

No.56

VERANO 2026

Ferrari

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



FERRARI LUCE



INTERNATIONAL REAL ESTATE

Drive the road
Own the view

* PROPERTY SALE & RENTALS *

www.chicmallorca.com

+34 685 989 198





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 RENUNCIO

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

18 — **12 CILINDRI MANUALE**

24 — **FERRARI F355 F1**

28 — **HC25 ONE-OFF**

34 — **PUROSANGUE HANDLING SPECIALE**

42 — **PININ —1980—**

48 — **208 TURBO**

54 — **GP F1 CATALUNYA**

62 — **GP MONACO HISTORIQUE 2026**

68 — **SCUDERIA FERRARI / ALFA ROMEO**

74 — **FERRARI HYPERSAIL**

78 — **SUBASTA LUCE TAILOR MADE**

83 — **FILM FERRARI 312B**

84 — **CLUB FERRARI GALICIA**

90 — **CLUB FERRARI IRESA**

YOUR WAY

Elefant Travel

EST. 2004



Los viajes extraordinarios no se encuentran. Se diseñan.

Un equipo de especialistas que diseña cada viaje a mano,
con acceso a lo que no está al alcance de muchos.
Creamos viajes únicos, irrepetibles, hechos a medida.
Porque hay experiencias que solo existen una vez: la tuya.



Elefant Travel - diseñadores de viajes privados



Madrid
91 279 7921



Barcelona
93 346 4345



Medellín
314 751 7695

www.elefant.com.es

elefant@elefant.com.es

LUCE



El Luce estrena una plataforma desarrollada para la propulsión eléctrica.

Cuatro motores independientes, una batería estructural de 122 kWh y una unidad de control que coordina los sistemas dinámicos 200 veces por segundo definen su base técnica. La distribución de los componentes sitúa el centro de gravedad 95 milímetros por debajo del Purosangue y concentra las masas entre ambos ejes.



Ferrari **LUCE**



LUCE

La presentación del Luce marca un punto de inflexión en la historia de Ferrari. Propulsión íntegramente eléctrica, cuatro puertas, cinco plazas y una colaboración con LoveFrom —el estudio fundado por Jony Ive y Marc Newson— dan forma a un producto sin precedentes en Maranello. Su aparición ha despertado una atención poco habitual, incluso para una marca acostumbrada a que cada nuevo modelo provoque reacciones inmediatas.

La electrificación comienza con un vehículo concebido desde una hoja en blanco. La plataforma, la distribución de los componentes y la organización del habitáculo responden a las posibilidades de la propulsión eléctrica. La ausencia de una transmisión mecánica longitudinal libera espacio interior y permite alojar los principales elementos dentro de la batalla. El Luce supera ligeramente los cinco metros de longitud y registra un peso en orden de marcha de 2.260 kilogramos.

7.750 Nm en las ruedas traseras

La estructura incorpora un subchasis trasero independiente, unido al cuerpo central mediante elementos elastoméricos. Estas piezas filtran parte de las vibraciones generadas por el tren de propulsión y contribuyen al aislamiento del habitáculo. Ferrari ya había avanzado esta solución en la fase técnica del proyecto, junto con una batería integrada en el suelo y una posición de conducción adelantada.

Los cuatro motores eléctricos desarrollan una potencia conjunta máxima de 772 kW, equivalentes a 1.050 CV. El Luce acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos y alcanza los 200 km/h en 6,8 segundos. La velocidad máxima supera los 310 km/h y la autonomía declarada rebasa los 530 kilómetros.

Las cifras de par requieren una lectura específica. El eje trasero transmite hasta 7.750 Nm a las ruedas, mientras que el delantero alcanza 3.400 Nm. Ambos valores corresponden a la fuerza disponible después de las relaciones reductoras, por lo que no deben compararse directamente con el par indicado a la salida de un motor de combustión.

La respuesta al acelerador constituye uno de los rasgos centrales del sistema. La entrega inmediata de los motores se combina con una gestión electrónica destinada a modular el empuje, distribuirlo entre las cuatro ruedas y mantener la participación del conductor.

Una nueva capacidad industrial

El Luce ha requerido una renovación profunda de los recursos técnicos de Ferrari. Los motores, los ejes eléctricos, los inversores, la batería de alta tensión y los sistemas de control se han desarrollado en Maranello. El programa ha generado más de sesenta soluciones patentadas y una generación de piezas concebidas para esta tecnología. Ferrari confirma además que los principales componentes del sistema eléctrico son de desarrollo y fabricación internos.

Su producción incorpora operaciones relacionadas con estatores, rotores, imanes, electrónica de potencia, aislamiento y ensamblaje de baterías. Estos procesos amplían las competencias mecánicas y electrónicas acumuladas por Ferrari durante décadas. La electrificación de la marca parte de una experiencia iniciada en competición y desarrollada después en modelos híbridos como LaFerrari, SF90 Stradale y 296 GTB.

El e-building concentra esta actividad dentro del complejo de Maranello. La planta admite la producción de vehículos con motores de combustión, sistemas híbridos y propulsión eléctrica. También fabrica baterías de alta tensión, motores y ejes eléctricos, componentes considerados estratégicos para diferenciar las prestaciones de los futuros Ferrari.

La formación de los trabajadores asignados a las nuevas líneas comenzó dos años antes de la apertura del edificio. Los programas incorporaron conocimientos sobre química, motores eléctricos y producción de baterías. Cerca del 30 % del espacio permanece disponible para futuros desarrollos, mientras que las estaciones y los robots pueden reconfigurarse según las necesidades de cada modelo.



Las relaciones reductoras permiten transmitir hasta 7.750 Nm a las ruedas traseras y 3.400 Nm a las delanteras, cifras que definen la capacidad de aceleración y de reparto de fuerza del Luce

Ferrari LUCe



Luce marca un punto de inflexión
en la historia de Ferrari



Par gestionado rueda por rueda

La gestión individual del par constituye una de las principales aportaciones técnicas del Luce. Cada motor recibe órdenes independientes durante la aceleración y la recuperación energética. La unidad de control modifica la fuerza aplicada en cada rueda según el ángulo del volante, la velocidad, la adherencia disponible y el movimiento de la carrocería.

El sistema interviene durante la entrada, el apoyo y la salida de una curva. La variación del empuje entre las ruedas influye directamente sobre la guiñada y permite orientar el automóvil mediante la propia fuerza motriz. La frenada regenerativa forma parte de esa misma lógica y trabaja de forma coordinada con los frenos hidráulicos.

Los motores delanteros pueden desacoplarse cuando la demanda de tracción es reducida. El Luce funciona entonces con una configuración predominantemente trasera y activa el eje delantero cuando la adherencia, la potencia solicitada o el estado dinámico del vehículo lo requieren. Esta disposición preserva el carácter de propulsión durante buena parte de la conducción y reduce las pérdidas mecánicas en condiciones de carga parcial.

Entrega de potencia y recuperación

El sistema Torque Shift Engagement permite modificar la entrega mediante las levas situadas detrás del volante. La leva derecha selecciona cinco niveles de par y potencia. La izquierda regula la recuperación energética y la retención durante la deceleración.

Los distintos escalones alteran la progresión del empuje. El conductor puede aumentar la entrega al salir de una curva o incrementar la retención antes de la frenada. La solución introduce una secuencia física dentro de una cadena cinemática de relación única y proporciona una función concreta a unas levas tradicionalmente asociadas al cambio de marchas.

El eManettino organiza los programas del sistema eléctrico. Range reduce la potencia, prioriza los motores posteriores y limita la velocidad máxima. Tour mantiene la tracción total y amplía la entrega disponible. Performance adopta la calibración destinada a la conducción rápida y reserva la potencia máxima para las funciones de mayor prestación.

El planteamiento continúa la vía de practicidad abierta por el FF en 2011. Aquel modelo incorporó portón posterior, cuatro plazas y tracción total dentro de un Ferrari de motor V12. El GTC4Lusso y el Purosangue ampliaron después esa interpretación. El Luce la adapta a una plataforma eléctrica y añade una quinta plaza.

Una batería estructural de 122 kWh

La batería tiene una capacidad bruta de 122 kWh. Sus 210 celdas se distribuyen en quince módulos: trece ocupan el suelo y dos se sitúan bajo la zona posterior del habitáculo. El sistema trabaja con una red



El Luce ha impulsado nuevas líneas de montaje, procesos de alta tensión y una generación de componentes eléctricos desarrollados en Maranello para los futuros modelos de la marca



de aproximadamente 800 voltios y admite recargas en corriente continua de hasta 350 kW. Una estación capaz de mantener esa potencia puede incorporar alrededor de 70 kWh en veinte minutos.

La carcasa participa en la estructura portante y proporciona una base rígida para el trabajo de la suspensión. La concentración de los módulos entre ambos ejes reduce los voladizos y sitúa la mayor parte de la masa en la zona más baja del vehículo. Ferrari ya había confirmado durante la fase técnica que todos los módulos quedarían instalados entre los ejes y que la batería se integraría por completo en el suelo.

La construcción modular facilita las intervenciones de mantenimiento y la sustitución de elementos individuales. Esta característica adquiere especial relevancia en un automóvil destinado a permanecer durante décadas dentro de una colección.

Comportamiento dinámico

La posición de la batería rebaja el centro de gravedad 95 milímetros respecto al Purosangue. La ubicación de los componentes y los voladizos contenidos reducen un 15 % el momento de inercia de guiñada. Ferrari equipara la respuesta durante los cambios de dirección con la de un automóvil unos 400 kilogramos más ligero.

La comparación se refiere a la facilidad con la que el vehículo inicia y detiene el giro alrededor de su eje vertical. Los 2.260 kilogramos mantienen su influencia sobre la frenada, las transferencias de carga y las inercias longitudinales. El trabajo dinámico se concentra en la posición de las masas, la rigidez del conjunto y la capacidad de intervenir sobre cada rueda.

La suspensión activa pertenece a la tercera generación del sistema estrenado en el Purosangue y desarrollado posteriormente para el F80. Los actuadores controlan el desplazamiento de las ruedas y los movimientos de la carrocería. El sistema limita el balanceo y el cabeceo, mantiene la superficie de contacto del neumático y ajusta la relación entre confort y precisión.

La dirección trasera aporta otro nivel de intervención. Cada rueda posterior puede modificar su ángulo de manera independiente. Su actuación favorece la maniobrabilidad a baja velocidad, estabiliza el vehículo durante los apoyos rápidos y participa en la definición de la trayectoria.

Una unidad central para la dinámica

La nueva Vehicle Control Unit reúne la gestión del tren de propulsión y de los sistemas dinámicos. El controlador procesa las órdenes del acelerador, la dirección, los frenos, los motores, la suspensión activa y la dirección trasera. Sus objetivos se actualizan 200 veces por segundo.

La unidad coordina tres redes eléctricas. El circuito de alta tensión alimenta los motores y la batería. La red de 48 voltios suministra energía a la suspensión activa. Los sistemas auxiliares utilizan un circuito de 12 voltios. La comunicación entre estos niveles permite anticipar demandas, administrar la temperatura de los componentes y mantener una respuesta coherente.

El Side Slip Control X estima la adherencia disponible y calcula el estado dinámico del automóvil. Sus datos determinan el reparto de par, la regeneración, la dirección posterior y la respuesta de la suspensión. Una corrección puede combinar una variación de empuje, un cambio en el ángulo de las ruedas traseras y una modificación de la carga vertical sobre los neumáticos.



El habitáculo emplea superficies continuas y una jerarquía clara de funciones



El planteamiento continúa la vía de practicidad abierta por el FF en 2011. El Luce la adapta a una plataforma eléctrica y añade una quinta plaza



Aerodinámica y gestión térmica

El Luce registra el coeficiente de resistencia más bajo de un Ferrari de carretera, aunque la marca no ha comunicado su valor numérico. Las entradas de refrigeración utilizan rejillas activas que permanecen cerradas cuando la demanda térmica es reducida. Su apertura dirige aire hacia los intercambiadores durante la carga rápida o la conducción de alta potencia.

La suspensión puede modificar la altura del frontal para ajustar el flujo inferior. Las llantas reducen las turbulencias generadas alrededor de las ruedas y la carcasa de la batería crea una superficie plana bajo el vehículo.

La gestión térmica coordina la refrigeración de las celdas, los motores, los inversores y los actuadores de la suspensión. El software regula bombas, válvulas y entradas de aire según las necesidades de cada componente. La eficiencia aerodinámica y la temperatura de funcionamiento forman parte de un mismo cálculo energético.

El habitáculo como sistema de interacción

El interior concentra buena parte de la identidad del Luce. El Centro Stile Ferrari, dirigido por Flavio Manzoni, ha trabajado junto a LoveFrom en una interfaz centrada en la relación entre conductor, mandos e información. El habitáculo emplea superficies continuas y una jerarquía clara de funciones.

Los controles físicos mantienen el protagonismo en las operaciones principales. Botones, diales e interruptores permiten actuar sin recorrer menús. Las pantallas presentan la información y mantienen separadas la visualización y la introducción de órdenes. Esta organización reduce la carga cognitiva durante la conducción.

El volante de tres radios remite a los diseños Nardi de los años cincuenta y sesenta. Está compuesto por 19 piezas de aluminio mecanizado y pesa unos 400 gramos menos que un volante convencional. El módulo izquierdo integra el eManettino; el derecho aloja el Manettino encargado de los modos dinámicos.

La instrumentación utiliza tres indicadores circulares dedicados a la potencia y la regeneración, la velocidad y la batería, y los parámetros dinámicos. Una aguja física aporta una referencia mecánica dentro del sistema digital. El conjunto permanece unido al volante para mantener la información dentro del campo de visión.

El aluminio mecanizado mediante procesos CNC aparece en los mandos y en distintos elementos del interior. Ferrari emplea una aleación reciclada con tratamiento anodizado. El cristal se utiliza en pantallas y superficies de control por su resistencia al rayado y su legibilidad.

Una fábrica distinta

El Luce trasciende el lanzamiento de un nuevo modelo. Su gestación ha impulsado una renovación de los recursos técnicos de Ferrari: nuevos sistemas de propulsión, nuevas capacidades industriales y una organización preparada para trabajar con tecnologías que hasta ahora no formaban parte de la producción en serie de Maranello.

El automóvil constituye la expresión más visible de ese proceso. Detrás de su carrocería existe una fábrica distinta, preparada para dar continuidad a esta tecnología y convertirla en la base de los futuros Ferrari eléctricos.

