

INVIERNO 2024

# Ferrari

No.51

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

*Club*



**FERRARI F50**



# Vivir la vida

Sueños a orillas del Mediterráneo.  
Sueños que construimos a medida.  
Sueños que podrás revivir una y otra vez.  
**Vive la vida, sueña despierto.**



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



MAESTROS CONSTRUCTORES  
DESDE 1972





## FERRARI CLUB

ES UNA PUBLICACIÓN EDITADA POR:  
**Ferrari Club España**  
Constancia 41, entreplanta  
28002, Madrid

**DIRECCIÓN EDITORIAL**  
ANA MARTÍNEZ

**REDACCIÓN**  
FEDE GARCÍA  
JOSÉ LUIS GRAÑA  
SERGIO VALLEJO  
GERARD OLIVARES  
MARÍA JOSÉ PRIETO  
FERNANDO AMPUDIA  
LUIS TEJEDOR  
ANNA BURGSTALLER  
MIGUEL RENUNCIÓ

**FOTOGRAFÍA**  
FERRARI  
FEDE GARCÍA  
FERRARI CLUB ESPAÑA  
SERGIO CALLEJA  
ANDREU ARTÉS  
JOSEP RODRÍGUEZ  
SERGI BONEU  
DANI GONZÁLEZ  
ROGER BONADA  
ABEL CASAL  
LLUIS 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 F50**

24 — **F1-GP DE ESTADOS UNIDOS**

34 — **F1-GP DE MÉXICO**

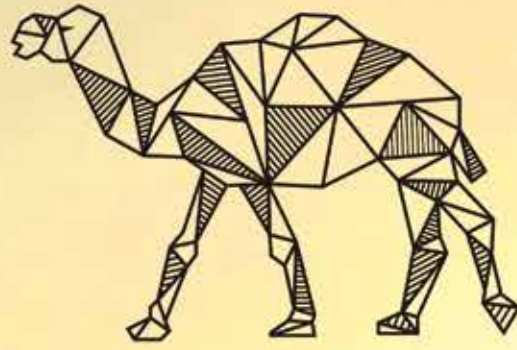
44 — **F1-GP DE ABU DHABI**

52 — **CARLOS SAINZ Y SU PADRE, RUEDAN JUNTOS**

60 — **F355 (1994-2024) - HOMENAJE A MARC GENÉ**

72 — **SUANCES, EVENTO EN CANTABRÍA**

78 — **IX ENCUENTRO DEL FCE EN TENERIFE**



# MANDALA TOURS

LUXURY TRAVELS

*Agencia de viajes sencillamente excepcionales*



Expertos en viajes exclusivos por el mundo árabe,  
Medio Oriente y destinos extraordinarios





# NUNCA, NADIE, ANTES.

Hemos creado la cecina más cara del mundo  
para nuestros clientes más exclusivos.



神戸  
LÁMINAS IMPERIALES DE  
KOBE

KOBE  
*Beef*  
Nº 1238



[www.tienda.caydesa.com](http://www.tienda.caydesa.com)



CAYDESA

# F50



Ferrari





# EL FERRARI F50 CUMPLE 30 AÑOS...

Nacido de una idea de Piero Ferrari

*«...Diseña el sucesor del F40 pensando en aplicar toda la tecnología de la Fórmula 1 en un automóvil que pueda ir perfectamente por la calle, y adaptándose a las disposiciones legales...».*

Este fue el encargo que recibió Pininfarina pocos días antes de que finalizara 1989, casi como un inesperado regalo de Navidad. La llamada había sido realizada desde Maranello, y al otro lado del teléfono se encontraba **Piero Ferrari**.





Se barajaban dos coches, uno de ellos coupé y el otro descapotable. Pero de ninguna manera se pensó en uno convertible



