3.855 cm³, con 640 CV y un régimen máximo de 7.600 rpm. Es una

mecánica de sobra conocida, pero aquí el desarrollo se centra en cómo responde más que en cuánto entrega.

Los turbocompresores, capaces de girar hasta 171.000 rpm, se gestionan de forma independiente, con sensores específicos para cada bancada. Esto permite reducir la inercia y afinar la respuesta del acelerador con una entrega más progresiva.

A ello se suman una nueva unidad de control, árboles de levas aligerados y un bloque optimizado junto al uso de aceite de baja viscosidad, que mejora la eficiencia en frío. El resultado es una curva de par más aprovechable en regímenes medios, donde el Amalfi Spider desarrolla la mayor parte de su uso común en carretera.

La caja F1 DCT de ocho velocidades mantiene cambios rápidos, pero también introduce mejoras en suavidad cuando el ritmo baja, algo que se aprecia en conducción cotidiana a velocidades reducidas.



Aerodinámica y estabilidad en configuración abierta

La ausencia de techo obliga a replantear el trabajo aerodinámico, por ello, el Amalfi Spider se ha desarrollado con el objetivo de mantener niveles de eficiencia comparables al coupé.

El alerón trasero activo trabaja con tres configuraciones y se ajusta automáticamente según la velocidad y las aceleraciones. En su posición de máxima carga genera hasta 110 kg a 250 km/h, con un aumento de resistencia contenido.

El conjunto se apoya en un trabajo más amplio: difusor optimizado, generadores de vórtices y una gestión térmica integrada en el diseño.

En conducción abierta, el deflector de viento integrado en los respaldos traseros cobra especial importancia. Se acciona mediante un botón y permite reducir turbulencias sin aislar al conductor del entorno.



Capota y planteamiento de uso

Ferrari ha optado por una capota de lona con cinco capas y una estructura pensada para combinar aislamiento y ligereza. El sistema, con cinemática en Z, se abre en 13,5 segundos y puede accionarse en marcha hasta 60 km/h.

Plegada, ocupa solo 220 mm, lo que permite mantener una capacidad de carga de 255 litros con el techo cerrado y 172 litros en abierto. Son cifras que encajan con el planteamiento del coche: no limitar su uso a momentos puntuales.

El aislamiento, comparable al de un techo rígido, refuerza esa idea de continuidad en el uso.

Electrónica y gestión del comportamiento

El Amalfi Spider integra una arquitectura electrónica que coordina todos los sistemas dinámicos. El Side Slip Control 6.1 actúa como eje, gestionando la interacción entre dirección, par motor y estabilidad.

El sistema de frenada *brake-by-wire* mejora la precisión y reduce el recorrido del pedal, mientras que el ABS Evo, apoyado en sensores 6D, optimiza la distribución en cualquier condición de adherencia.

A ello se suma un sistema de estimación de agarre basado en la dirección eléctrica, que permite anticipar pérdidas de tracción incluso fuera de situaciones límite. El clásico *manettino* ofrece cinco configuraciones (Wet, Comfort, Sport, Race y ESC-Off), con transiciones más progresivas y una respuesta más afinada en los modos más dinámicos.



La aerodinámica activa ajusta el alerón trasero según la velocidad para generar hasta 110 kg de carga, una cifra relevante para la estabilidad de un modelo a cielo abierto





La capota se abre o cierra en 13,5 segundos incluso a 60 km/h. Además, permite un nivel de confort térmico y acústico cercano al de la versión cerrada



Nuevo paso para los descapotables de Maranello

El Amalfi Spider no redefine su categoría dentro de Ferrari, más bien introduce ajustes precisos en mecánica, aerodinámica y gestión electrónica que amplían su rango de uso sin alterar el equilibrio de partida. La evolución se concentra en cómo se comporta en condiciones reales más que en lo declarado sobre el papel.

En ese contexto, los encantos del Amalfi Spider se despliegan fuera de cifras y fichas técnicas, cuando la conducción se abre al entorno y el conjunto responde con estilo, potencia y un carácter progresivo. Ahí es donde encuentra su coherencia: integrando prestaciones y experiencia de conducción a cielo abierto en un Ferrari que homenajea una de las costas de la antigua *dolce vita*.



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.valencia.ferraridealers.com



Ferrari Classiche



Ferrari Classiche

Ferrari.com



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Amalfi Spider

- » Longitud: 4,66 m
- » Anchura: 1,97 m
- » Altura: 1,30 m
- » Batalla: 2,67 m
- » Peso: 1.556 kg
- » Maletero capota cerrada: 255 litros
- » Maletero capota abierta: 172 litros
- » Motor: V8 3,9 l biturbo de 640 CV y 760 Nm de par
- » Transmisión: Doble embrague F1 DCT de 8 velocidades
- » Aceleración (0-100 km/h): 3,3 s
- » Velocidad máxima: 320 km/h







FERRARI

250GT

CALIFORNIA

El origen de una fórmula vigente

Imágenes: RM Sotheby's

El nuevo **Amalfi Spider** se incluye en una tradición bien definida: la del Ferrari a cielo abierto para disfrutar en sintonía con el entorno. Su origen descansa en el **250 GT California**, desarrollado durante los años cincuenta tras dulcificar lo aprendido en las carreras. Pura *dolce vita*.

El 250 California nació como un Ferrari «a cielo abierto» para el mercado estadounidense, canalizado por Luigi Chinetti —costa este— y John Von Neumann —costa oeste—

—A finales de los años cincuenta, Estados Unidos ya era un mercado clave para Ferrari, en gran medida gracias a importadores radicados en la costa este como Max Hoffman o Luigi Chinetti —fundador de la escudería NART, expiloto y amigo personal de Enzo Ferrari—.

—No obstante, ciertos distribuidores intuyeron la demanda de modelos deportivos con carrocerías spider en la soleada costa oeste. Aquel rumor llegó a los despachos de Maranello, donde trasladar la mecánica de la saga 250 a un uso más centrado en la conducción relajada bajo climas favorables —como el de California— se consideró una excelente propuesta comercial.