Ferrari **LUCE**





La batería rebaja el centro de gravedad 95 milímetros respecto al Purosangue, mientras la gestión independiente del par, la suspensión activa y la dirección trasera coordinan la respuesta de cada rueda



Glasshouse: la nueva proporción

El volumen acristalado del Luce constituye uno de los rasgos que mejor expresan el cambio de planteamiento del modelo. La desaparición de los condicionantes asociados a un gran motor delantero ha permitido adelantar el habitáculo y desarrollar un *glasshouse* de proporciones inéditas en un Ferrari de carretera. El parabrisas, las superficies laterales y la luneta forman una línea continua que se prolonga por debajo de la cintura de la carrocería y unifica visualmente el conjunto.

Su función trasciende el lenguaje formal. La continuidad entre el frontal, el techo y la zaga guía el flujo de aire hacia los alerones integrados y contribuye a la estabilidad, la eficiencia aerodinámica y el confort acústico. Los grupos ópticos quedan integrados en las superficies y prácticamente desaparecen cuando permanecen apagados, reforzando la limpieza del diseño.

En la parte posterior, los pilotos circulares establecen un vínculo con modelos como el 360 Modena y el 458 Italia, mientras que las llantas de 23 pulgadas delante y 24 detrás, las mayores instaladas hasta ahora en un Ferrari de carretera, completan unas proporciones concebidas específicamente para esta nueva plataforma.



CANALI

CALLE VELÁZQUEZ 36, MADRID - TEL: +34 914 35 86 20



Amaranthus
REAL ESTATE



SWISS MINDSET • IBIZA LIFESTYLE



Amaranthus es una agencia que nació en Ibiza fruto de un proyecto ambicioso. Somos suizos y, tras años de experiencia consolidada en el territorio helvético, decidimos explorar nuevos horizontes.

Hoy en día, nuestra agencia está en continuo crecimiento, con nuevos proyectos en fase de desarrollo también en la península.



INVESTMENT REAL ESTATE ADVISOR



+41 79 797 40 08



info@amaranthusibiza.es



www.amaranthus-realestate.com



Ps. Juan Carlos I, 27-29 • 07800 Ibiza





Ferrari reinventa el cambio manual con el nuevo sistema Manuale by-wire

La **Ferrari 12Cilindri Manuale** sirve de escenario para el debut del **Manuale by-wire**, un sistema desarrollado íntegramente en Maranello que recupera la interacción física entre conductor y transmisión mediante una palanca y un embrague electrónicos. Ferrari mantiene la rapidez del cambio de doble embrague y devuelve al conductor una responsabilidad que la tecnología había asumido durante las dos últimas décadas.

El **Manuale by-wire** combina una palanca y un embrague electrónicos con la transmisión DCT de ocho velocidades para recuperar la interacción física del cambio manual sin renunciar a la rapidez y la precisión de un doble embrague





Durante los últimos veinte años, las transmisiones automáticas han asumido progresivamente funciones que antes dependían del conductor. La rapidez de funcionamiento, la eficiencia y las prestaciones terminaron por relegar el cambio manual a un papel testimonial dentro del automóvil deportivo.

Ferrari ha seguido un camino diferente. El objetivo no consiste en recuperar una caja manual convencional, sino en restituir la participación del conductor mediante una tecnología desarrollada específicamente para este proyecto. El Manuale by-wire emplea la electrónica para reconstruir una experiencia mecánica que parecía haber desaparecido.

La tecnología debuta en la 12Cilindri Manuale, una serie especial limitada a 1.499 unidades. Bajo la consola central conviven una palanca de cambios y un pedal de embrague electrónicos con la transmisión DCT de ocho velocidades. Esta combinación conserva la rapidez y la capacidad de gestión del doble embrague e incorpora una interacción física que recuerda a las históricas transmisiones manuales de Ferrari.

Una palanca con comportamiento mecánico

La palanca constituye el elemento central del sistema. Ferrari ha desarrollado un mecanismo dotado de sensores y cinematismos capaces de reproducir el recorrido, la resistencia y los puntos de encla-



vamiento característicos de una transmisión manual. Cada inserción genera una oposición mecánica cuidadosamente calibrada y una respuesta sonora específica. El movimiento forma parte de la experiencia de conducción y no de un efecto añadido mediante software.

La lógica de funcionamiento reproduce igualmente el comportamiento de una caja convencional. Si el conductor intenta seleccionar una marcha incompatible o realiza una maniobra incorrecta, la propia palanca bloquea físicamente el movimiento. Cuando la secuencia resulta correcta, el mecanismo libera el recorrido y permite completar la inserción con absoluta naturalidad.

Un embrague electrónico con tacto tradicional

El pedal de embrague constituye la segunda pieza del sistema. La presión ejercida por el conductor se transforma en una orden electrónica destinada a la transmisión DCT. El recorrido, la progresividad y el esfuerzo responden, sin embargo, a una calibración específica desarrollada para reproducir el comportamiento de un embrague mecánico.

La coordinación entre embrague, acelerador y palanca continúa formando parte de la conducción. Ferrari ha decidido conservar incluso los errores. Una sincronización incorrecta puede traducirse en un tirón, una inserción menos fluida o el calado del motor. El sistema también admite maniobras tradicionales como la doble embragada y el punta-tacón, técnicas que forman parte de la cultura del automóvil deportivo.



El regreso del cancelletto

La filosofía del proyecto también se refleja en el habitáculo. Ferrari recupera el cancelletto, la característica rejilla metálica que identificó durante décadas a los modelos manuales de Maranello. La pieza se reinterpreta mediante una ejecución contemporánea en aluminio y se integra en una consola diseñada específicamente para favorecer la ergonomía durante la conducción manual.

El pomo retroiluminado, la posición de la palanca y la disposición de los mandos convierten el cambio en el centro de la interacción entre conductor y automóvil.

Un V12 para disfrutar de cada cambio

El Manuale by-wire se combina con el V12 atmosférico de 6,5 litros de la 12 Cilindri, capaz de desarrollar 830 CV y alcanzar las 9.500 rpm. Las características del motor permiten aprovechar cada cambio de marcha y convierten la gestión del régimen en una parte esencial de la conducción.

El sistema mantiene igualmente el funcionamiento completamente automático de la transmisión. El conductor puede alternar entre una utilización manual y otra automática sin modificar la configuración mecánica del vehículo.



Tecnología para recuperar sensaciones

El Manuale by-wire plantea una idea poco frecuente en la evolución del automóvil contemporáneo. Ferrari emplea la electrónica para devolver al conductor una responsabilidad que la tecnología había ido asumiendo de forma progresiva. La innovación no consiste en automatizar una función, sino en recuperar una parte de la conducción mediante un sistema concebido para un Ferrari del siglo XXI.

La transmisión deja de ser un mecanismo que actúa en segundo plano. Vuelve a convertirse en un elemento de comunicación entre el conductor y la máquina, recuperando una interacción que definió durante décadas la identidad de los Ferrari con cambio manual.



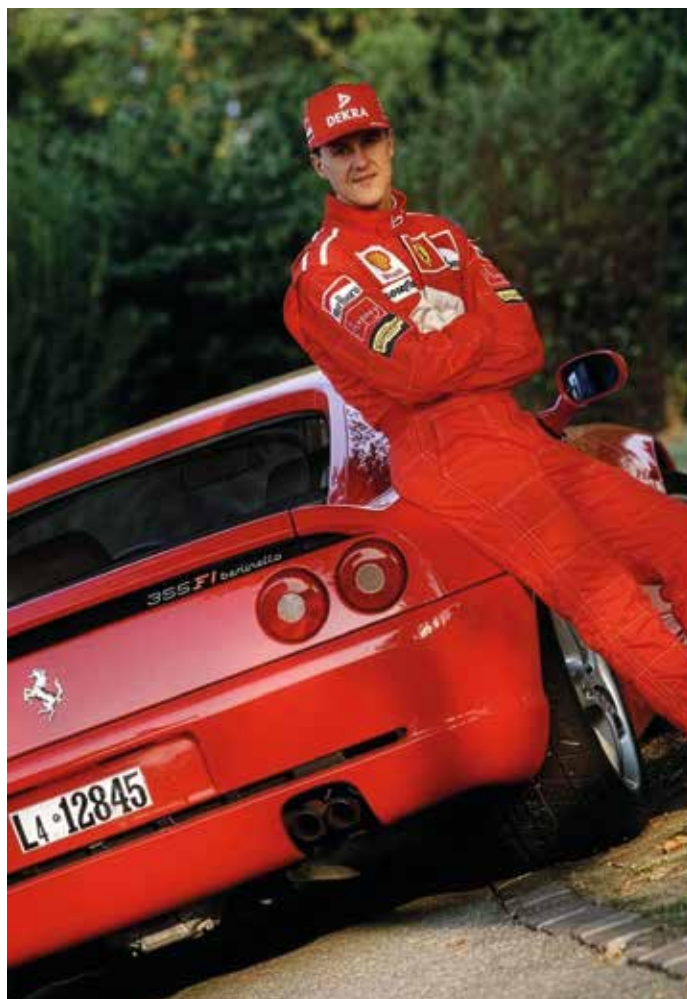
1997: FERRARI lleva la FÓRMULA 1 a la carretera

—El Ferrari F355 F1, presentado en 1997, marcó un cambio de rumbo en la historia de la marca. Fue el primer Ferrari de producción equipado con una transmisión electrohidráulica accionada mediante levas tras el volante, una tecnología desarrollada a partir de la experiencia acumulada por la Scuderia Ferrari en la Fórmula 1 desde finales de los años ochenta. El sistema eliminaba el pedal de embrague durante la conducción y permitía realizar cambios de marcha en apenas 150 milisegundos, una cifra muy avanzada para la época.

—Aquella solución transformó la relación entre conductor y automóvil. La rapidez del cambio, la posibilidad de mantener ambas manos sobre el volante y la mejora de las prestaciones hicieron que la transmisión F1 se extendiera progresivamente al resto de la gama Ferrari hasta sustituir por completo a las cajas manuales en la década siguiente. El Manuale by-wire representa ahora una evolución distinta: mantiene la velocidad y la eficacia del cambio de doble embrague, pero recupera la participación física del conductor mediante una nueva interpretación electrónica del embrague y la palanca de cambios.



Fue el primer modelo de producción equipado con una transmisión electrohidráulica accionada mediante levas tras el volante





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@odesalamanca.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



ASIA GARDENS

HOTEL & THAI SPA

ESCAPADA ASIÁTICA



THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD®

WWW.ASIAGARDENS.ES

Alicante • España





CENTRO DE VALORES

Todo lo que tiene valor merece un lugar excepcional.

Custodia privada para
quienes entienden el valor
de proteger aquello que no
puede replazarse.



Cajas de
seguridad



Almacén
de arte



Almacén
de vino



Sala para
transacciones
seguras



Custodia
de joyas y
relojes



Cajas de
seguridad
grandes



C. de Pedro Villar, 5,
Tetuán, 28020 Madrid



+34 681 24 49 47



info@centrodevalores.es



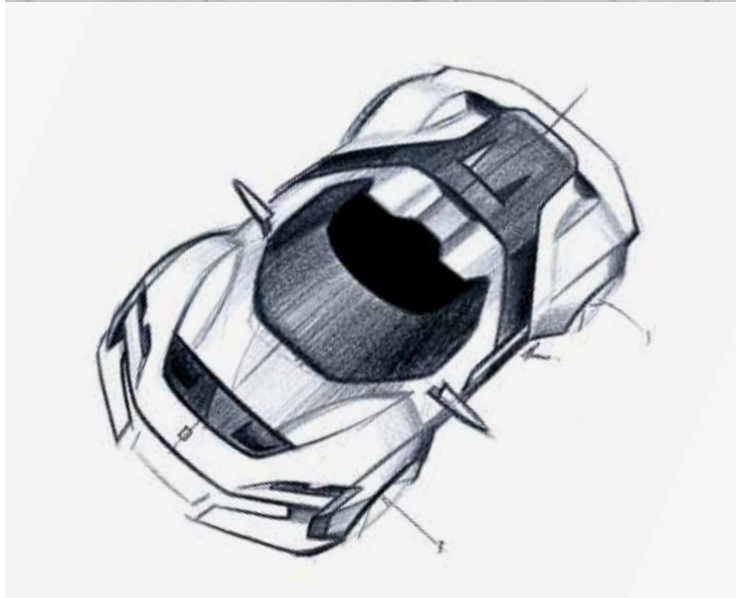
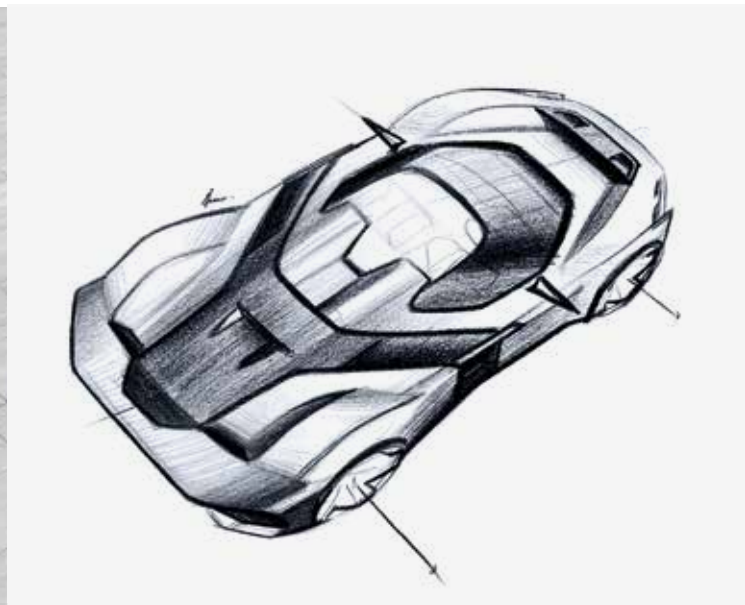
centrodevalores.es

HC25, el último *one-off* de Maranello cierra el capítulo de los V8 central-traseros no híbridos

Los Ferrari Racing Days celebrados en el Circuit of the Americas —Austin, Texas— sirvieron de escenario para el estreno mundial del **HC25**, un exclusivo ***one-off*** desarrollado por el programa Special Projects de Ferrari. Basado en el F8 Spider, este roadster único reinterpreta el lenguaje de diseño de los deportivos V8 de motor central y establece un puente entre la tradición de la marca y su nueva identidad estética.







El HC25 sirve de puente entre el legado del último V8 de motor central y el nuevo lenguaje de diseño inaugurado por los F80 y 12Cilindri



El F8 ocupa un lugar relevante en la historia reciente de Ferrari al representar el fin de los diseños con motor central V8 biturbo sin asistencia híbrida. En él culmina una evolución técnica que combinó prestaciones extremas, respuesta inmediata y una relación directa entre conductor y mecánica, justo antes de que la electrificación pasara a formar parte esencial de sus sucesores.