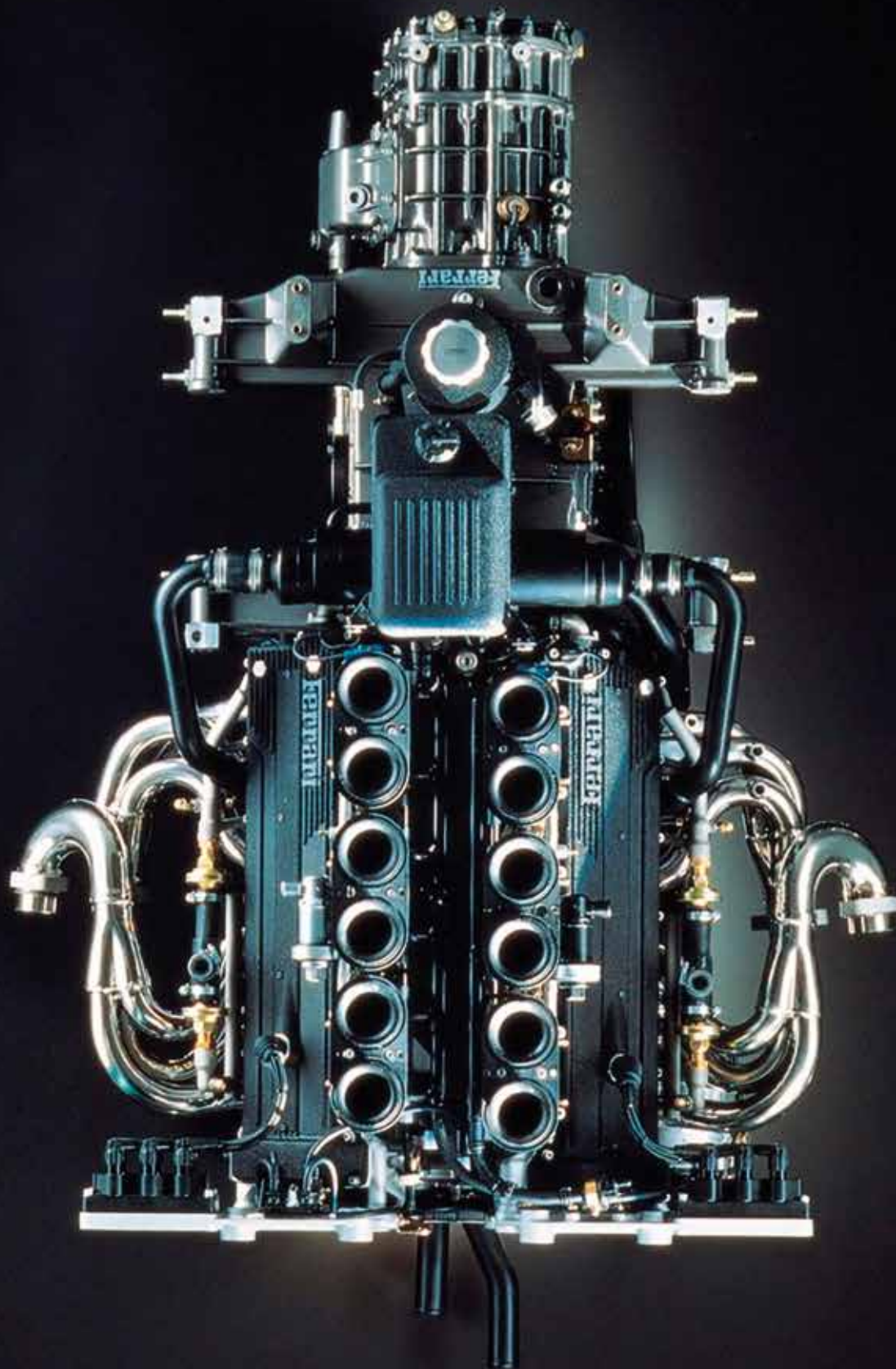
El equipo de diseño de Pininfarina dirigido por Lorenzo Ramaciotti, comenzó a desarrollar un proyecto denominado en clave F130. En este momento se barajaban dos coches, uno de ellos coupé y el otro descapotable. Pero de ninguna manera se pensó en uno convertible, que pudiera compatibilizar ambas funciones. Se efectuaron muchos proyectos, pero la dirección de Ferrari decidió revelar a la prensa sólo uno: el denominado nº2. El frontal y la trasera eran claramente una evolución del Mythos, basado a su vez en un chasis Testarossa. La filosofía era idéntica, pero las líneas resultaron mucho más redondeadas, y las tomas de aire para los radiadores mucho más pequeñas.

El diseño lateral tendería a cubrir justo las ruedas, al estilo de los Grupo C de competición, creando un limpio alerón que, en este momento no estaba interrumpido por una toma de aire cercana a la rueda trasera. Ello era posible puesto que, en el F50 la vía delantera es más ancha que en el eje trasero para garantizar así, una ligera tendencia al subviraje, solución un tanto atípica para provenir de Maranello, pero importante en un coche de gran potencia y propulsión posterior.

Los retoques que se fueron efectuando a ese proyecto original pasaron por alargar todo el prototipo en unos 20 cm, para adaptarlo a las necesidades del mercado americano, hasta la optimización de los coeficientes aerodinámicos utilizando un potente sistema CAD de diseño por ordenador. Eso llevó al pulido de las líneas y a la incorporación de alerones y otros elementos. El túnel de viento se empleó intensamente para obtener un mejor coeficiente aerodinámico  $C_x$ , a lo que también contribuyó el hecho de que los bajos estuvieran carenados, como en un coche de competición.

En 1990, Ferrari dio luz verde al desarrollo del descapotable, pero aun considerándolo como una versión aparte. La posibilidad de instalar una capota de cristal fue abandonada y se optó por una completamente cerrada. No fue hasta la primavera de 1991 cuando se decidió que ambas versiones debían ser una sola, transformable a gusto del cliente. Se reforzó la estructura para hacer el descapotable más seguro y se añadieron entradas de aire posteriores y unos pequeños deflectores laterales para desviar una posible entrada de aire caliente desde el radiador con el coche descapotado. Desde ese momento, las modificaciones externas fueron mínimas, y el resultado final, en rojo Ferrari y negro, extraordinariamente llamativo.