Compartía chasis y mecánica con las berlinetta de la serie 250, manteniendo un vínculo directo con la base técnica de las variantes más prestacionales



Su planteamiento, centrado en disfrutar en conexión con el entorno, establece una línea de modelos descapotables que Ferrari mantiene hasta hoy

—Además, el ideal de la dolce vita también invitaba a hacer lo mismo entre la selecta clientela europea asentada en las costas del sur de Francia y el oeste de Italia. Todo sumaba para desvelar el proyecto del 250 California a finales de 1957.

Derivado de la serie 250

—El 250 California responde a una lógica distinta a la de otros Ferrari contemporáneos. Su origen no se encuentra en un programa de competición, sino en la adaptación de un

producto existente a un uso más amplio. La demanda de modelos descapotables —unida al perfil del cliente norteamericano y el afán por una elegancia depurada— condicionó su diseño desde el inicio.

—Sin embargo, esto no impidió mantener unas prestaciones acordes a lo esperado bajo un capó con el cavallino rampante, pues el California derivó de los 250 GT dominantes en circuitos y carreras de resistencia, con una mecánica V12 Colombo de 2.953 cm³ capaz de rendir 240 CV a 7.000 rpm ya en su primera serie, lanzada al mercado en 1958 tras desvelarse el prototipo unos meses antes.

—El chasis tubular, la disposición mecánica y numerosos componentes estructurales eran compartidos con los 250 GT berlinetta, cuyos chasis evolucionaron en paralelo a los del California: LWB —de 1958 a 1960— y SWB —de 1960 a 1963—, los primeros con 2.600 mm de batalla y los segundos con 200 mm menos, en busca de una mejor dinámica en los giros.

Un icono de estilo atemporal

—La carrocería, realizada por Scaglietti con diseño de Pininfarina, estableció el canon estético para los spider de la dolce vita, solo en rivalidad con las líneas del Lancia Aurelia B24 Spider America, de la misma firma y también influido en su zaga por la llamada «línea Florida».

—La producción del 250 California fue muy limitada, con 106 unidades sumando ambas series. Hoy en día, esta exclusividad —unida a lo icónico de su diseño, uno de los más representativos en Ferrari— aúpan sus cotizaciones al nivel más selecto de entre todo lo visto en el mercado internacional de coleccionistas.





W E C



Fede García - Redacción de Noticias (FCE)
Fotos: Ferrari-AF Corse
© 2026 Ferrari Club España

2026



Ferrari presenta en Módena las libreas 2026 del 499P



Y nos adelantan sus intenciones
de reeditar los títulos mundiales



El pasado 25 de febrero, Ferrari presentaba en el Museo Enzo Ferrari de Módena, la librea 2026 del Ferrari 499P, el Hypercar con el que el equipo de Maranello quiere mantener su hegemonía en el Mundial de Resistencia. Los vigentes campeones del mundo quieren expresar al máximo el ciclo normativo y mantener su dominio en el WEC, con la continuidad como bandera.

En Ferrari ya tienen todo preparado para el inicio de la temporada 2026 del Mundial de Resistencia, en el que dedicarán todos los esfuerzos en revalidar la hazaña lograda el pasado año. Para lograrlo, han apostado por mantener la misma alineación de pilotos, la misma alineación con la que debutaron en 2023. Por cuarta temporada consecutiva, en el coche #51, el vigente Campeón del Mundo de Pilotos, continúan **Alessandro Pier Guidi, James Calado y Antonio Giovinazzi**, mientras que en el #50 volverán a ser **Miguel Molina, Nicklas Nielsen y Antonio Fuoco** los encargados de pilotarlo, con el claro objetivo de ser ellos esta temporada quienes consigan el título de pilotos para Ferrari.

La continuidad es la nota dominante en la decoración del coche. El color Rosso Scuderia, sigue siendo el predominante, pero esta vez en brillo en lugar de mate, a imagen del monoplaza de Fórmula 1 de la Scuderia. También veremos el Giallo Modena, que define todas las líneas de la carrocería con especial énfasis en el *cockpit*, donde aumenta su presencia. La mayor novedad es la orientación de las líneas diagonales, que este año por primera vez apuntan hacia el alerón trasero.

Los dos 499P lucirán esta temporada debajo del escudo del Cavallino Rampante, junto al paso de rueda delantero, los laureles que

representan el título Mundial de Constructores logrado en 2025, mientras que el #51 contará con los laureles en las aletas de las puertas, celebrando la corona de pilotos.

En cuanto al aspecto, el coche apenas ha cambiado a la vista. Tan sólo pequeños detalles aerodinámicos que derivan del trabajo intensivo llevado a cabo durante 2026 en distintos túneles de viento, prácticamente indistinguibles y por indicación de la Federación Internacional de Automovilismo. La mejora se ha centrado más bien en el trabajo de correlación entre simulador y pista, así como en el ajuste de operaciones del equipo.



"El túnel de viento que habíamos utilizado anteriormente para la homologación ya no está disponible, por lo que la Federación decidió medir todos los coches en un nuevo túnel en Estados Unidos. Y eso es lo que hicimos, lo que dio lugar a un reposicionamiento de nuestro coche en términos de su ventana de permanencia, que hay que comprender y adaptar en términos de configuración", destacaba Ferdinando Cannizzo, responsable de Resistencia de Ferrari.

En este sentido, Ferrari es el único equipo junto a Peugeot que no va a gastar más 'jokers' de los que les permite el reglamento para esta temporada. La última actualización sustancial del 499P data de la prueba de Sao Paulo de 2024 y, para 2026, todos sus rivales excepto Peugeot, que centra sus esfuerzos en renovar su coche para 2027, traerán actualizaciones.