Basado en el F8 Spider, el HC25 mantiene la arquitectura y el motor V8 biturbo de posición central trasera aunque su carroce-

ría haya sido reinterpretada en Ferrari Design Studio, dirigido por Flavio Manzoni.

El concepto estilístico se ha concebido como un nexo entre dos generaciones: por un lado, el legado del último V8 de motor central; por otro, el lenguaje formal inaugurado en los F80 y 12Cilindri. Esa transición tiene su emblema en la gran banda horizontal que atraviesa el frontal, claro tributo a la primera generación del 365 GTB Daytona de 1968 —diseñada por Leonardo Fioravanti en Pininfarina—.





El trabajo de diseño alcanza su máxima expresión en los grupos ópticos. El HC25 estrena unos faros inéditos en Ferrari, con una lente de perfil ultrafino que integra módulos luminosos desarrollados específicamente para este proyecto.

La delantera incorpora unas luces diurnas —DRL— en un llamativo formato vertical, mientras que la zaga presenta nuevos pilotos estilizados unidos por un grafismo de ancho completo que se prolonga hacia las rejillas de refrigeración laterales. El conjunto se remata con un nuevo difusor y dos salidas de escape trapezoidales que refuerzan su carácter deportivo.

El interior mantiene la exclusividad del proyecto con una combinación de tonos grises y detalles amarillos en costuras, gráficos y pinzas de freno, en consonancia con la carrocería Moonlight Grey mate.

Más allá de ser un automóvil único, el HC25 demuestra la capacidad del programa Special Projects para convertir las ideas de un cliente en una pieza irrepetible y, al mismo tiempo, explorar nuevas vías para la evolución del diseño en Ferrari.

HOTEL

LaCosta
BEACH & GOLF RESORT



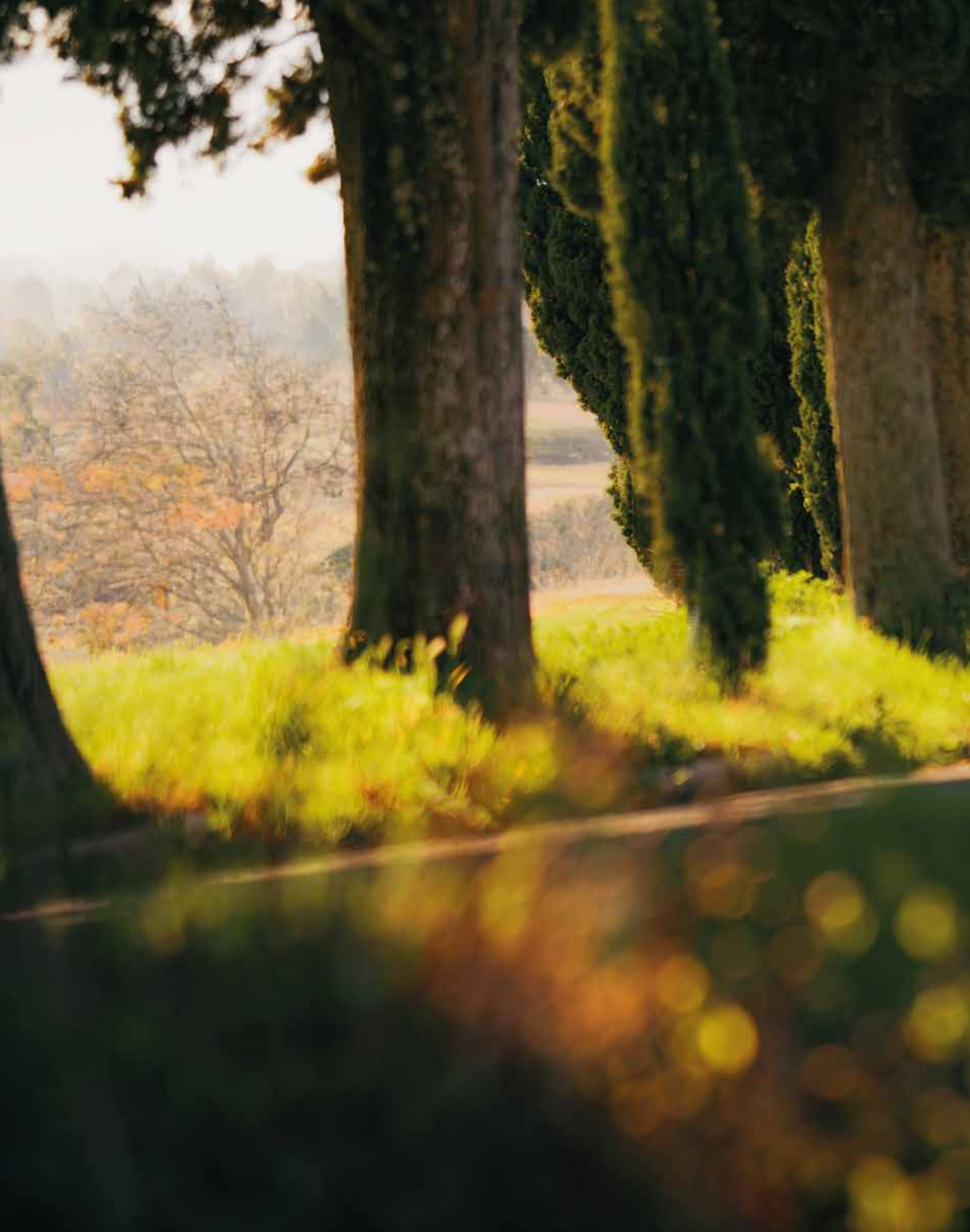
Mar, golf y descanso en un entorno único.

La Costa Beach & Golf Resort
Pals (Girona) · Costa Brava

Información y reservas: www.resortlacosta.com
reservas@resortlacosta.com · T.(+34) 972 667 740

Descubra
el resort







Purosangue Handling Speciale

Una puesta a punto para
perfeccionar la dinámica del
Ferrari de cuatro puertas



Ferrari amplía la gama del Purosangue con la configuración Handling Speciale, una evolución dirigida a quienes buscan una conducción más precisa y deportiva sin renunciar a la habitabilidad y el confort del modelo. La revisión se centra en la suspensión activa, la gestión electrónica de la transmisión y la respuesta del V12 atmosférico, tres áreas que refuerzan la conexión entre el conductor y el automóvil.

El Ferrari Purosangue nació con un objetivo claro: trasladar el comportamiento dinámico característico de la marca a un automóvil de cuatro puertas y cuatro plazas. La nueva configuración Handling Speciale profundiza en esa filosofía mediante una revisión de los principales sistemas que determinan la respuesta del vehículo.

La intervención más importante afecta a la suspensión activa, auténtico eje de esta evolución. Ferrari ha desarrollado una ca-

libración específica que reduce un 10 % los movimientos de la carrocería respecto al Purosangue convencional. El resultado es un automóvil que transmite mayor precisión durante los cambios de apoyo, responde con más inmediatez a las órdenes del volante y mantiene un control más constante cuando aumenta el ritmo de conducción. La mejora no persigue una suspensión más rígida, sino una respuesta más uniforme y una comunicación más directa con el conductor.

La gestión electrónica de la transmisión también recibe una nueva calibración. Las estrategias de cambio aceleran las inserciones y refuerzan su carácter en los modos Race y ESC-Off del Manettino. A partir de 5.500 rpm, el funcionamiento en modo manual adquiere una respuesta más inmediata y aprovecha con mayor intensidad la entrega del V12 atmosférico. Cada cambio de marcha acompaña la aceleración con una transición más rápida y definida.



La suspensión activa reduce un 10 % los movimientos de la carrocería y trabaja junto a una nueva gestión de la transmisión para ofrecer una respuesta más precisa, constante y comunicativa





La revisión alcanza igualmente el plano acústico. Ferrari ha recalibrado el sistema para aumentar la presencia del V12 en el habitáculo durante el arranque y las aceleraciones. El objetivo consiste en reforzar la percepción del funcionamiento mecánico del motor y acompañar cada variación del régimen con una respuesta sonora más marcada.

Todas estas modificaciones respetan la configuración técnica que define al Purosangue. El modelo mantiene la disposición transaxle, con el V12 atmosférico en posición central-delantera y la caja de cambios situada so-

bre el eje posterior, una solución que favorece el equilibrio de masas. También conserva las cuatro plazas independientes y la facilidad de utilización cotidiana que distinguen al primer Ferrari de cuatro puertas de producción.

Las novedades exteriores ocupan un segundo plano. La especificación Handling Speciale incorpora llantas de nuevo diseño con acabado diamantado, escudos laterales de fibra de carbono, salidas de escape en negro mate, el Cavallino trasero en acabado negro y pequeños elementos identificativos. La diferenciación estética resulta deliberadamen-

te discreta porque la evolución del modelo se concentra en la puesta a punto.

El Handling Speciale demuestra que todavía existía margen para perfeccionar el comportamiento dinámico del Purosangue. La nueva calibración de la suspensión activa, la gestión revisada de la transmisión y el trabajo realizado sobre la respuesta del V12 modifican la manera en que el conductor percibe el automóvil. Ferrari refuerza así el carácter dinámico de su cuatro puertas sin alterar las cualidades que definieron el proyecto desde su presentación.



LIFTING ENDOSCÓPICO DE CEJAS

en Barcelona - España

CIRUGÍA DE ALTA ESPECIALIZACIÓN
REJUVENECIMIENTO QUIRÚRGICO DE LA MIRADA



Vector Eyes®

J. C. SÁNCHEZ ESPAÑA M.D.
OCULOPLÁSTIC SURGERY



Agenda tu cita presencial o videoconsulta **+34 667 621 340**



Dr. Juan Carlos Sánchez España

Médico Oftalmólogo
Cirujano Oculoplástico MD PhD
Director científico FADIPAR GP
COMB 53021



Afranio Restrepo Villarroel

Director Ejecutivo FADIPAR GP
MBA - MSc
www.fadipar.com



@drsanchezes



FIND STORE



MODULNOVA





Ferrari Pinin, la pregunta que Ferrari tardó cuarenta años en responder

Presentado en el Salón de Turín de 1980 para conmemorar el 50 aniversario de Pininfarina, el Ferrari Pinin fue el primer ejercicio de diseño que exploró la idea de un Ferrari con cuatro puertas. Nunca llegó a producción, pero abrió una reflexión que la marca retomaría cuatro décadas después con el Purosangue y el Luce.

Imágenes: Pininfarina Historical Archive



Hay automóviles concebidos para inaugurar una nueva gama y otros destinados a explorar una idea. El Ferrari Pinin pertenece a esta segunda categoría. Presentado en el Salón del Automóvil de Turín de 1980, no anunciaba un futuro modelo de producción. Su verdadero propósito consistía en responder a una pregunta inédita en Maranello: ¿podía un Ferrari de cuatro puertas conservar la identidad, las proporciones y el carácter que habían definido a la marca desde sus orígenes?

El proyecto nació para celebrar el cincuentenario de Pininfarina y recibió el nombre de Pinin, el apodo con el que Battista Farina era conocido desde su juventud. La carrozzeria concibió una elegante berlina deportiva de líneas limpias y proporciones clásicas, mien-

tras Ferrari respaldó la iniciativa permitiendo que el estudio llevara por primera vez el Cavallino Rampante sobre un automóvil de cuatro puertas. Aquella decisión rompía uno de los principios más arraigados de la casa de Maranello y abría un debate que permanecería latente durante décadas.

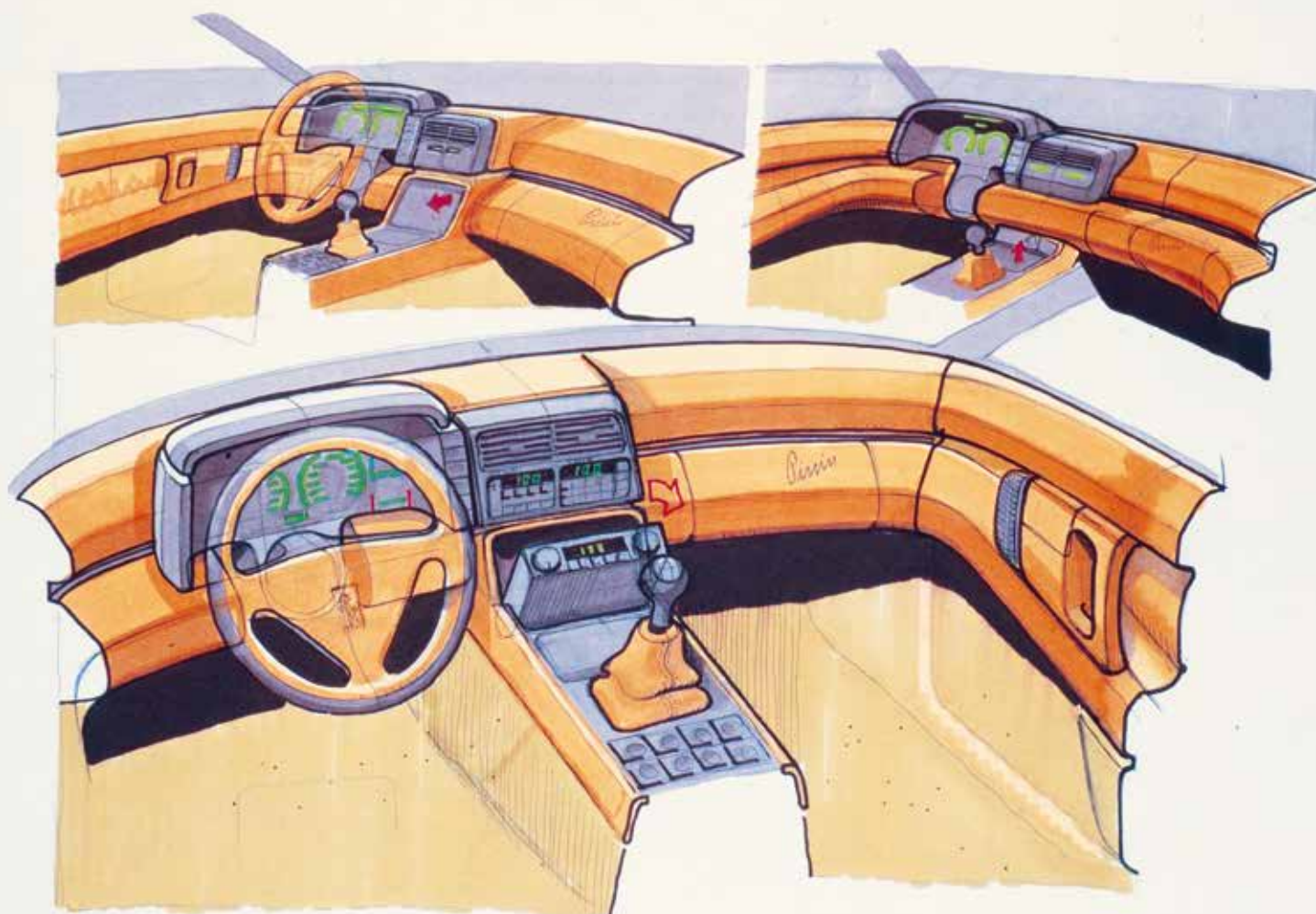
La técnica ocupaba un segundo plano. El Pinin fue concebido como un estudio de diseño destinado a materializar una idea, no como el anticipo de un modelo listo para su producción. El ejemplar presentado en Turín era un show car estático, construido para exhibir el trabajo de Pininfarina y provocar una reflexión sobre el futuro de Ferrari. Nunca llegó a montar un grupo motopropulsor operativo ni fue concebido para circular.