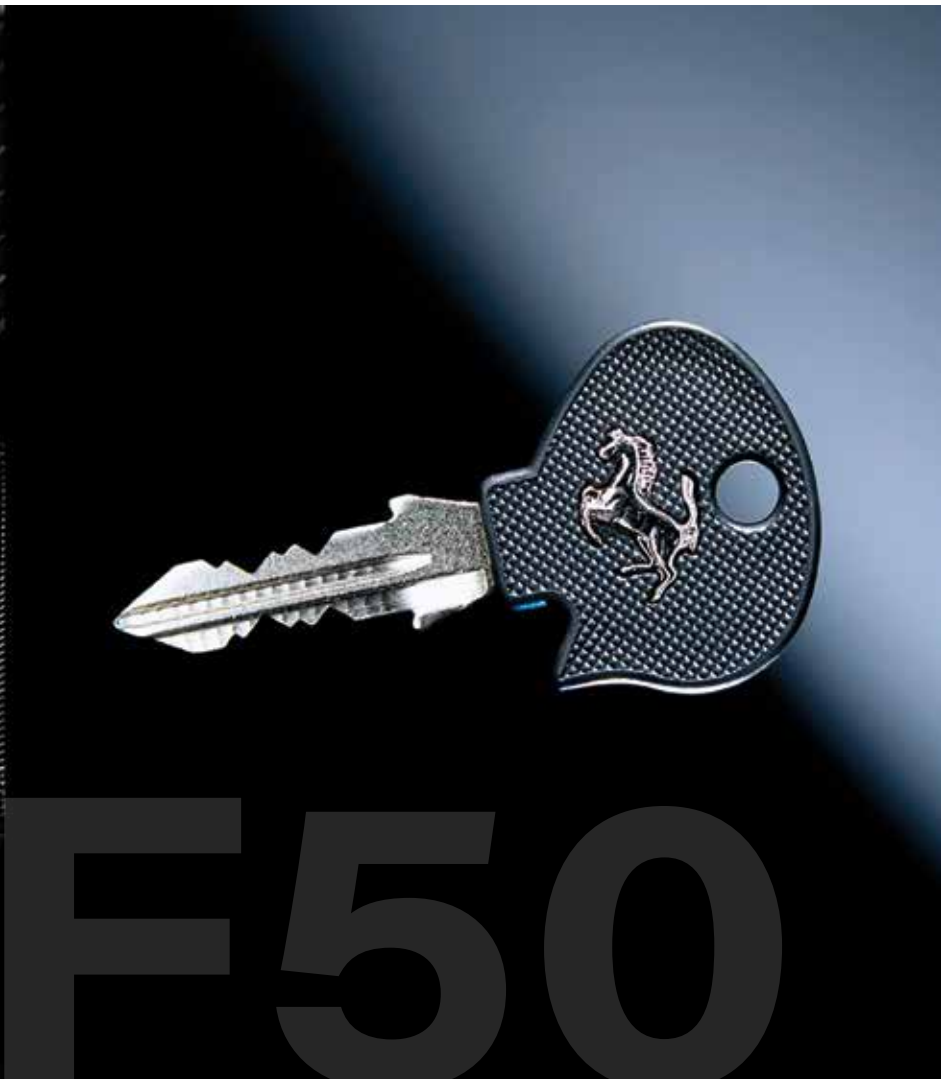
Hay quien cree que el motor del F50  
es el mejor V12 jamás construido.



Al igual que hiciera con el F40, Ferrari conmemoró sus cincuenta años con la creación del F50. Con él, Ferrari quiso recuperar una tradición que la hizo famosa en sus primeros tiempos, como era ofrecer a sus selectos clientes un verdadero coche de competición capaz de rodar por la calle.

El diseño estructural y básico del F50 era similar al de un Formula 1, partiendo del motor, que lleva incorporado el cambio y las suspensiones en un diseño autoportante, se construyó alrededor el chasis para el habitáculo, realizado totalmente en fibra carbono, y luego el resto de los elementos, como el tren delantero, estructuras de soporte y el resto de la carrocería.

Las ventajas de esta técnica de construcción eran una mayor rigidez estructural, menos peso y mejor manejabilidad, las razones por



# F50





las que se utilizan en la Fórmula 1. Sin embargo, era prácticamente inaudita en un coche de carretera, o incluso en superdeportivos de gama alta, ya que la vibración del motor se transmitía directamente a la cabina y causaba niveles inaceptables de ruido, vibración e incomodidad (NVH). Sin embargo, el cuidado desarrollo y el maravilloso equilibrio del V12 lograron un nivel de perfeccionamiento más que aceptable en el F50.

Aun así, la suspensión era muy dura y la experiencia de conducción, muy absorbente. La suspensión del F50 también procedía directamente de la Fórmula 1 y utilizaba un sistema de varillas de empuje con muelles y amortiguadores montados en horizontal. En las carreras de Fórmula 1, esto permite apartar los componentes de la suspensión del flujo de aire y, de este modo, mejorar la aerodinámica. Después de todo, se trataba de un coche de Fórmula 1 para la carretera.

Dos personas tardaban 16 horas en ensamblar y terminar completamente el precioso V12





Archibald armchair designed by Jean-Marie Massaud





# Made of Stories

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

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

Scan to activate the augmented reality experience.



# ICONNO

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



Su potencia máxima era de 520 CV, por encima de los 478 CV del F40

El depósito de seguridad de 105 litros fue situado entre el motor y los asientos, y como el resto del chasis, hereda la tecnología de los F1. El peso conseguido, no supera los 1230Kg, y el reparto de pesos fue del 58% sobre el tren posterior.

Desde que se iniciaba su fabricación hasta el momento de su entrega, cada F50 necesitaba un periodo mínimo de tres meses, en una pequeña línea de montaje situada al lado de la del F355. Al principio de la producción, se conseguía medio coche diario, pero en los últimos meses de fabricación y con las mismas 15 personas, se llegó a terminar una unidad completa al día, tras pasar unas cien horas repartidas en las seis fases de montaje, que tenía la línea.











El ultimo F50 de los 349 que Ferrari planeó fabricar, salió de la cadena de montaje a primeros de 1997





**F50**





# EL PICAPORTE

Reserva con el código  
**FERRARI**  
Y disfruta de un  
cóctel de bienvenida

C/ García de Paredes 51 28010 Madrid  
910 55 81 54  
[info@restauranteelpicaporte.es](mailto:info@restauranteelpicaporte.es)