"Los objetivos para la temporada 2026 son claros: seguir rindiendo a un alto

nivel y defender el liderazgo que conseguimos en 2025. Es un reto que sin duda no será fácil, pero lo daremos todo con la esperanza de seguir obteniendo buenos resultados, tal y como hicimos la temporada pasada", señalaba Antonio Coletta, Director Global de Resistencia y Corse Clienti. *"Sin duda, el reto será difícil, porque nuestros rivales competirán con coches mejorados, mientras que nosotros hemos adoptado un enfoque diferente, ya que creemos que nuestra competitividad*



La mayor novedad es la orientación de las líneas diagonales, que este año por primera vez apuntan hacia el alerón trasero



OUR HERITAGE
YOUR HERITAGE

YUSTY

MADRID 1914

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



C/ AYALA, 20
ENTREPLANTA · 28001
YUSTY1914.COM



Los objetivos para la temporada 2026 son claros: seguir rindiendo a un alto nivel y defender el liderazgo que conseguimos en 2025







sigue siendo suficiente para luchar en cabeza. Pero, en cualquier caso, no será fácil. Dominar la temporada como lo hicimos el año pasado ha empujado a todos nuestros rivales a mejorar en áreas en las que quizás eran menos competitivos, por lo que esperamos una batalla muy reñida", afirmaba.

Un aspecto importante que sí cambia para 2026 son los neumáticos. Michelin, suministrador único del Mundial de Resistencia, cambia las ruedas para la próxima temporada, unas gomas que sustituyen materias primas por materiales reciclados y que buscan aumentar las prestaciones en pista: un calentamiento más rápido (cabe recordar que no hay mantas térmicas), mayor con-

sistencia en cada relevo y una degradación más lineal. **"Habrá que redescubrir no sólo la correlación entre los datos del túnel de viento y los de la pista, sino también una nueva correspondencia entre la configuración del coche y los nuevos neumáticos. Hasta ahora no hemos tenido la oportunidad de explorar todos los compuestos, sólo hemos probado el compuesto medio y hemos comprendido que hay una mejora en términos de calentamiento, pero no hemos comprendido del todo el impacto en el equilibrio del coche, por lo que aún queda mucho trabajo por hacer antes del inicio de la temporada. En el último mes que nos queda, profundizaremos en estos aspectos que serán decisivos para el desarrollo",** señalaba Cannizzo.

Aunque en un principio estaba previsto iniciar el mundial en Losail, primero con los test colectivos el 22 y 23 de marzo, en los que Ferrari terminaría de poner a punto sus coches con el ya tradicional Prólogo y, luego, disputar la primera prueba de la temporada, los **1.812 kilómetros de Qatar** el 28 de marzo, la carrera fue anulada debido a la inestabilidad existente en la región del Medio Oriente tras desatarse el conflicto bélico protagonizado por Israel y EE.UU. contra Irán. Por este motivo, el arranque de la temporada del Mundial de Resistencia 2026 sería en Imola, del 17 al 19 de abril, mientras que el Prólogo se celebraría el 14 de abril.

Dos días después de la presentación en el Museo Enzo Ferrari de Módena, AF Corse







mostraba la librea del Ferrari 499P #83 que participará en la temporada 2026 del Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA, como equipo privado.

Como ya se anunció hace tiempo, al volante del HYPERCAR de color Giallo Modena volveremos a ver al trío ganador de las 24 horas de Le Mans 2025, es decir, **Robert Kubica, Yifei Ye** y **Phil Hanson**, este último unido como el chino a la lista de pilotos oficiales del Cavallino Rampante.

El equipo de Amato Ferrari, con sede en Piacenza, confirma el mismo color con el que siempre se ha distinguido en la parrilla de

salida de la clase HYPERCAR, pero con algunas pequeñas modificaciones estilísticas.

Al igual que sus hermanas oficiales #50 y #51, el #83 también tendrá la banda (en este caso, rojo Ferrari) rodeando el habitáculo, pero con la diferencia de que también aparecerá una en el morro, justo encima de los faros, lo que le dará un aspecto totalmente nuevo al prototipo, que en años anteriores simplemente invertía los colores de los otros dos, acentuando la identidad racing del equipo.

Además, también aparecen algunos nuevos patrocinadores, como Natzka y Esa-

Nano, que ocupan el espacio de las dos bandas rojas y también a lo largo de todo el alerón trasero. Por último, destacar la bandera irisada situada en la banda parasol del parabrisas, sobre el habitáculo, ganada con el triunfo en la categoría reservada a los equipos privados que compiten entre los HYPERCAR.

En Imola, los Ferrari intentarán ser competitivos para comenzar con firmeza su asalto a una nueva corona mundial en el WEC, marcando desde el inicio el camino hacia otro título, justo como hicieron en 2025.



FADIPAR
GLOBAL PROJECTS, S.L.

FORMACIÓN MÉDICA AVANZADA

De la idea clínica al programa *acreditado.*

Estructuramos programas formativos en entorno hospitalario y quirúrgico real, con rigor académico e innovación aplicada.



i.

Academia

Talleres, cursos y programas hands-on en entorno anatómico y clínico, dirigidos a profesionales que deseen participar, desarrollar o crear programas de formación.

ii.

Innovación

Investigación y desarrollo aplicado a la práctica clínica. Soluciones propias como Bleph Tissue Map™.

iii.

Corporativo

Impacto social, bioética y acceso responsable a la salud.

¿Tienes una idea de curso? La convertimos en una realidad formativa estructurada.

INFO@FADIPAR.COM

www.fadipar.com

Barcelona, España



DIRECCIÓN MÉDICA

Dr. Juan Carlos Sánchez España

MD, PhD · Oftalmología · Cirugía Oculoplástica
Colegiado COMB 53021

DIRECCIÓN EJECUTIVA

Afranio Restrepo Villaruel

MBA, MSc · Director Ejecutivo



FERRARI LUCE

punto de partida hacia la transición eléctrica



Ferrari inicia su transición al vehículo eléctrico situando el foco en un elemento poco habitual en sus lanzamientos: el interior. El Luce no se presenta a través de cifras o prestaciones, sino desde el puesto de conducción, donde se concentra el principal desafío de esta nueva etapa: redefinir la relación entre vehículo y conductor en ausencia del motor como eje sensorial.



El desarrollo del interior corre a cargo del Centro Stile Ferrari —Flavio Manzoni— en colaboración con LoveFrom, el estudio fundado por Jony Ive —ex Apple— y Marc Newson



Ferrari LUCE



En un Ferrari de combustión, el interior organiza el acceso a un sistema definido por la mecánica. El motor estructura tanto el comportamiento como la experiencia. En un eléctrico, esa referencia desaparece y desplaza el peso del diseño hacia la interfaz.