Esa circunstancia explica una contradicción que todavía hoy genera confusión. Muchas de las fotografías y vídeos actuales muestran al Pinin circulando porque, casi treinta años después de su presentación, el automóvil fue transformado en un vehículo plenamente funcional. El trabajo fue confiado a Oral Engineering, la empresa fundada por el histórico ingeniero de Ferrari Mauro Forghieri, que reforzó el chasis, desarrolló los elementos necesarios para su homologación e instaló un motor Ferrari Tipo F102 B de doce cilindros planos procedente de un 512 BB, junto con una transmisión adaptada del Ferrari 400 GT. El Pinin pudo rodar por primera vez en marzo de 2010, tres décadas después de su debut como maqueta de salón.





El Ferrari Pinin nunca nació para convertirse en un modelo de producción. Su misión consistía en responder a una pregunta que Maranello tardaría más de cuarenta años en contestar: cómo debía ser un Ferrari de cuatro puertas





Aquella transformación no modificó el significado histórico del proyecto. El Pinin siguió siendo el mismo ejercicio de diseño concebido en 1980, aunque convertido posteriormente en un vehículo plenamente operativo. Su importancia nunca residió en la mecánica incorporada durante esa reconstrucción, sino en haber sido el primer Ferrari que exploró oficialmente un concepto hasta entonces inédito para la marca.

Vista desde la perspectiva actual, aquella iniciativa adquiere un significado to-

davía mayor. El Pinin no fue el antecesor directo del Purosangue, ni compartió con él soluciones técnicas o una estrategia de producto. Ambos automóviles pertenecen a épocas diferentes y responden a necesidades distintas. Lo que sí comparten es una misma reflexión: cómo ampliar el universo Ferrari sin renunciar a su identidad. En 1980 esa respuesta adoptó la forma de una elegante berlina deportiva; más de cuarenta años después llegó convertida en un cuatro puertas desarrollado sobre una plataforma completamente nueva.

El tiempo terminó respondiendo a la pregunta que el Pinin había planteado. Su legado no se mide por las unidades fabricadas ni por una producción que nunca llegó a existir, sino por haber abierto un camino que Ferrari tardaría más de cuatro décadas en recorrer. Algunos prototipos anuncian el futuro mediante soluciones técnicas. El Pinin lo hizo mediante una idea.



MINORIC

FASHION CULTURE STYLE

MAGAZINE 03

MINORIC BLACK
JORDI CRUZ

Nueva
edición
limitada

Black
Edition
Inspired by Calm

Jordi
Cruz
Icónico

"Las grandes cosas se hacen desde
la calma".





208 GTB TURBO, el primer Ferrari de serie con turbocompresor

Fruto de la respuesta técnica a una fiscalidad que favorecía los motores de hasta dos litros, el 208 GTB Turbo inauguró en 1982 la sobrealimentación en los Ferrari de carretera. La experiencia adquirida por la Scuderia en Fórmula 1 proporcionó parte del conocimiento que después conduciría al GTO y al F40.



El automóvil ha recibido numerosas soluciones nacidas o desarrolladas en la aviación. La sobrealimentación pertenece a esa historia. Durante las primeras décadas del siglo XX, los ingenieros aeronáuticos buscaron sistemas capaces de mantener la potencia de los motores a medida que los aviones alcanzaban mayor altitud y disminuía la densidad del aire. Los primeros ensayos con turbocompresores se remontan al final de la Primera Guerra Mundial y, ya en los años veinte, esta tecnología permitió alcanzar nuevas cotas de vuelo.

El principio resultaba especialmente útil en un motor de combustión: introducir una mayor masa de aire permite quemar más combustible dentro del mismo volumen y elevar la potencia sin aumentar la cilindrada. En el automóvil de competición, los compresores mecánicos se extendieron durante los años veinte y treinta. Bentley, Mercedes-Benz, Alfa Romeo o Amilcar recurrieron a ellos en distintas configuraciones.

De los cielos a los circuitos

El turbocompresor añadía una dificultad: los gases de escape accionaban una turbina conectada al compresor de admisión y el

conjunto necesitaba alcanzar el régimen suficiente antes de generar presión. Esa demora, conocida como turbo lag, podía terminar en una llegada de potencia rápida y exigía precisión —mucho precisión— con el acelerador.

Las temperaturas, la lubricación y las elevadas velocidades de giro planteaban también problemas de fiabilidad. Renault afrontó esas dificultades durante los años setenta y convirtió la sobrealimentación en uno de los ejes de sus programas de competición.

La marca francesa llegó a la Fórmula 1 en 1977 con el RS01 y su V6 turbo de 1,5 litros. Un año después, Didier Pironi y Jean-Pierre Jaussaud ganaron las 24 Horas de Le Mans con el Renault-Alpine A442 B, equipado con un V6 turbo de dos litros. Renault concentró entonces sus esfuerzos deportivos en la Fórmula 1.

El 1 de julio de 1979, Jean-Pierre Jabouille ganó el Gran Premio de Francia en Dijon-Prenois. Era la primera victoria de un motor turbo en una prueba puntuable para el Mundial de Fórmula 1. René Arnoux añadió triunfos en Brasil y Sudáfrica en 1980, y Jabouille volvió a ganar aquel año en Austria.



El 208 GTB Turbo mantuvo los 1.990,64 cm³ del modelo atmosférico y elevó la potencia de 155 a 220 CV





126 CK, el turbo llega a la Scuderia Ferrari

Ferrari inició su propio programa turbo con el 126 CK, que compitió en la temporada de 1981. El monoplaza utilizaba un V6 a 120 grados de 1.496,43 cm³, dos turbocompresores y una potencia oficial de 540 CV a 11.000 rpm. La nueva mecánica exigió desarrollar soluciones de refrigeración, alimentación y gestión térmica, además de aprender a controlar una entrega de potencia condicionada por el retraso del turbo.

Gilles Villeneuve consiguió dos victorias con el 126 CK, en Mónaco y Jarama. Ferrari

continuó desarrollando aquella tecnología y conquistó los campeonatos de constructores de 1982 y 1983 con sus sucesores. Comenzaba una revolución técnica. A finales de los años cincuenta, los éxitos de Cooper con sus monoplazas de motor central-trasero habían obligado a rediseñar la parrilla en apenas tres años.

1982, el turbo llega a los Ferrari de serie

A comienzos de los años ochenta, el 208 GTB ocupaba el escalón de acceso a la gama Ferrari en Italia. Su razón de ser esta-

ba ligada a la fiscalidad del país, que favorecía los automóviles con motores inferiores a dos litros. Ferrari había trabajado ya sobre esa fórmula con el 208 GT4 de 1975 y volvió a utilizarla en 1980 con los 208 GTB y GTS.

El V8 atmosférico mantenía la cilindrada en 1.990,64 cm³ y desarrollaba 155 CV a 6.800 rpm. La velocidad máxima alcanzaba 215 km/h. Ferrari necesitaba elevar sus prestaciones manteniendo intacta la cilindrada que daba sentido comercial al modelo.



» La fiscalidad italiana fijó la cilindrada del modelo de acceso. La experiencia adquirida con el 126 CK aportó el conocimiento necesario para llevar el turbo a la carretera



La respuesta llegó en el Salón del Automóvil de Turín de 1982. El 208 GTB Turbo conservó los 1.990,64 cm³ e incorporó un turbocompresor KKK K26, inyección Bosch K-Jetronic y una relación de compresión reducida a 7:1. Ferrari identifica expresamente aquella tecnología como una transferencia de la experiencia adquirida en Fórmula 1.

La potencia aumentó de 155 a 220 CV, alcanzados a 7.000 rpm. El par máximo llegó a 240 Nm a 4.800 rpm y la velocidad máxi-

ma pasó a 242 km/h. La sobrealimentación añadió 65 CV sin modificar la cilindrada.

El turbo también impuso nuevas necesidades térmicas. El 208 GTB recibió aberturas adicionales de refrigeración en el spoiler delantero, una salida de aire en el capó posterior y tomas delante de los pasos de rueda traseros. Estas modificaciones permitían gestionar el calor generado por el motor sobrealimentado y suministrar el aire necesario al sistema. El 208 GTB Turbo abrió la etapa de la sobrealimenta-

ción en los Ferrari de carretera. Dos años después llegó el GTO, con un V8 biturbo de 400 CV. En 1987 apareció el F40, que llevó esta tecnología al centro de su carácter mecánico.

El origen de aquella línea de desarrollo estuvo en el 208 GTB Turbo. La fiscalidad italiana fijó su cilindrada y la experiencia acumulada en competición proporcionó la herramienta para recuperar prestaciones. En 1982, el modelo de acceso a Ferrari se convirtió también en el primero de una nueva generación.



308 GTB Vettoresina, Ferrari experimenta con la fibra de vidrio

Cuando el **308 GTB** apareció en 1975, Ferrari estrenó con él una saga de berlinettas V8 centrales que se prolongaría durante décadas. Su primera versión escondía además una peculiaridad que nunca volvería a repetirse en un Ferrari de serie: la carrocería estaba realizada en fibra de vidrio, la **vettoresina** que terminaría dando nombre a estos primeros ejemplares. Scaglietti fabricaba los paneles sobre el diseño firmado por Pininfarina.

La elección permitía ahorrar peso y facilitaba la fabricación de las formas del nuevo 308. Ferrari declaraba unos 1.090 kg para aquella primera versión, equipada con el V8 de tres litros y cuatro carburadores Weber. La solución, sin embargo, generó

ciertas reticencias entre algunos clientes. En un automóvil de este precio y prestigio, la fibra de vidrio todavía podía percibirse como un material menos noble que el metal.

Ferrari terminó sustituyendo la fibra por paneles metálicos y la etapa **Vettoresina** quedó concentrada en los primeros años de producción. Su interés ha crecido con el tiempo, precisamente por representar una solución excepcional dentro de la historia de la marca. El 308 volvería después a servir como campo de pruebas para la inyección, las culatas Quattrovalvole y, a través del 208 GTB Turbo, la llegada de la sobrealimentación a los Ferrari de carretera.



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



GP DE BARCELONA CATALUNYA

FÓRMULA 1

CIRCUITO: CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA

MONTMELÓ – 4,657 KM

CARRERA:

FERRARI SF26

TIEMPO DEL VENCEDOR:

LEWIS HAMILTON (FERRARI) –
1H 32'28"105 – 66 VUELTAS

LEWIS HAMILTON:

1º – 1H 32'28"105 – 66 VUELTAS

CHARLES LECLERC:

15º – RETIRADO – 62 VUELTAS

VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:

LEWIS HAMILTON – FERRARI – 1'20"122

METEO:

TEMPERATURA AIRE 34°C

TEMPERATURA ASFALTO 50°C – SOL

Primera victoria de Lewis Hamilton con Ferrari, 106ª de su carrera deportiva, y primera victoria de la temporada 2026 para Ferrari, incrementando de este modo a 249 el número de victorias de la Scuderia desde que compite en la Fórmula 1. Hamilton recibía además el título de «Piloto del Día» por votación popular.

CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:

1.	KIMI ANTONELLI	156 PUNTOS
2.	LEWIS HAMILTON	115 PUNTOS
3.	GEORGE RUSSELL	104 PUNTOS
4.	CHARLES LECLERC	75 PUNTOS
5.	LANDO NORRIS	73 PUNTOS

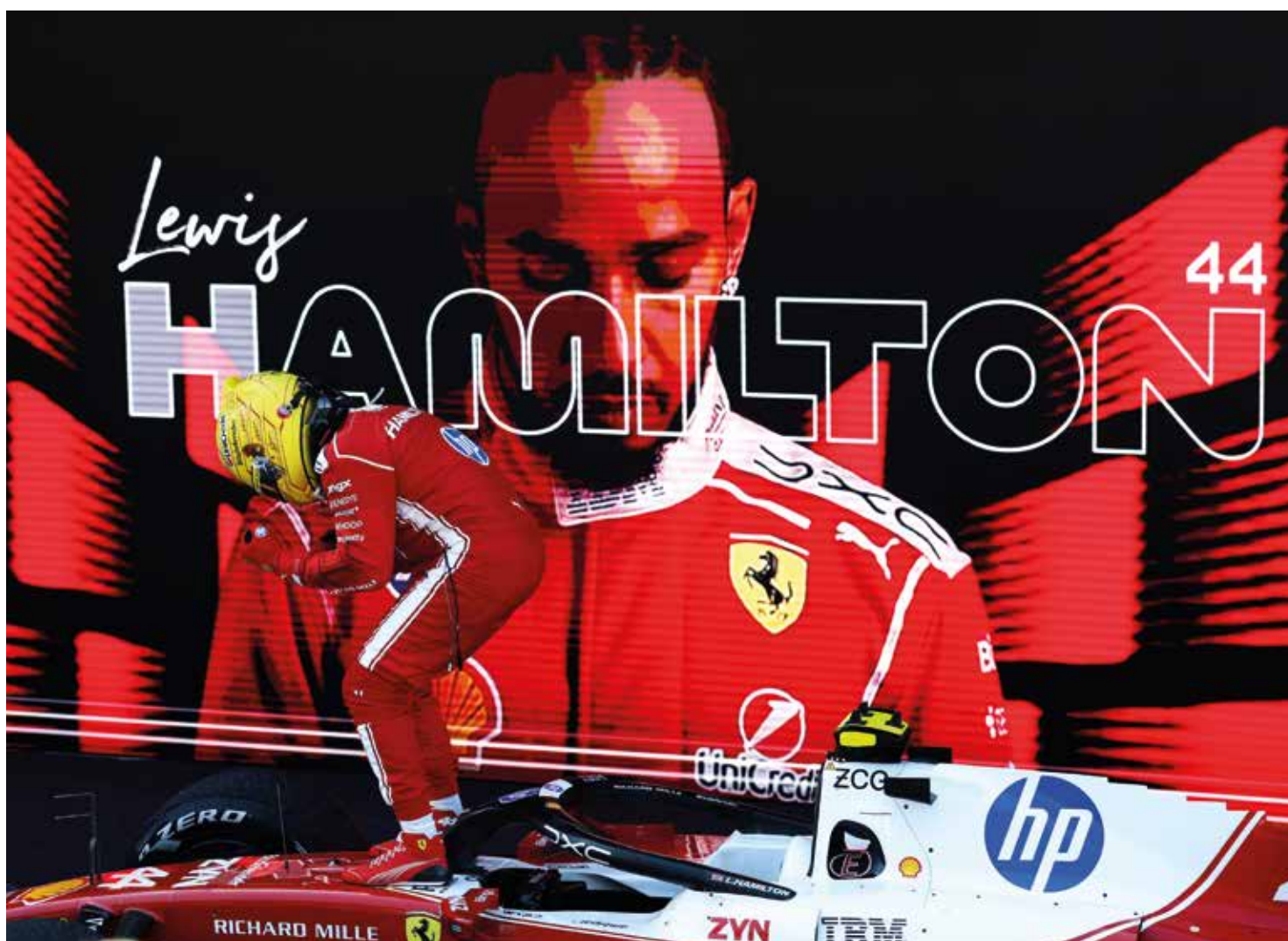
CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:

1.	MERCEDES	262 PUNTOS
2.	FERRARI	190 PUNTOS
3.	MCLAREN	141 PUNTOS
4.	RED BULL	89 PUNTOS
5.	ALPINE	56 PUNTOS



» Primera victoria de Hamilton con Ferrari, con Leclerc abandonando a cuatro vueltas del final





Lewis Hamilton el gran rey de la pista catalana con siete triunfos, superando a Michael Schumacher



Resumen de la Carrera:

El Circuit de Barcelona-Catalunya ha estado en el calendario de la Fórmula 1 de forma ininterrumpida desde su inauguración en 1991, pero la carrera de este año tenía un sabor especial porque marcaba el inicio de su alternancia con Spa-Francorchamps. Un GP de Barcelona-Catalunya que no estará en 2027, pero que sí regresará en 2028, se despedía con una victoria de Lewis Hamilton y su primera con Ferrari.



Lewis Hamilton había vuelto... volvió el viejo estilo del heptacampeón británico y dibujaba uno de sus capítulos más bonitos en la exigencia de Montmeló. El que le valió para romper su maleficio y alcanzar las 106 victorias. El que también necesitaba Ferrari, con más de un año natural sin subir a lo más alto. Y el que le hace el gran rey de la pista catalana con siete triunfos, superando a Michael Schumacher. Tras él finalizaba George Russell segundo y Lando Norris tercero. Charles Leclerc abandonaba a cuatro vueltas para el final, con un posible problema hidráulico en su monoplaza, que lo dejó sin dirección asistida.

Todos los integrantes del top 10 salían con medios excepto Hamilton, Max Verstappen y Nico Hülkenberg que lo hacían con blandos. En la salida, George Russell traccionó bien y conservó el primer puesto, a pesar de que su neumático medio le daba menos tracción que el blando que escogió Lewis Hamilton. Antonelli y Norris con medios, y Verstappen con blandos, conservaron sus respectivas posiciones en el top 5. Piastri sexto con medios y Leclerc, también con el compuesto amarillo, saltó de décimo a séptimo en una gran arrancada. Colapinto ganó dos puestos y era undécimo. Sainz ganó tres puestos y subió provisionalmente a la decimotercera posición, aunque en la tercera vuelta le superó un Isack Hadjar que había caído del Top 10 con una salida horrible.

Russell se escapó y en solo cuatro vueltas ya tenía a 2,5 segundos sobre Hamilton. Una situación ideal para el inglés de Mercedes, que podía usar el Ferrari para frenar a Kimi Antonelli y así crear una distancia que fuera irrecuperable a posteriori. El joven italiano estaba pegado a la caja de cambios del siete veces campeón del mundo, pero pasarlo no era nada sencillo.

En la quinta vuelta, Lance Stroll abandonó con un problema de caja de cambios. Esto aupó a Fernando Alonso a la 21ª plaza, a menos de dos segundos del Cadillac de Valtteri Bottas. Y poco después, en la vuelta 8, Charles Leclerc dio cuenta de Oscar Piastri con un gran exterior por la curva tres. El monegasco subía así a la sexta posición con su Ferrari. Todo mientras Hadjar se regalaba un adelantamiento tras otro para regresar a la zona de puntos con su Red Bull.



Hamilton se quitó el neumático blando en la vuelta 11, entrando cuando estaba a 3,4 segundos de Russell para hacerle un undercut. El líder dijo por la radio que el Ferrari seguramente estaba en una estrategia de tres paradas, pero igualmente optó por la estrategia conservadora y entró en la siguiente vuelta para defender su estrategia. Esto dejaba a Kimi Antonelli en cabeza, aunque la disparidad de estrategias acabó pronto porque el italiano paró en la vuelta 14. Leclerc fue el último en entrar, en vuelta 16.

La primera parada no cambió nada y Russell seguía líder. Tenía 1,7 segundos sobre Hamilton y Antonelli se había descolgado a 8,1, condicionado por las vueltas de más que había alargado antes. Norris seguía cuarto y Verstappen era quinto con una estrategia distinta con el neumático medio. El único que había progresado era Leclerc, que le había levantado el sexto puesto a Piastri.

En la vuelta 20, Alpine le pidió a Franco Colapinto que dejara pasar a su compañero Pierre Gasly. El francés había parado dos vueltas más tarde que él, por lo que tenía un poco más de goma. El argentino se quejó de que Pierre estaba lejos de él, pero cooperó igualmente. Arvid Lindblad alargó el medio hasta la vuelta 23 y Fernando Alonso paró en la misma vuelta para poner un segundo juego de duros.

En la zona media, la primera parada dejó a Liam Lawson noveno con su RB y a Nico Hülkenberg décimo con su Audi. Colapinto estaba duodécimo tras la parada de Lindblad. Carlos

Sainz era decimotercero y Fernando Alonso cerraba la clasificación, ahora vigésimo tras el abandono de Valtteri Bottas por precaución tras detectar algo extraño en su Cadillac.

En la vuelta 27, George Russell comandaba la carrera con 2,7 segundos sobre Hamilton y 3,9 sobre un Antonelli que se estaba echando encima del Ferrari. La Scuderia movió ficha rápidamente y paró al británico en la vuelta 28 para poner el medio y ponerse en una estrategia de tres paradas. Mercedes tenía entonces un dilema, responder para cubrirse o quedarse en dos paradas.

Sin Hamilton de por medio, Antonelli cerró la brecha. En la vuelta 31 rompió la barrera del segundo, lo que le permitía tener un plus de energía para disputarle el liderato a Russell. El italiano iba tan al límite que recibió una bandera blanca y negra por excederse de los límites de pista, una infracción más se transformaría en una sanción de 5 segundos.

En la vuelta 33, Antonelli lo intentó por fuera en la recta principal, pero Russell defendió el interior. Aguantó en su caja de cambios un par de vueltas más, hasta que el ingeniero entró por la radio para desincentivar la pelea, diciendo que no podían perder tiempo porque estaban compitiendo contra Lando Norris, que en ese momento estaba tercero y amenazaba con acercarse a los dos Mercedes.

Norris hizo su segunda parada en la vuelta 35, Mercedes paró a Russell en la 36 para cubrirse y a Antonelli en la 37 para



BODEGA NUMANTHIA MAESTRÍA Y PRECISIÓN



BODEGA NUMANTHIA X SANTOGAL FERRARI MADRID
MEJOR EVENTO LOCAL DE FERRARI FEA EN 2024



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



cubrirse del McLaren y mantener el orden anterior. Quedaba todavía una treintena de vueltas, por lo que la posibilidad de ir a tres paradas no estaba descartada del todo. En la vuelta 40, Fernando Alonso abandonó y esto fue perfecto para Lewis Hamilton. El Aston Martin se quedó parado en la curva 9 y se desplegó el coche de Seguridad Virtual que permitió que el Ferrari de Lewis hiciera su última parada sin perder el liderato provisional.

Al volver a pista lo hacía por delante de Russell, y era el nuevo líder de la carrera con todas las de la ley y encima tenía superioridad de neumático, con seis vueltas menos que Russell, y cinco menos que Antonelli. A partir de ahí, Lewis Hamilton tenía vía libre hacia la victoria. El heptacampeón de Stevenage tenía el ritmo, el coche y los neumáticos para hacerlo y los Mercedes estaban en inferioridad. Es más, los Mercedes empezaban a verse abocados a pelear entre ellos e incluso con un Lando Norris que también venía fuerte. Un poco más atrás, Max Verstappen y Charles Leclerc pelearían por el quinto lugar, con Oscar Piastri asentado en el séptimo.





En la vuelta 61, Kimi Antonelli le ganó el interior a George Russell con un gran paralelo en la recta principal y le levantó el segundo puesto con una buena apurada de frenada. Una vuelta después, sin embargo, el italiano se quedó parado en pista con un problema técnico en un golpe inesperado al campeonato y Leclerc se salió de pista por lo que parecía la pérdida de la dirección asistida o un problema hidráulico, que le obligó a retirarse. El Mercedes parado y la suciedad que dejó el Ferrari provocaron un nuevo VSC que se quitó a falta de vuelta y media y no cambió nada.

Hamilton se llevó la victoria por delante de Russell y un Norris eufórico con su podio. Verstappen y Piastri llegaron cuarto y quinto en respectivas tierras de nadie, Hadjar finalizó sexto y doblado, y las parejas de Alpine y Racing Bulls ocuparon las últimas cuatro posiciones de puntos. Gabriel Bortoleto, Carlos Sainz, Esteban Ocon y Sergio Pérez fueron los únicos en llegar a meta en un GP con ocho abandonos que cierra una etapa dorada en Montmeló y emplaza a un futuro diferente en una Fórmula 1 cambiante.





GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 2026



Organizado por el **Automobile Club de Monaco —ACM—** desde 1997, el **Grand Prix de Monaco Historique**, que se celebra cada dos años antes del Gran Premio de Fórmula 1, se ha convertido en una cita ineludible para los coleccionistas de todo el mundo y los aficionados a los coches clásicos de competición.





La edición de este 2026 ha rendido homenaje en su póster a uno de los grandes nombres de la Fórmula 1: Niki Lauda, 50 años después de sus dos victorias consecutivas en el Gran Premio de Mónaco de 1975 y 1976. Este cartel retoma el original de 1976, creado para el 34º Gran Premio de Mónaco. La identidad visual se inspira en la estética auténtica de aquella época dorada, con el Ferrari 312 T triunfante y el prestigioso escenario de Mónaco como telón de fondo en todo su esplendor contemporáneo.

Durante los tres días del fin de semana del 24 al 26 de abril, los equipos y pilotos compartieron con el público su pasión por la competición al más alto nivel, en situaciones reales de carrera. Con la ventaja añadida de los sonidos y olores que caracterizaban a sus coches de antaño, en el mismo trazado de Mónaco idéntico en un 80% al de 1929, y que sigue utilizándose hoy en día en el marco del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA.

Los Fórmula 1 turboalimentados que corrieron en el Grand Prix de Monaco entre 1981 y 1985, participaron por primera vez en esta 15ª edición del Grand Prix de Monaco Historique. Los cambios en el reglamento de la FIA han permitido al Comité Organizador y de Selección del Automobile Club de Monaco —ACM— reservar una clase específica para estos coches.

Las verdaderas estrellas del espectáculo fueron sin duda los monoplazas de 3 litros que hacen latir más rápido los corazones de los puristas de la Fórmula 1. Propulsados principalmente por el legendario Ford Cosworth DFV V8, estos coches revolucionaron el mundo del automovilismo en 1966, impulsando este deporte a una dimensión internacional sin precedentes.

El certamen contó con casi 200 vehículos de las categorías D a G, todos ellos meticulosamente restaurados y conservados en un estado original excepcional. Estas joyas mecánicas ofrecieron un rendimiento superior al original, y además se beneficiaron de los neumáticos modernos y normas de seguridad contemporáneas para correr en el legendario circuito monegasco con una eficiencia notable.

Pero lo que más llamó la atención fue el desembarco de forma oficial de Ferrari, con doce monoplazas del Cavallino Rampante, todos mantenidos y puestos a punto por el Departamento F1 Clienti de Maranello. El evento, uno de los más esperados de la temporada, permitió a los pilotos de F1 Clienti, disfrutar del circuito de 3.337 metros en to-







das las condiciones meteorológicas, desde el Sol del sábado hasta la ligera lluvia del domingo que humedeció el asfalto, obligando al uso de neumáticos de lluvia.

En el Principado, muchos de los coches que compitieron en el evento también estuvieron presentes en el Cavallino Classic Concours d'Elegance. Entre los monoplazas, la mayor parte pertenecientes a la época dorada de los triunfos de Michael Schumacher y la Scuderia Ferrari, destacaron los dos F300 de 1998 que fueron pilotados en su día por el Kaiser y Eddie Irvine, pasando por el F399, el F1-2000, el F2002, el F2003-GA y el F2004. También pudimos ver los dos 248 F1, y una gran presencia de F2007, con tres unidades, mientras que el monoplaza más reciente fue el F2008, pilotado por Kimi Räikkönen.

Cuando todos ellos salieron a pista, cobraron protagonismo el aullido más agudo de los V10 y el sonido más incisivo de los V8, mientras los pilotos de F1 Clienti aceleraban cambiando de marcha y aumentando el ritmo con cada vuelta. Los pilotos avanzaron entre Sainte Devote, Place du Casino y La Rascasse mientras llenaban el aire las crepitaciones de los motores al reducir y el constante crescendo al acelerar.



Pero además de los coches, estuvieron presentes numerosas personalidades y pilotos históricos, entre ellos Jean Alesi y Jacky Ickx. Para contextualizar, Jean Alesi se subió al 312/F1 que Chris Amon condujo en Mónaco en 1969 con el dorsal #11, que se caracterizaba por montar unos alerones muy pequeños, y en su primera toma de contacto lo accidentó al llegar a la chicane después del túnel, causando daños en el frontal del coche, que fueron reparados por la noche, poniéndose de nuevo al volante al día siguiente para completar tres vueltas sin problemas.