OUR HERITAGE  
YOUR HERITAGE



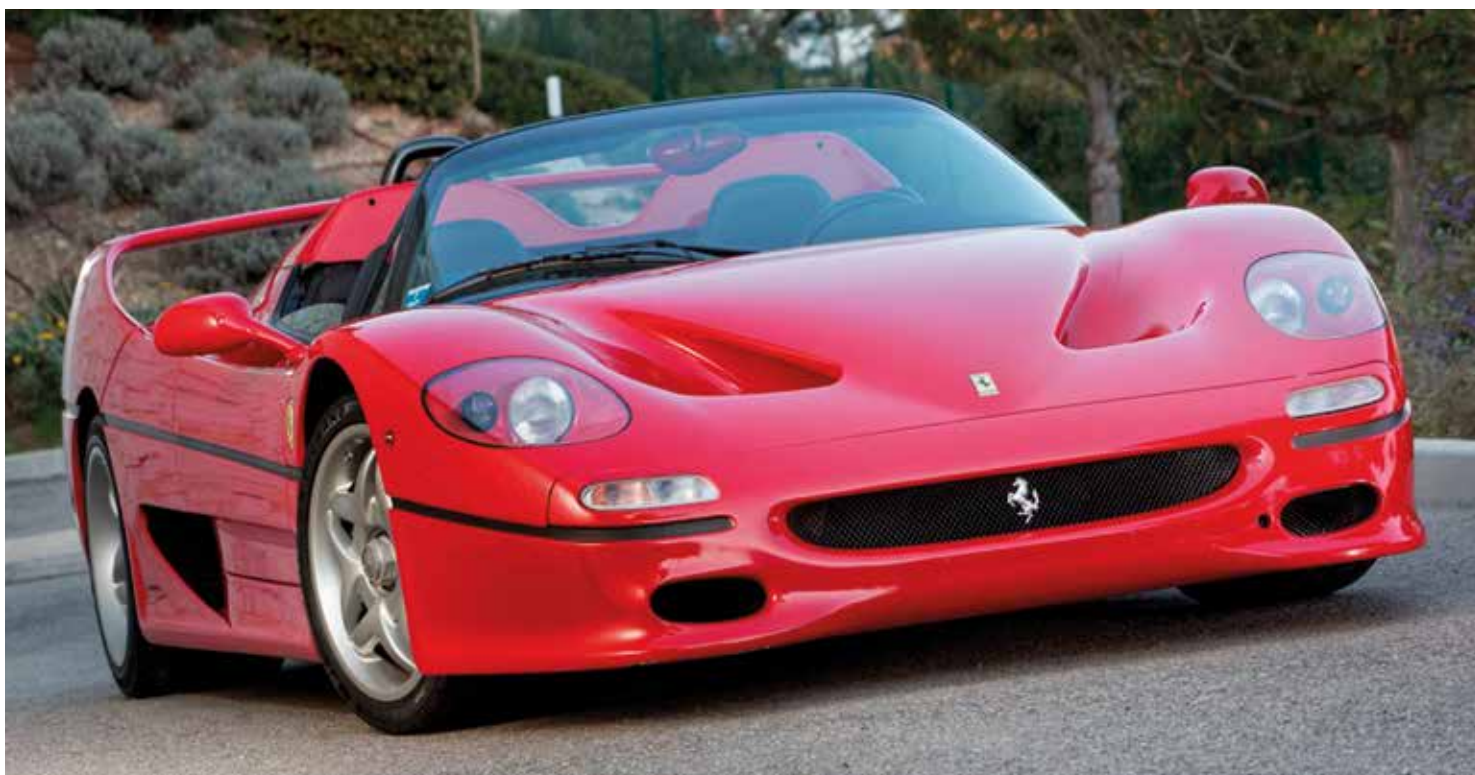
C/ AYALA, 20  
ENTREPLANTA · 28001  
YUSTY1914.COM











Como es habitual en Ferrari, los motores fueron producidos íntegramente de forma artesanal y en sus propias fundiciones, rectificados a continuación uno por uno, hasta lograr las especificaciones establecidas en el diseño original.

En lugar del V8 turboalimentado que propulsaba el GTO y el F40, el F50 contaba con un V12 de mayor cilindrada. Y no era un V12 cualquiera: provenía del motor utilizado en el F1 de 1990, con cinco válvulas por cilindro y una cilindrada aumentada de 3,5 a 4,7 litros. Su potencia máxima era de 520 CV, por encima de los 478 CV del F40. Y aunque este motor atmosférico carecía de la explosiva ace-

leración del V8 biturbo del F40, lo compensaba con creces con las suaves revoluciones y el bramido del V12, especialmente afinado a medida que se acercaba a la potencia máxima a 8500 rpm.

Hay quien cree que el motor del F50 es el mejor V12 jamás construido. En el caso del F50, dos personas tardaban 16 horas en ensamblar y terminar completamente el precioso V12, el cual era probado en banco durante tres horas y media antes de su instalación definitiva en el chasis. Posteriormente, se realizaban unos 300 Km con cada coche, para una inspección final.



Los frenos eran de discos ventilados perforados en cruz. No había servoasistencia, ABS ni tampoco dirección asistida. El F50 era un coche muy analógico. También era, como cabía esperar, muy rápido: la velocidad máxima era de 325 km/h y el 0-100 km/h se conseguía en 3,8 segundos desde el reposo. Puede que tuviera el listón muy alto, pero era más rápido que el F40.

Al final el F50 fue presentado en el Salón de Ginebra de 1995 para celebrar el 50 aniversario de Ferrari (en Maranello no importaba que se adelantara dos años). El último F50 de los 349 que Ferrari planeó fabricar, salió de la cadena de montaje a primeros de 1997, todos ellos con el volante a la izquierda, todos rojos Ferrari, a excepción de uno plateado y dos en azul marino, para los Estados Unidos. Ferrari desde el principio no quiso que sucediera lo mismo que con el F40, que una vez vendido, era revendido inmediatamente a casi el doble de su precio a especuladores y coleccionistas, que no deseaban esperar los plazos de entrega fijados por la fábrica. Así pues, la casa de Maranello estableció una lista cerrada de vehículos de 349 unidades, asignada a poseedores de un Fe-

rrari, como mínimo, y con unos pedidos por antelación y previo pago de un adelanto de 1/3 del valor final del coche.