El Luce parte de esa premisa. No intenta reproducir esquemas anteriores ni compensar la ausencia con más elementos digitales. La intervención se orienta en sentido contrario: reducir, ordenar y jerarquizar.

El habitáculo se concibe como un volumen único, limpio, donde instrumentación y consola central se integran sin fragmentación. La disposición responde a una lógica funcional, en la que cada elemento ocupa una posición definida dentro del conjunto.

Interfaz: menos superficie, más control

El desarrollo de la interfaz se aleja del planteamiento dominante en el vehículo eléctrico, basado en grandes pantallas táctiles. Ferrari introduce una solución híbrida en la que hardware y software se desarrollan de forma conjunta.

Los controles físicos recuperan protagonismo. Botones, diales e interruptores mecánicos se mantienen para funciones clave, con el objetivo de reducir la dependencia de la pantalla y limitar la carga cognitiva en conducción.

La organización distingue de forma clara entre entradas y salidas: mandos agrupados en módulos físicos y pantallas dedicadas a la visualización. Esta separación facilita la lectura de la información y permite ejecutar acciones sin intermediación digital innecesaria.

Volante e instrumentación: referencias reinterpretadas

El volante adopta una estructura de tres radios que remite a los diseños Nardi de los años cincuenta y sesenta, reinterpretados en aluminio mecanizado. Está compuesto por 19 piezas y reduce su peso en aproximadamente 400 gramos respecto a un volante convencional.





La interfaz prioriza controles físicos frente a superficies táctiles, con una organización clara entre entradas: mandos y salidas: pantallas





Integra dos módulos de control diferenciados. A la izquierda, el *e-manettino* gestiona la entrega de potencia y la recuperación de energía. A la derecha, el clásico *manettino* mantiene el control de los modos dinámicos y otros sistemas del vehículo.

El cuadro de instrumentos combina elementos digitales y mecánicos. Tres indicadores circulares organizan la información: potencia y regeneración en el izquierdo, velocidad y nivel de batería en el central, parámetros dinámicos en el derecho. La presencia de una aguja física introduce una referencia directa al lenguaje tradicional de Ferrari, aplicada a un contexto eléctrico.

El conjunto se completa con un *binnacle* solidario al volante, una solución poco habitual en la marca, que mantiene la instrumentación alineada con el campo de visión del conductor.

Materiales y procesos: precisión industrial

El interior del Luce se construye a partir de una selección de materiales orientada a la durabilidad y la precisión. El aluminio, utilizado en múltiples componentes, se mecaniza a partir de bloques sólidos mediante procesos CNC —Control Numérico Computarizado— de tres y cinco ejes.

El material empleado es una aleación 100 % reciclada, sometida a un proceso de ano-

dizado que genera una microestructura superficial de alta resistencia y estabilidad cromática.

El uso del cristal se extiende a varios elementos, incluidos *displays* y superficies de control. Este material aporta resistencia al rayado y mejora la visibilidad, además de permitir soluciones constructivas que no eran habituales en interiores de automóviles.

Interacción: del gesto al sistema

El diseño del Luce presta atención a la secuencia de interacción. El arranque del vehículo se articula en torno a una llave fabricada en Gorilla Glass con pantalla E Ink, una solución inédita en automoción. Su inserción en la consola activa una secuencia coordinada de iluminación en el habitáculo.

El panel de control central se monta sobre una articulación esférica que permite orientarlo hacia conductor o pasajero. Este elemento introduce un grado de adaptabilidad poco habitual y refuerza la dimensión compartida de la experiencia.

El sistema incorpora también un *multigraph* central con tres motores independientes y varios modos de funcionamiento —reloj, cronógrafo, brújula y *launch control*—, una pieza que integra referencias de relojería en un contexto digital.

LA CONSOLA CENTRAL

Es un módulo independiente que integra la llave, la palanca de cambios, los reposabrazos, el espacio de almacenamiento y los controles de la cabina trasera. Está revestida de cuero italiano de primera calidad y cuenta con un compartimento forrado en Alcantara. Los controles de la palanca de cambios están fabricados con precisión en aluminio anodizado y cristal con textura selectiva.



REVESTIMIENTOS DE ASIENTOS

Su forma sencilla y discreta resulta muy cómoda y lujosa, con dos opciones de diseño, tres opciones de tejido y múltiples combinaciones de colores.



Ferrari LUCE



El sistema técnico se apoya en una nueva plataforma eléctrica con cuatro motores, uno por rueda, y un chasis con un 75 % de aluminio reciclado

**Una base técnica en segundo plano**

Junto al desarrollo del interior, Ferrari avanza algunos elementos de la arquitectura técnica. El Luce se apoya en una plataforma eléctrica con un motor en cada rueda, lo que permite gestionar de forma independiente la entrega de par y optimizar la tracción.

El conjunto se asienta sobre un chasis construido en un 75 % de aluminio reciclado, con una estructura orientada a rigidez y reducción de peso. La disposición de los componentes contribuye a un centro de gravedad bajo, un factor determinante en el comportamiento dinámico.

Redefinir sin romper

El Luce no plantea la electrificación como un cambio de identidad, sino como una reorganización de prioridades. Al desaparecer el motor como elemento central, el diseño se desplaza hacia la interfaz, los materiales y la forma en que el conductor interactúa con el coche.

Ese desplazamiento no implica ruptura. Ferrari mantiene referencias reconocibles — en el volante, en la instrumentación o en la jerarquía de la información—, pero las reinterpreta dentro de un sistema distinto.

En ese equilibrio se sitúa el interés del proyecto: no en lo que elimina, sino en cómo reordena lo que permanece.



Equipado con el V12 Colombo de tres litros y un chasis de batalla larga, el 250 GT *Berlinetta* combinó estabilidad a altas velocidades con fiabilidad mecánica, factores determinantes en las competiciones de resistencia





3

250 GT LWB TDF:
la victoria del marqués
de Portago y el nacimiento
de las versiones
Tour de France



La victoria del chasis 0557 GT en el Tour de France Automobile de 1956 no solo consolidó al 250 GT Berlinetta en las competiciones de resistencia, también fijó una nomenclatura que Ferrari ha mantenido vigente durante décadas. La reciente aparición en subasta de esta unidad permite analizar su contexto histórico, técnico y deportivo.