Jacky Ickx, por su parte, pilotó el 312 F1-68 con el que había conseguido su primera victoria para la Scuderia en Rouen en 1968. Restaurado exactamente como competía en su época, casi seis décadas después salió al circuito de Mónaco para dar dos vueltas llenas de emoción, con el motor V12 bramando mientras el piloto belga cambiaba de marcha con fluidez, nivelando las revoluciones en la reducción con su precisión característica.

Para los pilotos, conducir en un circuito urbano emblemático normalmente reservado para los coches de Fórmula 1 fue una experiencia única en la vida. Para los aficionados, el evento representó una oportunidad exclusiva para sumergirse en la nostalgia de los gloriosos motores V10 y V8, y su carismático sonido.



**UNA AUTÉNTICA BIBLIA
DE FERRARI**



**EL LIBRO QUE A TODO AMANTE DEL MOTOR
LE GUSTARÍA TENER EN SU CASA O DESPACHO**

CÓDIGO DE DESCUENTO: PARA LOS LECTORES DE
MADRIDF1 LA REVISTA OFICIAL DEL
FERRARI CLUB ESPAÑA
-10% Y ENVÍO GRATUITO

 **+34 682 927 758**

INFO@FERRARIARTEDITION.COM



WWW.FERRARIARTEDITION.COM



Imágenes: Centro Documentazione Alfa Romeo

SCUDERIA FERRARI: los años con Alfa Romeo

Antes de fabricar sus propios automóviles, Enzo Ferrari registró una sólida trayectoria en la competición. Durante los años treinta, la Scuderia Ferrari preparó y gestionó los coches de Alfa Romeo, reunió a algunos de los mejores pilotos de su tiempo y defendió las posiciones de Italia frente a la hegemonía de Mercedes-Benz y Auto Union en los GP del Campeonato Europeo de Pilotos.



Enzo Ferrari no ejercía como ingeniero ni pretendía diseñar cada pieza. Su función era reunir el talento necesario



Estreno en América: llegada de la Scuderia Ferrari al puerto de Nueva York para disputar la Copa Vanderbilt en 1936.

La historia de Ferrari comienza mucho antes de 1947. Para encontrar su origen, hay que retroceder casi dos décadas, hasta una época en la que Enzo Ferrari aún no construía automóviles y el cavallino rampante aparecía sobre máquinas fabricadas por Alfa Romeo.

A finales de los años veinte, Enzo Ferrari había dejado atrás la etapa más intensa de su carrera como piloto. Su relación con Alfa Romeo, iniciada en 1920, le había permitido competir, realizar pruebas y desarrollar una amplia red de contactos dentro del automovilismo italiano. Sin embargo, su mayor talento parecía encontrarse fuera del habitáculo. Enzo sabía reconocer a un buen piloto, reunir apoyos económicos, tratar con los fabricantes y convertir un grupo de mecánicos y corredores en una organización competitiva.

Una empresa para competir

Módena, 16 de noviembre de 1929. En el despacho del notario Alberto Della Fontana quedó constituida la Società Anonima Scuderia Ferrari. El proyecto había comenzado a tomar forma un mes antes, durante la celebración en Cremona de un récord de velocidad logrado por Baconin Borzacchini. Allí, Enzo Ferrari, Alfredo Caniato y Mario Tadini sentaron las bases de una empresa con una misión explícita: comprar automóviles de carreras Alfa Romeo y participar con ellos en las pruebas de los calendarios deportivos nacionales e internacionales.

La presidencia correspondió a Mario Tadini mientras, junto a Enzo Ferrari, figuraban Alfredo y Augusto Caniato y Ferruccio Testi



Enzo Ferrari a la derecha, con Nicola Romeo -fundador de Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili, precursora de Alfa Romeo- en el centro de la imagen.

además de dos socios industriales decisivos: Alfa Romeo y Pirelli. La Scuderia era una pequeña empresa privada, pero estrechamente ligada desde su origen tanto a la marca milanesa como a uno de los principales fabricantes de neumáticos.

El planteamiento resultaba novedoso. La Scuderia daba la oportunidad de competir a pilotos que disponían de medios económicos para adquirir un automóvil, pero sin una estructura profesional capaz de pre-



Módena, 16 de noviembre de 1929. En el despacho del notario Alberto Della Fontana quedó constituida la Società Anonima Scuderia Ferrari

pararlo, transportarlo y mantenerlo. Al mismo tiempo, ofrecía a Alfa Romeo una presencia más amplia en las carreras sin obligarla a asumir directamente toda la organización. En suma: Enzo actuaba como intermediario entre la fábrica, los pilotos y la competición.

Los resultados no tardaron en llegar. En junio de 1930, Tazio Nuvolari ganó la subida Trieste-Opicina, la segunda prueba disputada por la nueva organización. Aquella victoria temprana confirmó la validez de un sistema que pronto crecería en tamaño, ambición y prestigio.

El equipo que aún no fabricaba coches

En los talleres de Módena se preparaban los Alfa Romeo de carreras y se coordinaba una actividad que abarcaba desde los GP hasta las pruebas en carretera, las carreras de resistencia y las subidas de montaña. La



Giuseppe Campari fue uno de los pilotos más carismáticos de la Scuderia Ferrari. Barítono y amante de la buena mesa, murió compitiendo en Monza en 1933.



Enzo Ferrari a la derecha, con Nicola Romeo -fundador de Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili, precursora de Alfa Romeo- en el centro de la imagen.

Scuderia llegó a gestionar un número considerable de automóviles y pilotos, con una capacidad logística poco habitual para una organización privada.

Enzo Ferrari no ejercía como ingeniero ni pretendía diseñar cada pieza. Su función era

reunir el talento necesario y crear las condiciones para que pudiera rendir al máximo los técnicos, mecánicos y pilotos que encontraban en la Scuderia una estructura capaz de transformar los coches de Portello en máquinas adaptadas a las exigencias de cada carrera.

Por sus filas pasaron figuras como Tazio Nuvolari —quien también fue piloto de las motocicletas Bianchi—, Achille Varzi, Giuseppe Campari, Baconin Borzacchini, Louis Chiron —unido a Bugatti a comienzos de los años treinta—, René Dreyfus, Carlo Felice Trossi o Carlo Maria Pintacuda —célebre por su victoria en la Mille Miglia de 1935, con más de media hora de ventaja sobre el segundo clasificado—.

Spa, 1932: aparece el cavallino

El 9 de julio de 1932, dos Alfa Romeo 8C 2300 MM de la Scuderia tomaron la salida en las 24 Horas de Spa. Sobre sus carrocerías figuraba por primera vez el escudo amarillo con el caballo negro encabritado y las iniciales SF.

El símbolo procedía de Francesco Baracca, as de la aviación italiana muerto durante la Primera Guerra Mundial. Enzo Ferrari había conocido a sus padres después de ganar el Circuito del Savio en 1923. Según recordaría más tarde, la condesa Paolina Baracca le sugirió que utilizara el caballo que su hijo llevaba pintado en el avión. Ferrari conservó el animal en negro y añadió el fondo amarillo, color de Módena.

El estreno automovilístico del emblema ferrarista no pudo ser más favorable. Antonio



Imágenes como esta hablan por sí mismas: para Ferrari, Alfa Romeo es su «casa madre».



Los imponentes Alfa Romeo 8C fueron clave durante los primeros pasos de la Scuderia Ferrari.

Brivio y Eugenio Siena ganaron la carrera, mientras que Piero Taruffi y Guido d'Ippolito terminaron segundos con el otro coche del equipo. El cavallino que décadas después identificaría a un fabricante independiente comenzaba su historia sobre el costado de dos Alfa Romeo.

La responsabilidad de representar a Alfa Romeo

La relación entre ambas organizaciones adquirió un nuevo calibre en 1933. En un contexto económico difícil —con Alfa Romeo bajo el control del Estado italiano tras su rescate financiero ese mismo año—, la marca redujo su participación directa en las carreras para mejorar así el equilibrio de sus cuentas. La Scuderia Ferrari asumió entonces una parte esencial de su actividad deportiva, pasando a ser en la práctica la escuadra de competición de Alfa Romeo.

Los automóviles seguían siendo Alfa Romeo, pero su preparación, inscripción y gestión en los circuitos recaían en buena medida sobre el equipo de Módena. Así, Enzo Ferrari dejaba de dirigir una escudería orientada princi-

palmente al ámbito de los piloto-cliente para custodiar el prestigio deportivo de uno de los grandes fabricantes europeos.

Entre sus bazas más importantes se encontraba el Alfa Romeo Tipo B, conocido habitualmente como P3. Su motor de ocho cilindros sobrealimentado, su ligereza y su concepción monoplace lo habían convertido en uno de los diseños más avanzados de su generación. Junto con los 8C de ruedas cubiertas, permitió a la Scuderia imponerse en los GP, pruebas de resistencia y algunas de las carreteras más exigentes de Europa. Alfa Romeo llegó a registrar en 1934 más victorias que ningún otro fabricante.

La llegada de las Flechas de Plata

Las nuevas regulaciones introducidas en 1934 en el Campeonato Europeo de Pilotos establecían un peso máximo de 750 kilos sin limitar de manera equivalente la cilindrada o la potencia. Mercedes-Benz y Auto Union aprovecharon esa libertad con el respaldo financiero y político de la Alemania nazi. Sus monoplazas incorporaban motores de gran cilindrada, sobrealimentación, soluciones

aerodinámicas avanzadas, chasis para colocar el motor en posición central-trasera y recursos que los equipos italianos difícilmente podían igualar.

El Tipo B seguía siendo eficaz en determinados trazados y continuaba en manos de pilotos excepcionales, pero pertenecía a una generación anterior, previa a las ideas que ingenieros como Ferdinand Porsche volcaban en los muy experimentales Auto Union o efectivos Mercedes W25 y sucesores. Ferrari y Alfa Romeo se encontraron obligados a buscar respuestas rápidas frente a automóviles que podían superar ampliamente su potencia y la más espectacular fue el Bimotore.

Dos motores para desafiar a Alemania

El proyecto nació en los talleres de la Scuderia bajo la dirección técnica de Luigi Bazzi. La idea era tan sencilla de explicar como compleja de ejecutar: instalar dos motores Alfa Romeo de ocho cilindros en un único automóvil, uno delante del piloto y otro detrás. Juntos sumaban 5,8 litros y desarrollaban alrededor de 540 CV.



Cuando el primer Ferrari salió a la carretera, el fabricante era nuevo. Sin embargo, la Scuderia llevaba dos décadas aprendiendo a ganar

Un artículo publicado por Motor Sport en mayo de 1935 señalaba expresamente que el diseño y el montaje se habían realizado en Módena, aunque el coche llevara el nombre de Alfa Romeo. La revista llegó a definirlo como un «Ferrari-Alfa», reflejo del grado de autonomía técnica que había alcanzado la Scuderia.

Durante unas pruebas en la autopista entre Brescia y Bérgamo, Nuvolari alcanzó casi 212 millas por hora, más de 340 km/h, según las crónicas del momento. La velocidad era extraordinaria, pero el Bimotore también arrastraba problemas considerables: consumía enormes cantidades de combustible, castigaba los neumáticos de forma impúdica y resultaba demasiado pesado y complejo para competir con eficacia en los GP. Louis Chiron logró terminar segundo en el Avusrennen, pero el proyecto no consiguió alterar el dominio alemán ni lo más mínimo.

No obstante, aquel diseño confirmó que la Scuderia ya no se limitaba a preparar y gestionar coches fabricados por Alfa Romeo, también concebía soluciones propias para responder a los mayores desafíos técnicos del momento.

Nürburgring, 1935: la victoria imposible

El 28 de julio de 1935, el GP de Alemania reunió en Nürburgring a las poderosas formaciones de Mercedes-Benz y Auto Union. Frente a ellas, Nuvolari disponía de un Alfa Romeo Tipo B veterano, menos potente y aparentemente superado.

La carrera se disputó sobre más de 500 kilómetros del Nordschleife. Nuvolari mantuvo un ritmo que le permitió conservar sus opciones, pero una parada problemática le hizo perder tiempo. Aun así, inició una remontada que lo situó tras el Mercedes-Benz de Manfred von Brauchitsch. El piloto alemán afrontó la última vuelta con ventaja, aunque sus neumáticos estaban al límite. Finalmente, uno de ellos cedió y Nuvolari cruzó la meta en primera posición.

La victoria del italiano ante los coches alemanes, en territorio alemán y con una máquina teóricamente inferior, pasó a la historia de las mejores gestas del automovilismo previo a la Segunda Guerra Mundial. Fue una combinación de velocidad, resistencia mecánica, estrategia y capacidad para explotar hasta el último recurso del Tipo B, otro alarde del manutano volador y la Scuderia Ferrari.

El final de una etapa

La presión de Mercedes-Benz y Auto Union continuó al alza. Alfa Romeo trató de responder con nuevos motores y arquitecturas, pero sus proyectos no lograron recuperar de forma estable la ventaja perdida. Es más, habría que esperar hasta el disruptivo Tipo 512 de 1940 —diseñado por el español Wifredo Ricart y malogrado por el estallido de la contienda mundial— para encontrar un auténtico paso adelante en los diseños de Alfa Romeo.

En 1938, la compañía decidió reorganizar su participación deportiva y creó Alfa Corse, un departamento de competición integrado directamente en la fábrica, lo cual provocó que la Scuderia Ferrari dejara de actuar como una estructura independiente al servicio de Alfa Romeo.

Enzo Ferrari fue incorporado a Alfa Corse, aunque con menos autonomía de la que había disfrutado en Módena. La relación se deterioró y terminó definitivamente en 1939, después de casi veinte años de colaboración en distintas funciones. Eso sí, Ferrari aún tendría que esperar para fabricar automóviles con su apellido. Primero llegó Auto Avio Costruzioni y, después del trance bélico, la creación de la empresa que en 1947 presentó el 125 S.

Sin embargo, para entonces los elementos esenciales de su identidad ya estaban definidos pues, durante los años en Alfa Romeo, el modenés había aprendido a seleccionar pilotos, organizar mecánicos, desarrollar coches, negociar con proveedores y convertir cada carrera en una prueba para toda la organización. También había construido una identidad visual propia y comprendido el valor del equipo como algo que trascendía a sus integrantes.

Cuando el primer Ferrari salió a la carretera, el fabricante era nuevo. Sin embargo, la Scuderia llevaba dos décadas aprendiendo a ganar.



Enzo y Wifredo, dos maneras de entender la competición

La creación de Alfa Corse en 1938 alteró el equilibrio dentro de Alfa Romeo. Enzo Ferrari, acostumbrado a dirigir la Scuderia con amplia autonomía, tuvo que convivir con el ingeniero español Wifredo Ricart, incorporado a la marca en 1936 y convertido después en responsable técnico.