Según explicó Luca di Montezemolo, en una entrevista realizada a una revista del motor: «...el F50 es el primer y el último Formula 1 de dos plazas que sale de Maranello, puesto que con las futuras normas de homologaciones y leyes anti contaminación, será imposible repetir este concepto... y no me pregunten por el F60, acabo de estar pensando en ello y en un futuro próximo se tomará una decisión. Todavía ni siquiera sabemos si llevará un motor aspirado o de que tipo...».

A día de hoy, el F50 sigue siendo uno de los Ferraris más fascinantes para conducir y, según algunos, el mejor. Con un motor maravilloso y un chasis soberbio, no solo era rápido, sino también extremadamente controlable en velocidad. El GTO era un coche de carretera mucho más cómodo y el F40 siempre se consideró el semental salvaje. Pero en lo que respecta al atractivo para el conductor, incluida la magia que solo un gran V12 puede ofrecer, el F50 sigue siendo un logro supremo.







## **CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI** RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

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

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

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

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

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

#### **Ferrari Barcelona**

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

#### **Ferrari Madrid**

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

#### **Ferrari Marbella**

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

#### **Ferrari Service Valencia**

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



# GP DE ESTADOS UNIDOS

# FÓRMULA 1

## CIRCUITO: CIRCUIT OF THE AMERICAS

AUSTIN - 5,513 KM

### CARRERA:

FERRARI SF24 EVO

### TIEMPO DEL VENCEDOR:

CHARLES LECLERC - 1H 35'09"639  
(FERRARI)

### CHARLES LECLERC:

1º - 0000 - 56 VUELTAS

### CARLOS SAINZ:

2º - + 8"562 - 56 VUELTAS

### VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:

ESTEVAN OCON - ALPINE - 1'21"432

### METEO:

TEMPERATURA AIRE 28°C

TEMPERATURA ASFALTO 47°C - SOL

Tercera victoria de Charles Leclerc de la temporada y 8ª de su carrera deportiva, y cuarta victoria de la temporada 2024 para Ferrari, y esta vez con doblete, incrementando de este modo a 247 el número de victorias y a 87 el número de dobletes de la Scuderia desde que compite en la Fórmula 1. Charles Leclerc recibió además el título de "Piloto del Día" por votación popular.

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:

1. MAX VERSTAPPEN	354 PUNTOS
2. LANDO NORRIS	297 PUNTOS
3. CHARLES LECLERC	275 PUNTOS
4. OSCAR PIASTRI	247 PUNTOS
5. CARLOS SAINZ	215 PUNTOS
15. OLIVER BEARMAN	7 PUNTOS

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:

1. RED BULL	544 PUNTOS
2. MCLAREN	504 PUNTOS
3. FERRARI	496 PUNTOS
4. MERCEDES	344 PUNTOS
5. ASTON MARTIN	86 PUNTOS





»» Ferrari fue la "Reina" en Austin, imponiéndose sin contemplaciones a los dos aspirantes al Mundial, en una carrera que dominaron de principio a fin





## Charles Leclerc logró su tercera victoria de la temporada, junto al segundo puesto de un también brillante Carlos Sainz

### Resumen de la Carrera:

Ferrari fue la "Reina" en Austin, imponiéndose sin contemplaciones a los dos aspirantes al Mundial, en una carrera que dominaron de principio a fin. Charles Leclerc logró su tercera victoria de la temporada que, junto al segundo puesto de un también brillante Carlos Sainz, le dieron a la Scuderia su segundo doblete de la temporada, tras el logrado en Australia. Con este resultado, Ferrari se acerca a solo 8 puntos de Red Bull en el Mundial de Constructores, y Leclerc reduce poco a poco su desventaja respecto a Norris y Verstappen

en el de Pilotos. Si las cosas siguen así, podríamos asistir a uno de los finales de Campeonato más emocionantes de la historia, con hasta tres pilotos luchando por el título.

La mayoría de los pilotos se decantaron por el neumático medio para la salida, a excepción de Lance Stroll, Franco Colapinto, Lewis Hamilton, Liam Lawson y George Russell, que eligieron el duro. Todas las miradas estaban puestas en Norris y Verstappen, y el neerlandés no falló en su cita con las salidas agresivas, tirándole el coche al británico en la primera curva, hasta el punto de que los dos acabaron en el exterior de la pista, algo que aprovechó Charles Leclerc, que salía cuarto, para adelantar a Verstappen y a Norris.

Sainz conservó la tercera plaza, y a punto estuvo de ganarle la posición a Verstappen en la segunda frenada fuerte del circuito durante la primera vuelta. Sin embargo, el de Red Bull aprovechó el exterior de la pista para seguir segundo, todo lo contrario que Norris, que bajó del primero al cuarto puesto.

La carrera sufrió un parón en forma de Safety Car (el primero desde el GP de Canadá) por la salida de pista de Lewis Hamilton en la segunda vuelta. El británico, que salía con el neumático duro y que había ganado cinco posiciones, se salió en el mismo sitio que su compañero Russell el día anterior y se quedaba clavado en la grava.

Esta interrupción ocurrió tan pronto que nadie paró en boxes. Charles Leclerc lideraba la carrera por delante de Max Verstappen



y de Carlos Sainz, con Lando Norris cuarto y Oscar Piastri quinto después de las primeras vueltas. La bandera verde volvió a ondear en la vuelta 5, sin que se produjera ningún cambio de posición en la resalida.

La carrera volvió rápidamente a la situación previa al coche de seguridad, con una Ferrari fortísima. Leclerc se escapó de Verstappen sin problemas y Sainz se metió de inmediato en el DRS del Red Bull. Norris, en cambio, se descolgaba.