En 1956, Ferrari no bautizó un modelo, fijó una denominación. La victoria de un 250 GT Berlinetta LWB en el Tour de France Automobile estableció el origen de las siglas TdF, empleadas para identificar a muchas de las *berlinettas* prestacionales orientadas a la competición.

El chasis 0557 GT —vencedor de aquella edición— es el inicio de esta saga, una de las etiquetas más persistentes en la historia de Ferrari, con múltiples ejemplos en la familia 250 de los años cincuenta y presencia contemporánea gracias al F12 TdF del año 2015, una muestra avanzada de aerodinámica, puesta a punto del chasis y comportamiento dinámico en curvas.

Tour de France Automobile: un banco de pruebas para los GT de calle

Para entender qué representa la denominación TdF es determinante conocer el contexto donde surge. Durante los años cincuenta, el Tour de France Automobile constituía una

de las pruebas más completas y exigentes del calendario europeo de resistencia.

A diferencia de las competiciones centradas en un circuito, combinaba carreras en trazados permanentes como Reims, Rouen o Montlhéry con tramos de carretera abierta, subidas de montaña y pruebas de aceleración. En conjunto, aquellas ediciones presentaron trazados con siete días y más de 3.000 kilómetros. Una prueba contundente para las mecánicas de la época.

Este formato obligó a la presentación de vehículos capaces de mantener un rendimiento constante en condiciones muy diversas, convirtiendo la prueba en un reto tanto o más exigente que competir en Le Mans o la Panamericana. La fiabilidad, la facilidad de mantenimiento y el equilibrio dinámico tenían un papel equivalente al del puro rendimiento.

Durante la primera mitad de los años cincuenta, el Tour de France estuvo dominado

por Ferrari frente a una competencia formada por Jaguar, Mercedes-Benz y Maserati. Modelos como el 212 *Export*, el 225 S o el 250 MM consolidaron la presencia de Maranello, con pilotos como Piero Taruffi, Luigi Chinetti o Maurice Trintignant entre los vencedores.

En 1956, el chasis 0557 GT fue inscrito con el número 73 y pilotado por el español Alfonso de Portago junto al estadounidense Ed Nelson. El resultado consolidó el potencial del 250 GT *Berlinetta* y marcó el inicio de sus éxitos consecutivos en la categoría GT.

La unidad se impuso en cinco de las seis pruebas en circuito disputadas durante aquella edición, subrayando la superioridad de su diseño en un contexto muy competitivo, con el 300-SL «Sportabteilung» —preparado en el departamento de competición de Mercedes-Benz y pilotado por Stirling Moss— a modo de durísima competencia.



El chasis 0557 GT se impuso en cinco de las seis pruebas en circuito de aquella edición, consolidando el potencial del modelo en un entorno de máxima exigencia





La victoria en el Tour de France Automobile de 1956, con Alfonso de Portago y Ed Nelson, dio origen a la denominación TdF, adoptada por Ferrari para muchas de sus berlinettas con orientación deportiva



Alfonso de Portago y su vínculo con la Scuderia Ferrari

Alfonso de Portago representó un caso singular en la estructura deportiva de Ferrari a mediados de los años cincuenta. Miembro de la aristocracia española, desarrolló una trayectoria breve pero intensa en el automovilismo internacional, combinando participaciones en pruebas de monoplazas, resistencia y GT durante al menos tres temporadas.

Su relación con la gerencia de Maranello se formalizó en 1956, cuando participó en varias pruebas del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 como piloto oficial de la Scuderia. Debutó en el GP de Francia y tomó parte en cinco pruebas de la temporada, dentro de una plantilla en la que Ferrari presentó formaciones variables con frecuentes relevos. Su mejor resultado se dio en el GP de Gran Bretaña de 1956, donde fue el primer español en subir a un podio de la F1 al quedar segundo con su D50, una de las unidades gestadas en el antiguo equipo Lancia, con Vittorio Jano en la dirección técnica.

En paralelo, su actividad en pruebas de resistencia resultó muy relevante. Ferrari concentraba buena parte de su esfuerzo en este tipo de competiciones, y de Portago se integró en eventos de larga distancia donde ser constante y habilidoso en imprevistos

muy dispares era la fórmula ganadora. En ese contexto, su victoria absoluta en el Tour de France Automobile de 1956 representó el punto culminante de su carrera.

Desgraciadamente, al año siguiente, durante la Mille Miglia de 1957, el prometedor piloto sufrió un accidente mortal al volante de su Ferrari 335 S. A la altura de Guidizzolo, uno de los neumáticos reventó a alta velocidad, de Portago perdió el control y las piezas disparadas segaron la vida del copiloto Edmund Nelson y nueve espectadores, algunos de ellos en edad infantil.

El suceso tuvo un impacto inmediato en el automovilismo internacional y motivó la cancelación definitiva de la Mille Miglia. Además, incentivó el debate sobre la seguridad de las competiciones y desencadenó uno de los trances legales más tensos en la biografía del *commendatore* Enzo Ferrari.

Arquitectura LWB: estabilidad en recta frente a agilidad en giros

En su chasis, la unidad ganadora del Tour de France 1956 corresponde a la primera serie de *berlinettas* 250 GT LWB —Long Wheel Base— con una distancia entre ejes de 2.600 mm. Esta configuración alargada responde a una lógica presente en ciertos Ferrari de competición de los años cincuenta, con ejemplos como los 340 Mexico

Vignale, concebidos para exprimir la potencia de los V12 Colombo en las rectas de la Carrera Panamericana.

La idea era cubrir largas distancias a ritmo elevado, priorizando la estabilidad a altas velocidades frente a un peso y una capacidad de giro útiles en tramos revirados, donde los motores menos potentes pueden tener su oportunidad si se insertan en bastidores ligeros y bien equilibrados. En suma: aunque las *berlinetta* LWB presentan un acusado subviraje, renuente a la agilidad necesaria en una carretera de montaña, su aplomo en rectas fue la base perfecta para dar rienda suelta a los V12 con carburadores Weber.