—Ambos representaban enfoques muy distintos. Ferrari era un hombre de carreras, práctico y atento a la experiencia de pilotos y mecánicos. Ricart, en cambio, apostaba por soluciones de gran ambición técnica, como motores V16, configuraciones de motor central y sistemas de suspensión avanzados.

—La relación fue difícil. Mientras Ferrari y Gioacchino Colombo trabajaban en el futuro Tipo 158 Alfetta, Ricart impulsaba proyectos como los Tipo 162, 163 y 512. Las diferencias personales y la pérdida de autonomía contribuyeron a que Enzo Ferrari saliera de la órbita de Alfa Romeo en 1939.

—Con el tiempo, Ricart y Ferrari demostraron el alcance de su talento. Ferrari creó una de las grandes marcas de la historia del automóvil; Ricart regresó a España y desarrolló el inesperado Pegaso Z-102. Aquella rivalidad simbolizó el choque entre dos filosofías: la del hombre de carreras y la del ingeniero capaz de adaptarse a cualquier contexto.



El Alfa Romeo Tipo 512 se inspiró en los Auto Union con motor central diseñados por Ferdinand Porsche. Diseñado por Wifredo Ricart en 1939, su motor prometía alrededor de 370 CV. La guerra impidió comprobar su potencial en competición.

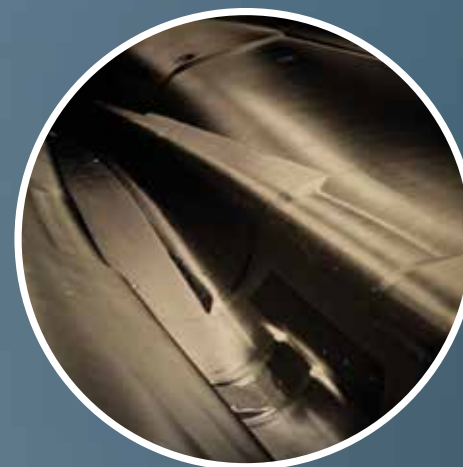


FERRARI se lanza al mar con el diseño del Hypersail



Hypersail traslada al mundo de la navegación el lenguaje de diseño de Ferrari: un monocasco concebido para combinar máxima eficiencia e innovación tecnológica

Ferrari ha presentado la imagen exterior del **Hypersail**, su innovador monocasco oceánico de 30 metros, un proyecto que traslada al mundo de la navegación los principios de diseño, ingeniería y rendimiento que caracterizan a la marca italiana. La embarcación, desvelada durante la **Milan Design Week**, representa un nuevo paso en la exploración tecnológica en Maranello.



Tras brevísimos antecedentes en el agua como el Arno XI de 1952, Ferrari da el salto a la navegación oceánica con Hypersail, un monocasco de 100 pies concebido como un laboratorio de innovación donde confluyen diseño e ingeniería. La presentación de su decoración exterior durante la Milan Design Week refleja la colaboración entre el Ferrari Design Studio, el equipo técnico de la marca y el estudio naval de Guillaume Verdier.

En Hypersail, cada línea responde a una función, tal y como Vincenzo Lancia comprobó hace más de un siglo cuando, al comprobar la rigidez de los cascos náuticos, trasladó la idea a los chasis monocasco en el Lambda de 1922, primer modelo en serie con este diseño, implantado de forma masiva en los años cincuenta por los Fiat 1400 y Alfa Romeo 1900.

El diseño del Hypersail nace de las exigencias hidrodinámicas propias de un velero de altas prestaciones, donde la forma siempre está al servicio del rendimiento. Además, la cubierta integra paneles solares que, junto con la energía obtenida del viento y del movimiento de la embarcación, alimentan los sistemas de control necesarios para su navegación.

La identidad visual combina el nuevo Grigio Hypersail —que resalta la fibra de carbono— con el histórico Giallo Fly, uno de los colores más representativos de Ferrari, décadas atrás reservado para la pintura de prototipos y unidades de desarrollo.

Ferrari completó la presentación con una exposición dedicada al proyecto en su Flagship Store de Milán y una instalación artística en la terraza HIGHLINE Milano, reforzando la idea de que Hypersail representa un nuevo espacio para aplicar la innovación y el diseño de la firma italiana al futuro de la navegación oceánica.

pergomat
PÉRGOLAS BIOCLIMÁTICAS

Vive tu
espacio exterior

pergomat.com



Pérgolas bioclimáticas

Disfruta de tu terraza durante todo el año con una pérgola diseñada a medida para tu vivienda. Creamos proyectos únicos, adaptados a cada espacio, con diferentes combinaciones, colores y acabados para integrarla perfectamente en la arquitectura y el estilo de tu hogar.



Lamas orientables hasta 135°
Luz y sombra a tu medida.



LED perimetral
Crea el ambiente perfecto.



Cierre automático
Protege tu mobiliario todo el año.

649 30 27 28 | 620 05 56 76
proyectos@pergomat.com
www.pergomat.com



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.

HOTEL
SANTA MARTA



UN REFUGIO NATURAL PARA DESCONECTAR

Frente a las aguas cristalinas de la Costa Brava, Hotel Santa Marta te invita a vivir una experiencia de desconexión donde el confort, la gastronomía y el bienestar se integran con la naturaleza. Un destino único para disfrutar del Mediterráneo con calma, privacidad y autenticidad.





FERRARI Luce Tailor Made

40 millones de dólares
por el **Chassis 0**



El primer chasis de producción del Ferrari Luce alcanzó los **40 millones de dólares** en la subasta de RM Sotheby's celebrada durante la Monterey Car Week. Creado como una pieza única por Ferrari Tailor Made y vendido con fines benéficos, el Chassis 0 se convirtió en **el automóvil nuevo más caro jamás vendido en una subasta**. La recaudación se destinará a proyectos educativos de The Ferrari Foundation.

**Ferrari LUCE**



El Ferrari Luce Chassis 0
se convirtió en el automóvil nuevo más caro
jamás vendido en una subasta

Ferrari LUCE



De 26 a 40 millones en un año

El récord anterior pertenecía al Daytona SP3 Tailor Made, adjudicado por 26 millones de dólares en Monterey en 2025



—La estimación inicial hablaba de un valor superior a 1,1 millones de dólares. Cuando terminó la puja, el marcador indicaba 40 millones. El Ferrari Luce Tailor Made ofrecido por RM Sotheby's en Monterey acababa de establecer un récord mundial y de convertir el primer ejemplar de producción del nuevo modelo eléctrico de Maranello en una pieza singular dentro de la historia reciente de Ferrari.

—El automóvil tiene una identidad que explica parte de su atractivo. Ferrari lo denomina **Chassis 0**: es el primer chasis de producción correspondiente al programa Luce y cuenta con una placa específica que acredita esta condición.

—RM Sotheby's lo ofreció **sin precio de reserva** y renunció a la comisión del comprador. Ferrari había decidido destinar la totalidad de la recaudación a **The Ferrari Foundation**, que financiará con ella proyectos educativos. La puja terminó multiplicando ampliamente las expectativas previas.

—Los **40 millones de dólares** convierten al Luce Chassis 0 en el automóvil nuevo más caro vendido hasta ahora en una subasta. El récord anterior también pertenecía a Ferrari: en 2025, un **Daytona SP3 Tailor Made** creado como ejemplar único alcanzó los 26 millones de dólares en Monterey, también en una venta benéfica.

Un Luce irrepetible

—Su condición de primer chasis de producción viene acompañada por una configuración desarrollada específicamente por **Ferrari Tailor Made**. La carrocería utiliza el acabado **Madreperla Semi-Gloss**, creado para esta unidad con un pigmento capaz de producir reflejos iridiscentes que evolucionan del verde al violeta según la incidencia de la luz.

—El concepto continúa en el habitáculo mediante cuero metálico Le Mans en tono Perla, cuya superficie refleja parte de la luz que entra en el interior. Los elementos secundarios aparecen terminados en **Grigio Corvara**, mientras llantas, pinzas de freno y otros detalles recibieron tratamientos propios. Incluso el emblema de Ferrari utiliza un **fondo blanco óptico** reservado a esta unidad.

—El resultado reúne pintura, materiales y acabados alrededor de una misma idea y refuerza el carácter único del Chassis 0. Tras su aparición en Monterey, el automóvil regresará a **Maranello** antes de su entrega definitiva, prevista para el primer trimestre de 2027.

—Su paso por la subasta deja ya una cifra para la historia. En los 40 millones confluyeron el primer chasis de producción del Luce, una configuración Tailor Made irrepetible y el carácter benéfico de la venta. **Antes incluso de llegar a manos de su propietario, el primer Ferrari Luce ya ha escrito su primera página en la historia de la marca.**

NOA BOUTIQUE HOTEL

NOA BOUTIQUE HOTEL · HOSPITALIDAD ATLÁNTICA

Frente al castillo de Santa Cruz, en plena costa gallega, NOA Boutique Hotel propone una forma diferente de entender el lujo: **menos artificio y más tiempo de calidad.**

Sus **32 habitaciones y suites abiertas al Atlántico** combinan diseño contemporáneo, serenidad y una hospitalidad cercana y auténtica.

Gastronomía de producto y temporada, naturaleza y experiencias conectadas con el territorio completan una estancia concebida para disfrutar sin prisas.

Slow Luxury con alma atlántica. Porque el verdadero lujo es **vivir el momento.**



www.noaboutiquehotel.com

(+34) 881 244 144 · reservas@noaboutiquehotel.com

Av. Concepción Arenal 51 · Santa Cruz, Oleiros · 15179 A Coruña (Spain)

PRIVILEGE CHEFS

La verdadera excelencia gastronómica reside en la capacidad de crear experiencias únicas.



Con esa filosofía nació **Privilegechefs**, firma especializada en servicios de chef privado, catering de alta gama y experiencias gastronómicas exclusivas para clientes que buscan un servicio discreto, elegante y completamente personalizado.

Con presencia en algunos de los destinos más exclusivos del Mediterráneo y Europa **Privilegechefs** ha convertido la gastronomía privada en una experiencia diseñada a medida, combinando técnica, creatividad y una impecable atención al detalle.

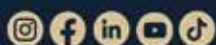
Ese compromiso con la calidad ha dado lugar a un nuevo proyecto: **La Brigade**.

Nacida con la misión de formar a la nueva generación de chefs privados, **La Brigade** es una academia especializada que prepara a profesionales para desarrollar una carrera en el sector del lujo, las villas privadas y el mundo del yachting.

Hoy, **Privilegechefs** y **La Brigade** representan dos pilares de una misma visión: ofrecer experiencias gastronómicas de primer nivel y contribuir al futuro de una profesión que exige talento, pasión y un compromiso absoluto con la excelencia.



+34 643 229 740 · info@privilegechefs.com



www.privilegechefs.com



FERRARI 312B: WHERE THE REVOLUTION BEGINS

—Estrenado en 2017, *Ferrari 312B: Where the Revolution Begins* sigue la restauración de un 312 B de 1970 y su regreso a la pista en Mónaco, con Mauro Forghieri como figura central. El documental permite acercarse a una etapa en la que Ferrari modificó de forma profunda su planteamiento técnico en Fórmula 1.

—El 312 B estrenó un nuevo doce cilindros plano de 2.991 cm³, diseñado por Forghieri. Su disposición permitía rebajar el centro de gravedad y mejorar el equilibrio del monoplace. El motor desarrollaba 450 CV a 12.000 rpm, utilizaba cuatro válvulas por cilindro e inyección indirecta Lucas. El chasis mantenía una estructura semimonocasco de tubos de acero revestida con paneles de aluminio, con el motor integrado como parte del conjunto resistente.

—Aquella mecánica inauguró una familia de motores que tendría una enorme continuidad en Ferrari y acabaría asociada a algunos de los mayores éxitos de la Scuderia durante los años setenta. En 1970, el 312 B ganó cuatro Grandes Premios: tres con Jacky Ickx y uno con Clay Regazzoni.

—La película combina restauración, historia e ingeniería con una cercanía poco habitual. Escuchar a Forghieri explicar las decisiones tomadas medio siglo antes aporta una dimensión especial al relato y convierte el documental en una recomendación especialmente indicada para comprender cómo Ferrari desarrollaba sus monoplaces en una época de rápida evolución en motores, chasis y aerodinámica.





Club

www.ferrariclubespana.com

GALICIA 2026

RÍAS BAIXAS — 16 DE ABRIL DE 2026



Texto: Fede García

Fotos: Socios del FCE

— El fin de semana del 16 al 19 de abril, el Ferrari Club España celebró un evento en Galicia, que permitió a los socios descubrir lugares singulares de las Rías Baixas, y conocer de cerca algunas de las labores de mariscadores y pescadores, a la vez que pudimos disfrutar de la conducción de nuestros Ferrari por los más bellos paisajes de la costa gallega.





CLUB ————— FERRARI ——— 1988 ——— 2026

84 ————— 98

GALICIA 2026

LÉRIDA 2026

————— 16 DE ABRIL DE 2026

————— 18 DE JUNIO DE 2026





— El evento comenzó el jueves 16, con la llegada de los participantes al Hotel Faro Silleiro en Baiona. Inaugurado en abril de 2025, es un exclusivo alojamiento de 3 estrellas ubicado en el cabo homónimo, en Baiona, Pontevedra, y se asienta en el emblemático Faro Grande de Cabo Silleiro, que sigue en funcionamiento mientras ofrece una experiencia de lujo y sostenibilidad única en las Rías.

— Después del *check in* y dejar las maletas en nuestras habitaciones, visitamos el Faro y disfrutamos de las vistas, antes de regresar al Hotel donde se nos serviría la cena.

— Al día siguiente, después de desayunar, realizaríamos una ruta panorámica de unos 100 km por las Rías Baixas, con paradas en paisajes únicos, como el puerto de A Guarda, o la subida al Monte Santa Trega, hasta llegar a las Bodegas Terras Gauda, donde hicimos una visita guiada y una cata de vinos.