De repente, Sainz perdió la superioridad que tenía sobre Verstappen, reportando por radio que su motor no le entregaba potencia suficiente en la salida de las curvas y que podía oler la gasolina desde el interior del cockpit.

En ese instante, la ventaja de Leclerc sobre Verstappen ya había crecido hasta los tres segundos. Sainz había caído fuera del DRS del Red Bull por culpa de sus problemas técnicos y ahora estaba a 1,5 segundos, aunque su ritmo se había estabilizado. El cuarto en liza, Norris, estaba dos segundos más por detrás.

Tras un diálogo por radio, Ferrari informó a Sainz el modo de arreglar el problema, originado por un sensor, que una vez desconectado, vio como su coche ya iba mejor. Los tiempos del madrileño se habían estabilizado frente a los de Verstappen, aunque seguía cediendo unas décimas de segundo por vuelta contra su compañero de equipo, el cual redova con aire limpio.

Charles Leclerc llegó a la vuelta 15 como líder y con la friolera de 6,1 segundos de ventaja sobre Max Verstappen, a quien su ingeniero le reportaba que en su parada en boxes le subsanarían un pequeño problema de su coche. Carlos Sainz seguía tercero a 8,0 segundos de la referencia y con 3,4 segundos de colchón sobre Lando Norris.

El primero en parar en boxes fue Kevin Magnussen, que rodaba séptimo. Entró en la vuelta 17 estando a dos segundos de Pierre Gasly para tirarle un undercut al Alpine y así disputarle el liderato de la zona media. El francés reaccionó y entró en la siguiente, pero su parada fue tan lenta que perdió posición contra Magnussen.



La carrera llegó a la vuelta 20 con un Leclerc destacadísimo al frente, con 8,3 segundos sobre Verstappen y 9,5 sobre Sainz. Norris seguía cuarto a cuatro segundos del podio y Piastri a su vez estaba a cuatro segundos más de su compañero.

Carlos Sainz abrió la veda de las paradas en la vuelta 21. Paró siendo tercero cuando estaba a 1,5 segundos de Verstappen. El madrileño salió en aire limpio con el duro, con 12 segundos de margen, para buscar el undercut sobre Max.

El Red Bull no se cubrió en boxes, porque su principal preocupación era estar delante de Lando Norris. Sacrificó de este modo la posición en pista contra Sainz, que lo tenía todo de cara para hacerle el undercut, porque priorizaba no ceder puntos ante su rival en el Mundial.

Verstappen paró en la vuelta 25 condicionado por sus neumáticos, que ya estaban en las últimas. Puso duros y perdió posición contra Sainz, que efectuó así el undercut. Norris le había recortado un segundo en las últimas vueltas y estaba aproximadamente a 2,5 segundos, por lo que tenía una opción de alargar y buscar una diferencia de neumático a su favor.

Charles Leclerc entró en la 26 con una renta de más de 10 segundos sobre sus perseguidores y cambió el neumático medio por el duro. Volvió cómodamente por delante de Sainz, que cedía 7,6 segundos contra él.

A partir de aquí, toda la atención se centró en los McLaren. Norris y Piastri, ahora primero y segundo, alargaban e intentaban ir a una sola parada en boxes para ganar a sus rivales con la estrategia. En la vuelta 31, un Charles Leclerc con neumáticos nuevos atrapó y adelantó a Oscar Piastri para ponerse segundo.

Lando Norris entró en ese mismo giro para poner el neumático duro y llegar hasta el final. Regresó 5,2 segundos por detrás de Verstappen, pero con seis vueltas menos de neumático que el líder del Mundial. Piastri siguió los pasos de su compañero y entró un giro después, en el 32. Montó el duro y volvió cinco segundos por detrás de su compañero.

Así las cosas, todos los líderes ya habían pasado por boxes. Charles Leclerc y Carlos Sainz lideraban, aunque con 6 y 10 vueltas más que Norris respectivamente. Entre Leclerc y Sainz había 71 segundos. Verstappen estaba a otros 4 y Norris rodaba a 6.

La estrategia de McLaren pronto dio sus frutos, y Norris marcaba la vuelta rápida de la carrera y empezó a recortarle tiempo a Verstappen. Tanto Lando como Oscar le arañaban un segundo por vuelta al Red Bull, que mientras tanto se quejaba de que sus neumáticos no le inspiraban confianza.

Mientras todo esto sucedía, Franco Colapinto se puso líder de la zona media en séptimo puesto provisional a base de alargar su tanda más que todos sus rivales. El argentino había salido con duros y





# MATRIX



## BELIEVE IN BETTER



UNA MARCA DE JOHNSON HEALTH TECH



MATRIXFITNESS.ES  
JOHNSONFITNESS.ES



WWW.MATRIXFITNESS.ES  
WWW.JOHNSONFITNESS.TIENDA



+34 914 885 525



+34 699 031 655





buscaba un coche de seguridad o alguna circunstancia extraordinaria que le permitiera asaltar la zona de puntos.

Liam Lawson, decimonoveno en parrilla con el neumático duro, alargó hasta la vuelta 38 y luego metió el medio para atacar. Le dio resultado, porque pasó a Pierre Gasly para entrar en los puntos y en la vuelta 39 subió a la novena plaza en cuanto Colapinto pasó finalmente por boxes.

La carrera entró entonces en un pequeño momento de impasse, mientras Lando Norris reducía la ventaja de Max Verstappen décima a décima y vuelta a vuelta. El inglés fue muy precavido y se

tomó 12 vueltas para llegar hasta su DRS, a fin de asegurarse de que sus gomas llegaban con vida hasta el final.