Además, el chasis 0557 GT presenta rasgos específicos de producción. Se trata del noveno de los catorce de la primera serie y uno de los primeros carrozados en los talleres de Scaglietti. Los paneles en aluminio, basados en un diseño de Pininfarina, responden a criterios de ligereza y eficacia aerodinámica.

No obstante, el protagonista del 250 GT LWB «ex-marqués de Portago» se encuentra bajo el capó desmontable: hablamos del V12 Colombo con 2.953 cm³, ángulo de 60 grados entre bancadas y hasta 260 CV gracias a la alimentación por carburadores afinados para la competición.



Una pieza clave en el mercado actual

Tras su periodo en carreras, esta unidad ha mantenido un historial de conservación reconocible y documentado. Su relevancia histórica, al ser el modelo fundacional para la denominación TdF, hizo de su lote uno de los más destacados en las subastas de RM Sotheby's celebradas en Rétromobile Paris 2026.

Aunque la casa británica no ha confirmado la cifra, existe consenso sobre superar los diez millones de euros. Pero este dato resulta secundario. Al fin y al cabo, hablamos de una de las *berlinetta* más importantes en toda la historia de Maranello. ¿Qué importa aquí el dinero?



Alfonso de Portago y Cabeza de Vaca, marqués de Portago, nació en 1928 dentro de una familia aristocrática a caballo entre Londres, Biarritz y Madrid. Desde la adolescencia se inclinó por el deporte, practicando natación, esgrima, polo, hípica e incluso bobsleigh, donde llegó a competir en los VII Juegos Olímpicos de Invierno.

No obstante, si algo marcó su carrera deportiva fue el automovilismo. A mediados de los años cincuenta se incorporó a la Scuderia Ferrari para ser el primer español en subir a un podio de F1, concretamente en el Gran Premio de Gran Bretaña de 1956. También disputó en dos ocasiones la Carrera Panamericana y los 1000 km de Buenos Aires, donde fue segundo en 1954 y tercero en 1957.

Fuera de las pistas, su vida mantuvo el mismo ritmo: se movió en los círculos de la alta sociedad internacional y protagonizó relaciones muy conocidas, como su matrimonio con la modelo Carroll McDaniel o sus vínculos con Dorian Leigh y la actriz Linda Christian. Su trayectoria se quebró en 1957, cuando al volante de un 335 S encontró la muerte en la Mille Miglia, protagonizando un fatal accidente que acabaría con su vida, la de su copiloto y nueve espectadores.

MINORIC

BLUE EDITION / MINORIC 262 / LEGACY / 262 CASACAS ROJAS

GINEBRAS PREMIUM

**EDICIÓN
LIMITADA**

Mejor ginebra de
España 2026/2027.
"Inspired by calm"



Martin Perasategui

Embajador de Minoric Gin

SABOR INSUPERABLE
Ginebras Premium

► minoricgin.com





LUCA SEEING RED

—La figura de Luca Cordero di Montezemolo, clave en la historia reciente de Ferrari, centra el documental *Montezemolo: Corazón Rojo*, que revisa la reconstrucción de la escudería italiana en algunos de sus momentos más delicados.

—Dirigido por Manish Pandey, el filme adopta la forma de una larga conversación entre Montezemolo y el periodista y piloto Chris Harris, una de las voces más reconocibles en el actual periodismo del motor centrado en la alta gama. Harris viaja a Italia para entrevistar al empresario y repasar, a partir de ese diálogo, las decisiones que marcaron el rumbo de Ferrari y la Scuderia durante las últimas décadas. Además, el relato se apoya en material de archivo para ambientar esos episodios en su contexto histórico y visual.

—Dirigido por Manish Pandey —guionista de *Senna* (2010)—, el documental mantiene el pulso narrativo al tiempo que aporta una gran cantidad de información deportiva, con especial atención a figuras determinantes dentro y fuera de la pista.

—Montezemolo llegó a Ferrari en los años setenta de la mano de Enzo Ferrari y formó parte del equipo que alcanzó el título de F1 con Niki Lauda en 1975. Años después, ya como presidente, impulsó la reorganización de la empresa para devolver a la escudería a la primera línea, con la etapa de Michael Schumacher como referencia, y crear una de las mejores gamas de calle nunca vistas en Maranello.

—Con una duración cercana a los cien minutos, la película propone un recorrido por una etapa decisiva del automovilismo deportivo reciente a través de uno de sus principales protagonistas. Documento obligado para cualquier ferrarista.





Club

www.ferrariclubespana.com

CALÇOTADA 2026

EL MILÁ - TARRAGONA — 16-17 DE ENERO DE 2026



Texto: Fede García

Fotos: Izan Jerez @iamotors_

—El primer evento del año del Ferrari Club España fue, como ya es tradición, la célebre Calçotada que organiza nuestro presidente el Sr. Josep Rodríguez, por la zona de Tarragona. En esta ocasión y debido a la inscripción para este evento de numerosos socios de fuera de Catalunya, se eligió el Hotel Mas Boronat de la localidad de Salomó, para que estos socios pasaran la noche y a la vez, como punto de encuentro con el resto de inscritos que llegarían al día siguiente.



CLUB ————— FERRARI — 1988 — 2026

58 ————— 77

CALÇOTADA 2026



16 DE ENERO DE 2026

RETRO MÁLAGA 2026



24 DE ENERO DE 2026

DÉNIA



28 DE FEBRERO DE 2026



—Mas Boronat es un resort rural y hotel con encanto, ubicado en una masía catalana del siglo XVII en Salomé (Tarragona), que combina historia con comodidades modernas. Situado en una finca de 300 hectáreas con viñedos y olivos, destaca por su restaurante de cocina catalana, piscinas, entorno natural para senderismo y su ubicación a 12 km de la Costa Dorada.

—Debido a la lluvia que hizo acto de presencia desde primera hora de la mañana, por cuestiones de seguridad, se anuló una ruta de conducción que había preparado la organización. Por este motivo, cuando llegaron todos los inscritos al evento, salimos dirección a Tarragona para visitar el Museo del Puerto.