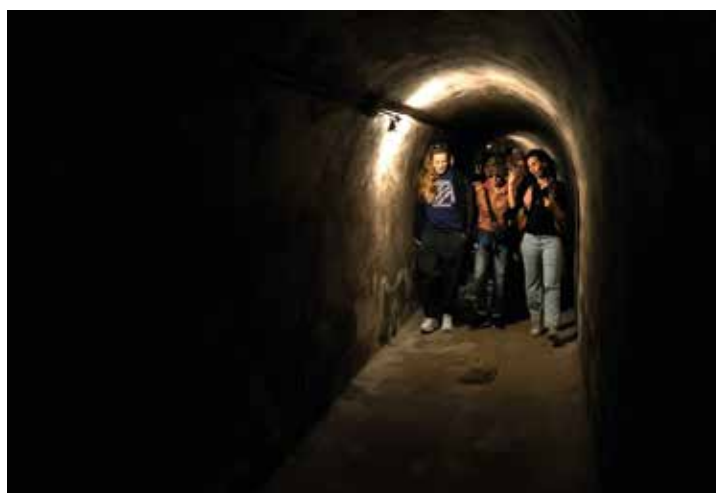




—Hacia el mediodía, llegamos al Restaurante El Molino en la localidad de Tui, donde se nos sirvió un almuerzo tradicional. Tras la comida, y aprovechando que nos encontrábamos en Tui, nos acercamos hasta uno de los conjuntos históricos y arqueológicos más importantes de Galicia, donde realizamos una visita con un guía de la zona.

—Concluida la visita, pusimos rumbo de regreso al Hotel, donde muchos de nosotros aprovechamos para descansar. Hacia las nueve nos desplazamos hasta el Parador de Baiona, también conocido como el Parador del Conde de Gondomar, donde se nos sirvió la cena. El edificio es una imponente fortaleza medieval situada en la península de Monterreal, reconvertida en hotel de 4 estrellas, y es considerado como uno de los más espectaculares de la red de Paradores de Turismo por su privilegiada ubicación frente al mar y su rica historia.





—Al día siguiente, completamos una nueva ruta, esta vez de unos 190 km, que nos permitió vivir experiencias ligadas con la tradición gallega, como la que vivimos en Cambados (Pontevedra), con las mariscadoras durante la marea baixa.

—En el mismo Cambados, visitamos el Pazo de Fefiñáns, situado en el corazón de la localidad, es uno de los conjuntos arquitectónicos más espectaculares de Galicia y un templo histórico para el vino Albariño. Construido en el siglo XVI, este palacio renacentista no solo es un Bien de Interés Cultural, sino que alberga la Bodega Palacio de Fefiñanes que en 1928 registró la primera marca de Albariño comercializada en el mundo.

—Después de la visita, nos dirigimos hasta la Taberna do Trasnó, donde se nos serviría el almuerzo. Por la tarde nos acercamos hasta Sanxenxo, donde dejamos nuestros coches expuestos para que los aficionados y el público en general pudiera admirarlos.

—A media tarde nos pusimos de nuevo al volante de nuestros Ferrari y pusimos rumbo de regreso al Hotel. Por la noche nos dirigimos hasta el vivero tradicional O Percebeiro, donde se nos ofreció una degustación exclusiva para los socios, de toda clase de marisco.

—El domingo por la mañana se ponía fin al evento, con el regreso a nuestros distintos puntos de origen, un poco tristes pero felices, después del extraordinario fin de semana que habíamos vivido.





Club

www.ferrariclubespana.com

II CARRUSEL IRESA FERRARI

FINCA PRATS - LÉRIDA — 18-21 DE JUNIO DE 2026

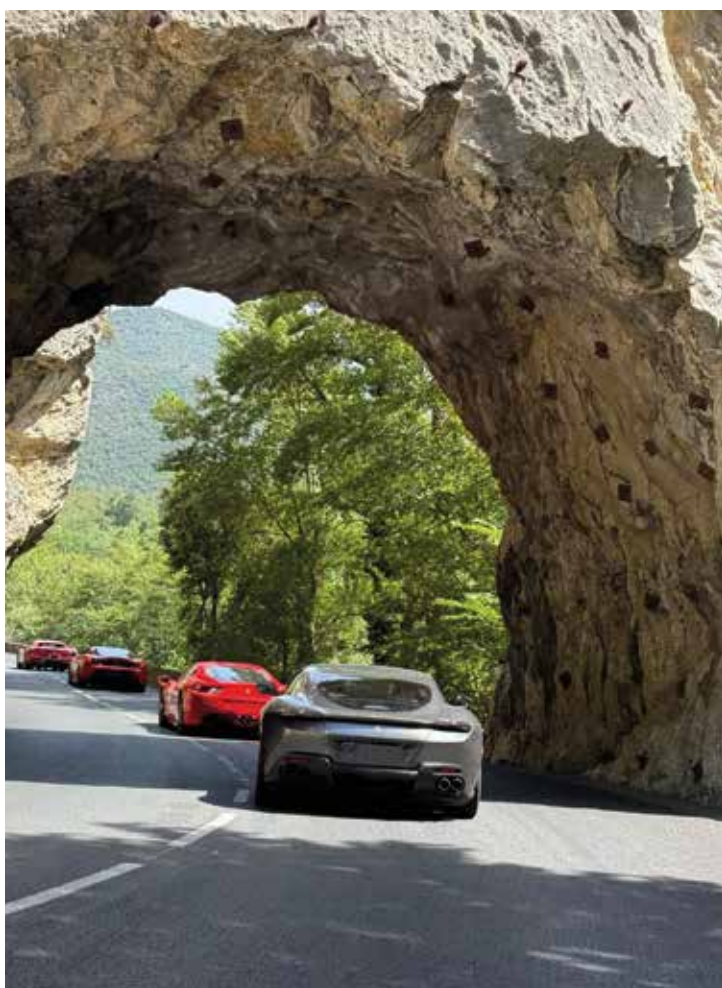
Texto: Fede García e IRESA

Fotos: Equipo Media de IRESA



—Tras el éxito de la primera edición del CARRUSEL IRESA FERRARI celebrada el pasado año 2025, el fin de semana del 18 al 21 de junio pasados se celebró la segunda edición, en la que IRESA invirtió nueve meses y medio de preparación y más de 8.000 kilómetros de reconocimientos, convirtiéndose en un evento fijo del calendario del Ferrari Club España.

—La prestigiosa y conocida empresa IRESA, «fundada en 1970, especialista en Motorsport y conocida en el mundo



Ferrari en Europa», con Manuel de Miguel a la cabeza, y sus hijos Bernard y Eric, organizaron este evento, en el que el carácter de un gentleman, la pasión por la conducción, y el buen ambiente se dieron cita por segundo año consecutivo.

—Al punto de reunión de inicio del evento, la finca Prats de Lérída, el jueves 18 llegaron los inscritos venidos de toda la geografía nacional —Zaragoza, Barcelona, Tarragona, Lérída, Andorra, Madrid, la Coruña, Ibiza, Granada e incluso llegados del Reino Unido—, donde un espléndido vino español de bienvenida dio paso al *briefing* informativo para el buen desarrollo del evento y posterior cena. El equipo de asistencia puesto a nuestra disposición por la organización se encargó de decorar los coches con los dorsales y la placa del evento.

—A la mañana siguiente, nos trasladamos hasta las instalaciones de IRESA —en Lérída—, donde nos entregaron los *road-books* y los



wellcome packs a todos los inscritos. Se trata del único evento dentro del calendario nacional oficial Ferrari, en el que un detallado *road-book* — hecho a mano como antes— del itinerario completo, nos era entregado a cada inscrito. Aparte de su evidente utilidad, permitiendo a los copilotos participar de forma activa en el pilotaje de los vehículos, constituye un magnífico recuerdo muy preciado por los participantes.

—Después de abandonar las instalaciones de IRESA, afrontamos un primer recorrido de 432 km, que dibujó una gran sonrisa en los rostros de los conductores, que íbamos a afrontar 8 puertos de montaña, disfrutando de lo lindo de la conducción, guiados en todo momento por nuestros copilotos, que con *road-book* en mano, creaban un ambiente de auténtico equipo dentro de los vehículos.

—Tras una dulce parada en los Chocolates Jolonch, en Agramunt, la ruta continuó camino del Hotel La Vella Farga en Lladurs, donde dis-







frutamos de un aperitivo y un almuerzo en un marco incomparable. La Cerdaña nos esperaba con sus majestuosos paisajes, y tramos muy técnicos, hasta llegar unos kilómetros más adelante hasta la majestuosa Torre del Remei, donde tras un merecido descanso y algún baño en la piscina, se nos sirvió un vino español con champagne amenizado con música en directo, pasando a formar parte en su conjunto, de un espectacular escenario con los 16 Ferrari descansando en sus cuidados jardines de 1910. Como cada noche, una empresa de seguridad contratada por la organización se encargó de custodiar nuestros coches.

——Entre los modelos inscritos en el evento, queremos destacar un 348 GT Competizione —50 unidades fabricadas, 29 con volante a la derecha—, F430 Scuderia, F812 Competizione, F488 Pista Aperta, un Purosangue, un F12 Cilindri o un Portofino M. No faltaron los F296 GTB, F8 Spider, F458 y varios F812 Superfast.

——A la mañana siguiente, Francia nos esperaba, y nos deleitó con verdaderos tramos de rallye —uno de ellos de 52 min. de pura conducción—, con desfiladeros vertiginosos, que pusieron a prueba la destreza de los pilotos.

——El Château des Ducs de Joyeuse, impresionante castillo testigo de las luchas contra los cátaros, nos permitió conocer el origen del Champagne, La Blanquette de Limoux. La consiguiente degustación de estos dos vinos nos permitió saborear las diferencias entre uno y otro. Un aperitivo en los jardines, y el almuerzo en su salón real nos permitió coger fuerzas, para ponernos de nuevo al volante de nuestros Cavallinos, antes de subir y bajar marchas para, acompañados con el vuelo de las águilas, llegar a las afueras de Carcassonne, en donde el imponente Château de Pennautier, nos recibió con sus puertas abiertas.





HOTELES
ANDALUCES
CON
ENCANTO

El Encanto
de sentirte en casa.
ESTÉS DONDE ESTÉS.



HOTEL
PLAYA DE
LA LUZ



HOTEL
DUQUE DE
NAJERA



HOTEL
JEREZ
AQ35



VILLA JEREZ
Hotel Boutique



PUNTA
CANDOR
SUITES



www.hace.es

idecars
PERFORMANCE

El taller donde perfeccionamos tus sueños

Taller especialista en Ferrari
desde hace más de 25 años.

Especialistas en Sistemas
multimedia y Pantallas, Sistemas
antirrobo y Detectores de Radar

PUNTO DE INSTALACIÓN OFICIAL **IGLA**.
Llevamos más de 4 años siendo el
taller de España que más **Igla** instala.
Protege tu coche con el mejor sistema
antirrobo **Igla**

IGLA

Nuestras instalaciones
marcan la diferencia



Teléfonos:
658 946 677 / 658 946 676

Correo:
info@idecars.com

Dirección:
Av. Camino de lo Cortao 6, Nave 1.
San Sebastián de los Reyes, Madrid

RRSS:
@idecarsperformance



—Tras un pequeño descanso, y un cocktail en el que el champagne no faltó, fuimos testigo de un espectáculo ecuestre en directo, en los jardines diseñados por Lenôtre dando paso a la cena Smart Casual en el salón de los espejos. Finalizada la cena, tuvo lugar la entrega a cada equipo del ya conocido recuerdo del evento CARRUSEL IRESA, y pudo verse un corto-vídeo proyectado, de cómo habíamos vivido estos 3 días, gracias al equipo de media formado por tres personas, que estuvieron durante todo el evento inmortalizando lo que iba sucediendo.

—El equipo de asistencia formado por dos mecánicos, con un furgón equipado y un remolque cerrado con un coche de sustitución, tuvieron solamente que intervenir cuando un pinchazo hizo detenerse uno de los Ferrari —aparte de lo correspondiente a la llegada de cada etapa—. Gracias a esta intervención, a los pocos minutos este Ferrari podía reincorporarse al resto del grupo. Durante estos tres días, los Ferraristas pudimos compartir nuestra pasión por los Ferrari y por la conducción a la vez que disfrutar de lugares encantadores y de la gastronomía del Sur de Francia.

—Con la mirada puesta en la edición 2027, el CARRUSEL IRESA FERRARI cobra cada vez más relevancia, consolidándose como una cita obligada marcada en las agendas de todo apasionado Ferrarista tanto dentro como fuera del territorio nacional.

EUROSTARS
HOTEL COMPANY

Un *destino* a
la altura *de tu viaje*



STAR
TRAVELER
EUROSTARS HOTEL COMPANY

MÁS DE 300 HOTELES EN 23 PAÍSES
ÚNETE A NUESTRO CLUB DE FIDELIDAD

LA

CÚPULA

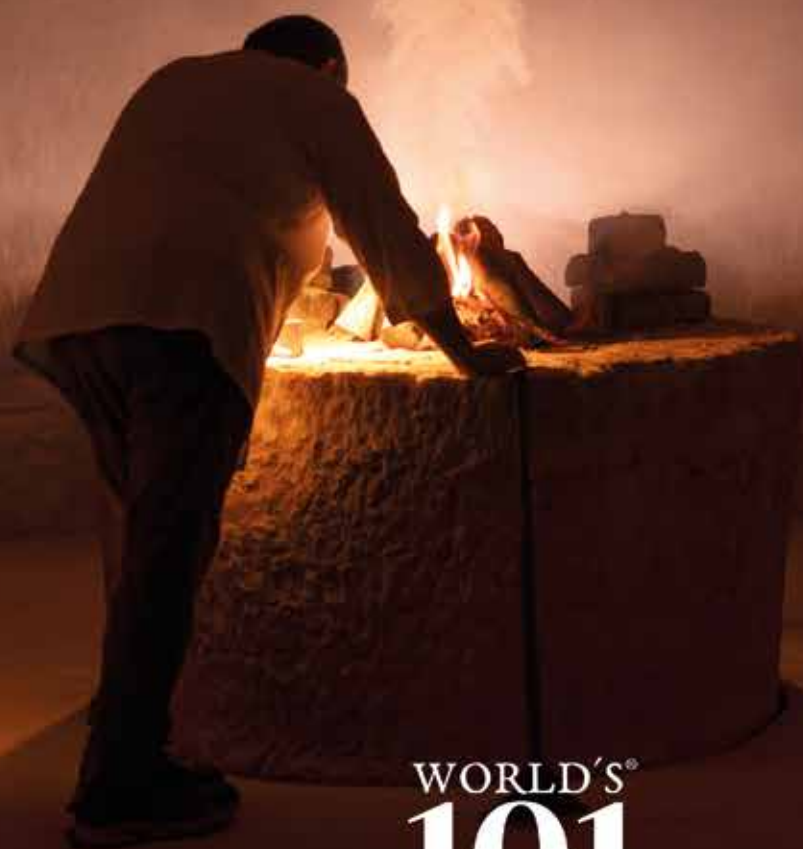
DE

ELCAPRICH

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](https://www.lacupuladelcapricho.com)