La primera vez que Norris tuvo el DRS fue en la vuelta 44, en la contrarrecta. En ese momento, sin embargo, estaba demasiado lejos para atacar. En la 45 estaba un par de décimas más cerca, pero tampoco pudo cazarle. En la 46 se acercó otra décima, pero el resultado fue el mismo.

En las vueltas siguientes Norris seguía presionando a Verstappen, pero sin lograr amedrentarle. En la vuelta 50, Norris salió de la primera curva a tan sólo una décima, pero el sector rápido posterior le





impidió cualquier maniobra. Llegaron a la contrarrecta separados por seis décimas. En la 51, Verstappen protegió de nuevo el interior, por lo que no pudo pasarle en la curva 12. Hicieron la 14 y la 15 en paralelo, pero el Red Bull resistió en su tercer puesto.

Y por fin llegábamos a la 52, en la que Verstappen volvió a proteger el interior en la primera curva, pero Norris se acercó a solo tres décimas. Verstappen se fue al interior y los dos se fueron largo por la escapatoria, pero Norris pudo consumir el adelantamiento para ser tercero. Max Verstappen abrió inmediatamente la radio para reportar que Norris lo había adelantado por fuera de la pista, omitiendo claro está, que él también había sobrepasado los límites

de la pista. Los comisarios abrieron una investigación formal sobre el asunto.

Al final, el británico no conseguía subir al pódium porque los comisarios le impusieron una sanción de 5 segundos. De nuevo la polémica saltó tras la carrera, por culpa de las diferentes barras de medir de los comisarios a la hora de aplicar sus sanciones, de las que siempre se salva Max, cuyas defensas en pista acostumbran a ser siempre muy intensas y poco legales

De lo que no hay ninguna duda es que Ferrari reinó de principio a fin en el Circuito de las Américas, y sus dos pilotos fueron los mejores.





De lo que no hay ninguna duda es que Ferrari reinó de principio a fin en el Circuito de las Américas, y sus dos pilotos fueron los mejores











# GP DE MÉXICO FÓRMULA 1

## CIRCUITO: AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ

CIUDAD DE MÉXICO – 4,304 KM

### CARRERA:

FERRARI SF24 EVO

### TIEMPO DEL VENCEDOR:

CARLOS SAINZ – 1H 40'55"800  
(FERRARI)

### CARLOS SAINZ:

1º – 0000 – 71 VUELTAS

### CHARLES LECLERC:

3º – + 34"387 – 71 VUELTAS

### VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:

CHARLES LECLERC – FERRARI – 1'18"336

### METEO:

TEMPERATURA AIRE 20°C

TEMPERATURA ASFALTO 37°C

NUBLADO CON CALIMA

Cuarta victoria de Carlos Sainz de su carrera deportiva (segunda de esta temporada), y quinta de la temporada 2024 para Ferrari, lo que incrementa a 248 el número de victorias de la Scuderia desde que compite en la Fórmula 1. Carlos Sainz recibía además el título de "Piloto del Día" por votación popular.

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:

1. MAX VERSTAPPEN	362 PUNTOS
2. LANDO NORRIS	315 PUNTOS
3. CHARLES LECLERC	291 PUNTOS
4. OSCAR PIASTRI	251 PUNTOS
5. CARLOS SAINZ	240 PUNTOS
15. OLIVER BEARMAN	7 PUNTOS

### CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:

1. MCLAREN	566 PUNTOS
2. FERRARI	537 PUNTOS
3. RED BULL	512 PUNTOS
4. MERCEDES	366 PUNTOS
5. ASTON MARTIN	86 PUNTOS







Victoria incontestable de Carlos Sainz, que por primera vez en su carrera deportiva en la Fórmula 1 lograba ganar más de una vez en una misma temporada







## El madrileño encabezó un gran día para Ferrari y se sitúa por delante de Red Bull en la clasificación general de constructores

### Resumen de la Carrera:

Victoria incontestable de Carlos Sainz, que por primera vez en su carrera deportiva en la Fórmula 1 lograba ganar más de una vez en una misma temporada. El madrileño encabezó un gran día para Ferrari en el que, combinando su triunfo con el tercero de Charles Leclerc, la Scuderia se sitúa por delante de Red Bull en la clasificación general de constructores y entra de lleno en la pelea por el título con McLaren.

Un intratable Sainz, junto a un Ferrari SF24, también intratable, presentaron batalla al McLaren MCL38 y al Red Bull RB20 en el campeonato de constructores, frente a un desquiciado de Max Verstappen en el Gran Premio de México. Por momentos, nos recordó a la versión más deleznable de sus inicios en Red Bull. Max Verstappen no concibió que su máximo rival en el campeonato, Lando Norris, le batiese con un coche superior. El holandés llegó a cometer toda clase ilegalidades con tal de mantener detrás al británico de McLaren. Hasta dos veces expulsó al coche papaya del asfalto. Y claro, la FIA se vio obligada, por fin, a actuar.

El tricampeón recibió dos sanciones separadas de 10 segundos cada una: la primera por expulsar a Norris y la segunda por ganar ventaja por fuera de la pista. Tampoco se quejó demasiado Max de las penalizaciones notificadas a través de la radio. Un villano en toda regla que decepcionó incluso a sus seguidores. Verstappen todo y su gran remontada desde el fondo del pelotón, terminó en una sexta posición muy agria, pero merecida por sus actos. Por delante, unos Mercedes muy combativos entre sí finalizaron en cuarta y quinta posición con Lewis Hamilton por delante de George Russell. Por su parte, Norris subió al segundo cajón del podio tras adelantar a Charles Leclerc en las vueltas finales. El monegasco no terminó estampado contra las protecciones de la última curva de milagro, cuando perdió el coche en plena peraltada. Su frialdad y dominio le permitieron reconducir su Ferrari de nuevo hacia el asfalto, y recuperar un punto para el equipo tras lograr la vuelta rápida.