— Situado en un antiguo almacén construido en el primer tercio del siglo XX, el Museo muestra el patrimonio marítimo y portuario de la costa catalana a través del tiempo; desde que los romanos llegaron a la antigua Kesse, y la transformaron en Tarraco hasta la expansión de los siglos XIX y XX. El espacio expositivo explica la relación de Tarragona con el mar; los oficios, el puerto pesquero vinculado a la emblemática del Serrallo, el puerto deportivo y las embarcaciones creadas en la ciudad (como la *pulga*, el bote balandro de recreo de poca eslora). La exposición se complementa con la colección de Esteve Galindo, conjunto de modelos a escala de todo tipo de barcos.







—Finalizada la visita nos dirigimos hasta el Restaurante «El Mas Bell», situado en El Milá, muy cerca de Valls, donde estacionamos nuestros Ferrari en su amplio aparcamiento, para pasar a continuación al comedor donde se nos serviría la Calçotada.

—Como en ocasiones anteriores, se unió a nosotros la Sra. Ariadna Verge, directora de desarrollo de negocio comercial en QUADIS y presidenta Women's SuperCars Club, acudiendo con algunas integrantes de dicho club, que compartirían mesa con nosotros disfrutando de nuestra tradicional Calçotada.





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.academiacastineira.com
info@academiacastineira.com

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

castiñeira Aniversario

PREPARACIÓN INGENIERÍAS



GRACIAS POR FORMAR PARTE DE ESTA HISTORIA



Club

www.ferrariclubespana.com

RETRO MÁLAGA 2026

XIII SALÓN AUTO & MOTO ————— 24 DE ENERO DE 2026



Texto: Fede García

Fotos: Jesús Calderón (Marbella Photocars),

———— Como cada año, los socios del Ferrari Club España de Andalucía amantes de los vehículos clásicos, teníamos en nuestras agendas una cita para dirigirnos al Palacio de Ferias y Congresos de Málaga, para visitar el Salón Auto Moto Retro de Málaga 2026.



CLUB ————— FERRARI —————





— Una vez allí, dispusimos de un área de aparcamiento reservado con vigilancia para nuestros coches, próxima a la entrada del recinto, y ya en el interior dispusimos de tiempo libre para visitar las distintas exposiciones de vehículos clásicos, que en esta ocasión destacó, no solo por una amplia selección de automóviles y motos históricas, sino también por los numerosos stands de accesorios, repuestos, modelismo y coleccionismo, y compraventa de vehículos clásicos, entre otros.

— Finalizada nuestra visita, salimos con nuestros Ferrari dirección a La Noria, donde disfrutamos de un excelente almuerzo, que se convirtió en el broche de oro que pondría el punto final a una excelente jornada dedicada al mundo del motor.



GODWANA

TRAVEL EXPERIENCES

Escape the ordinary

www.godwana.cs

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



ASIA GARDENS

HOTEL & THAI SPA

www.asiagardens.es

ALICANTE, SPAIN







LEONARDO

Hotels

19 hoteles en España

290 en Europa

Come join us

Reserva ya en leonardo-hotels.es



Club

www.ferrariclubespana.com

DÉNIA

Comida Restaurante El Pegolí — 28 DE FEBRERO DE 2026



Texto: Fede García

Fotos: Socios del FCE

— El pasado sábado 28 de febrero, los socios del Ferrari Club España de la zona de Levante, nos reunimos en el Restaurante **El Pegolí**, de Dénia, para comer tras disfrutar de la conducción de nuestros Ferrari.

— Fundado en 1943, El Pegolí es toda una institución culinaria en Dénia, Alicante, famoso por ser pionero en la promoción de la **gamba roja de Dénia** como un producto de lujo. Ubicado en primerísima línea de la costa de Las Rotas, ofrece una experiencia gastronómica mediterránea con vistas espectaculares al mar desde su terraza y salón acristalado, desde donde disfrutamos de la famosa gamba roja y de una espectacular paella.











CEBO

Javier Sanz y Juan Sabuquillo

Producto | Esencia

La búsqueda de la mejor materia prima del momento, de la mano de pequeños productores de todo el país. Una selección de productos donde habla, y manda, la temporada. La premisa de respetar al máximo cada ingrediente, acompañándolo de una técnica cuidada y de los ingredientes justos para realzarlo.

Una cocina donde, a veces, el ingrediente principal es el tiempo, unas veces por la inmediatez y otras por la paciencia. CEBO es una cocina natural y libre de artificios; premiada con una Estrella Michelin y dos Soles Repsol.



2 SOLES
Guía Repsol 2025

RESTAURANTE CEBO
HOTEL URBAN 5*GL · MADRID
www.cebomadrid.com
Carrera de San Jerónimo, 34
T: (+34) 917 877 770

Some places
you don't find.
They find you.

ESTELLENCES • MALLORCA

A private estate in Estellencs.
Privacy, architecture and
the authentic soul of Mallorca.



PRIVATE LANDING
SCAN TO DISCOVER




DAVINIA CALDÉS
TAILOR-MADE DREAMS

&


PURO ÉXITO
PREMIUM REAL ESTATE



EXPERIMENTA Baltazar



¡ESCANÉAME!

 663 850 596

Shell
V-Power

Maximiza el rendimiento y la eficiencia

Hay una sensación que no
se puede describir, simplemente
hay que experimentarla.



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



FERRARI
INNOVATION
PARTNER

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



MAJESTIC HOTEL & SPA BARCELONA APUESTA POR EL BIENESTAR MÁS EXCLUSIVO

"En el mundo de grandes hoteles de lujo hoy lo viejo es lo nuevo",

así se refieren los expertos cuando hablan de hoteles con solera e historia como Majestic Hotel & Spa Barcelona.

Así es el Majestic de Barcelona, un hotel de inspiración histórica ubicado en el corazón del Paseo de Gracia, que en su tiempo recibió a Ernest Hemingway y Antonio Machado, y tras una reforma de cinco años ejecutada por el interiorista Antonio Obrador, ha retomado su lugar en la iconografía de esta pequeña gran ciudad. El hotel lleva más de 100 años formando parte activa de la arquitectura, la sociedad y la vida de Barcelona. Ubicado en un edificio de estilo neoclásico francés del Paseo de Gracia, son famosas sus vistas espectaculares a símbolos de la ciudad como la Sagrada Familia y la Casa Batlló.

Su amplia **oferta gastronómica**, dirigida por el **Chef catalán Nandu Jubany**, poseedor de una estrella Michelin, es una perfecta mezcla de cocina mediterránea de proximidad y de mercado, tradicional catalana y con toques internacionales, con opciones clásicas y contemporáneas, que pone énfasis en la distinción y la clase sobre todo lo demás.

En materia de calidad y medioambiente, el hotel busca alternativas que protejan y cuiden su entorno: **restaurante slow food Km.0**, Spa con marcas respetuosas con el medio ambiente y sus **"Majestic Experiences"** como **"Farm to table"**, una experiencia en la que visitar su huerto de Argentona y las bodegas de agricultura ecológica Alta Alella. También **se fomenta el transporte verde** y actividades saludables durante el año como clases de yoga, nutricionista...etc.



La Dolce Vitae, con sus vistas panorámicas de la ciudad, premia la mejor terraza de hotel de Europa

"Bienvenidos a una experiencia wellness al completo"

Con el objetivo de potenciar al máximo sus atributos y atendiendo a las necesidades de los clientes, el hotel alberga un gimnasio de lujo recién renovado, una zona de bienestar y un fantástico spa, para brindar una experiencia de total relajación y desconexión, permitiendo escapar del estrés diario y disfrutando de un oasis de tranquilidad y bienestar.

El famoso **Majestic Spa** es posible adentrarse en la experiencia de hidroterapia, equipada con jacuzzi, ducha de sensaciones, sauna seca y baño de vapor, cuyo diseño invita a vivir ese viaje al bienestar de manera individual, en parejas o en grupos reducidos, permitiendo así poder conectar con la armonía y la relajación.

www.hotelmajestic.es




LEADERS CLUB
LOYALTY PROGRAM



Let the sea seduce you



Luxury yacht rental

Puerto Banus - MARBELLA · (+34) 625 386 766 · www.epicyachtmarbella.com



Pasión por el detalle, respeto por el legado

Entre los jardines de una masía del siglo XII restaurada con sensibilidad, Mas La Boella ofrece una experiencia que combina gastronomía, bienestar y sofisticación.

Con solo trece suites rodeadas de naturaleza, el hotel invita al descanso sereno y a disfrutar del tiempo sin prisas. Su restaurante de autor, inspi-

rado en el producto local, y su sala wellness, donde se ofrecen tratamientos personalizados y masajes, completan una propuesta pensada para quienes buscan algo más que una escapada.

Un entorno exclusivo, también ideal para eventos y celebraciones que merecen dejar huella.

Tradición y pasión con esencia mediterránea



Autovía T-11, Salida 12
43110 TARRAGONA
977 77 15 15
www.laboella.com

No todo el valor se encuentra en lo visible



**ACCESO
A OPERACIONES
INMOBILIARIAS
FUERA DE
MERCADO**

Un reducido grupo de empresarios y patrimonios privados participa en la adquisición y desarrollo de activos inmobiliarios seleccionados en ubicaciones estratégicas.

El enfoque combina experiencia en operaciones inmobiliarias, acceso a oportunidades fuera de mercado y una gestión profesional de cada proyecto.

En esta fase se contempla la incorporación de un número muy limitado de nuevos participantes.

Proceso de Acceso Restringido y confidencial.
access@o3capital.es

Comunicación de carácter informativo dirigida a posibles relaciones empresariales privadas.

LA

CÚPULA

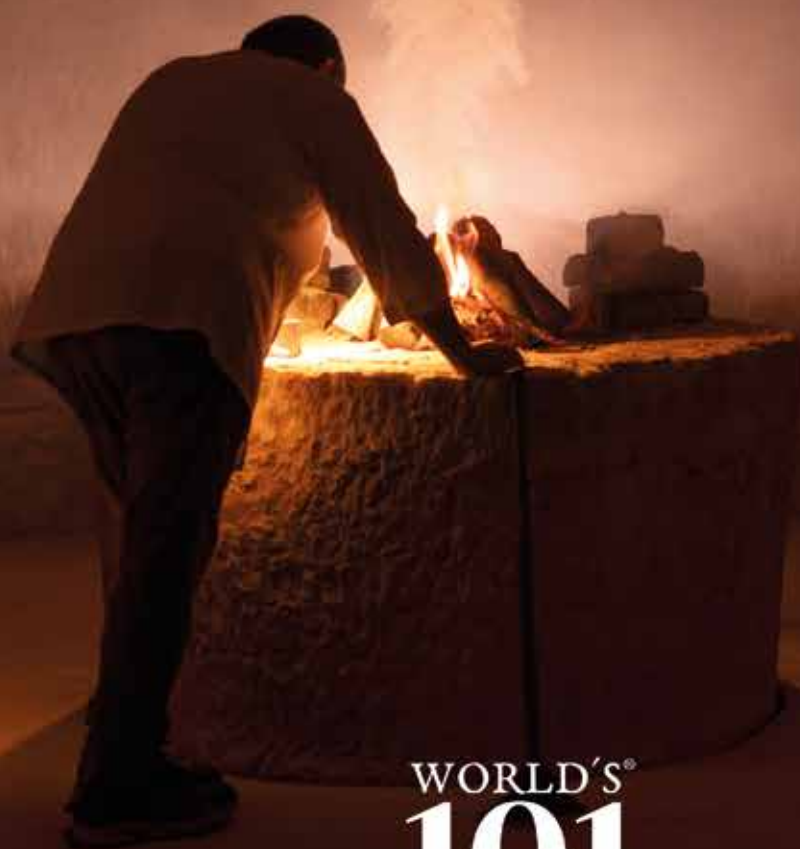
DE

ELCAPRICHIO

LA SINGULARIDAD TAL CUAL

En el corazón del antiguo Reino de León se encuentra La Cúpula de El Capricho, un lugar único que ofrece una experiencia gastronómica sin igual.

In the heart of the ancient Kingdom of León lies La Cúpula de El Capricho, a unique place offering an unparalleled dining experience.



WORLD'S®
101
BEST

STEAK
RESTAURANTS

Jiménez de Jamuz, León
24767 España

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

lacupuladelcapricho.com