Se esperaban unas primeras vueltas de carrera muy ajetreadas, con Ferrari decidida a pelear por este mundial de constructores que se les había puesto muy de cara tras el trabajo realizado en Maranello, así como un Carlos Sainz que estaba empeñado en conseguir ese triunfo de despedida de la Scuderia desde la pole. Sin embargo, no sólo la posibilidad de que Carlos Sainz pudiera defender la primera posición se situaba en el foco de atención. Tras él estaba Max Verstappen decidido a dar un golpe al Mundial como el que realizó en el fin de semana de Austin, mientras que Lando Norris, partiendo desde la tercera plaza, parecía preparado para tratar de adelantar al holandés, aprovechando el rebufo de su buen amigo y excompañero en McLaren.

Y tal y como se esperaba, en la frenada de la primera curva, con tantos metros desde la salida, sirvió para ver la primera criba entre los 20 pilotos que conformaban la parrilla. El primero de ellos era Yuki Tsunoda, que llegaba a la frenada ya sin control alguno después de un toque que le llevaba a perder la banda de rodadura de su neumático trasero derecho. La otra parte de ese contacto la había puesto Alex Albon, el cual se vio encajonado en la frenada entre el RB de Lawson y el Alpine de Pierre Gasly, rompiendo el brazo de la dirección delantero izquierdo y también viéndose obligado a abandonar.

Carlos trató de aguantar el tipo respecto a Verstappen a pesar de que el Red Bull consiguió rápidamente emparejarse con el madrileño, yéndose el Ferrari fuera para evitar el contacto tras el ataque de

Max, y terminando esa primera vuelta por tanto con Verstappen en la primera posición después de que Sainz cediera la posición para evitar ser penalizado. La carrera se paraba cuando salió el coche de seguridad para retirar los monoplazas accidentados y limpiar los restos en el asfalto.

En la resalida tras retirarse el coche de seguridad, Carlos se pegó al alerón trasero del Red Bull, lo que en un primer momento parecía que no le iba a servir después de perder por una vuelta la distancia para activar el DRS. Sin embargo, en el noveno giro, Sainz volvía a estar en la parte trasera de Verstappen, lanzándole un ataque al final de la recta de meta que no tuvo respuesta por parte de Max. No podía el líder del Mundial contener la velocidad de los Ferrari y veía de forma preocupante cómo Lando Norris también se le echaba encima.

Pasaron dos vueltas antes de que el británico lanzara el ataque sobre Verstappen y que este tuviera de nuevo una respuesta fuera de los límites de la legalidad por parte de Max, el cual arrinconó al McLaren, con Lando sólo acertando a decir en medio de la frustración a través de la radio que "este tío es peligroso". Dos acciones muy duras por parte de Verstappen, especialmente en la curva rápida de la ocho que debían ser castigadas a la fuerza. Para entonces, el otro Red Bull también había sido castigado después de comprobar que Checo Pérez, que ya partía al fondo de la parrilla, estaba fuera del cajón en la salida, lo que le costaba cinco segundos en su primera parada.











## Carlos Sainz lideraba la carrera y Charles Leclerc estaba a poco más de un segundo de él en segunda posición

El resultado del duelo entre Lando y Max, benefició claramente a Ferrari, puesto que mientras ellos dos se las tenían para ver quien superaba a quien, Charles Leclerc aprovechaba la situación y los superaba a ambos. Al llegar a la vuelta 11, la Scuderia Ferrari estaba en la mejor situación posible: Carlos Sainz lideraba la carrera y Charles Leclerc estaba a poco más de un segundo de él en segunda posición. Mientras tanto, las hostilidades eran continuas entre Max Verstappen y Lando Norris, pero los comisarios habían tomado nota y estaban a punto de anunciar su veredicto.

Los comisarios anunciaron durante la vuelta 14 que Max Verstappen recibía una sanción de diez segundos por echar a Lando Norris fuera de la pista en la curva 4, de modo que la carrera entraba en otra dimensión. Mientras tanto, Charles Leclerc entraba en zona de DRS con Carlos Sainz y los Mercedes peleaban con dureza por la quinta posición. Poco después, en la vuelta 16, Fernando Alonso abandonaba por avería.

Poco después, los comisarios anunciaban otra penalización de diez segundos a Max Verstappen (lo que sumaban 20 segundos en total), por el incidente de la curva 7 con Norris. Y, mientras tanto, una vez terminado el periodo de gestión de neumáticos y demás, Carlos Sainz aumentó su ritmo y elevaba la diferencia respecto a Charles Leclerc hasta los tres segundos en la vuelta 22. Por detrás, Sergio Pérez y Liam Lawson mantenían una dura batalla por la décima plaza, llegándose a tocar.

Max Verstappen empezaba a sufrir con sus neumáticos en torno a la vuelta 25 y, dos vueltas después, en la 27, entraba al Pit-lane a cumplir su sanción y cambiar a duros. Obviamente, con los 20 segundos de sanción, perdería muchas posiciones, cayendo por detrás de Esteban Ocon, en el decimoquinto puesto. En la vuelta 29 paraba Lewis Hamilton y en la 31, Lando Norris. Charles Leclerc y George Russell lo hicieron en la 32 y Carlos Sainz, en la 33.



Después de las paradas, Carlos Sainz tenía más de ocho segundos de ventaja sobre Charles Leclerc y más de 13 segundos sobre Lando Norris, mientras que George Russell estaba a 24 segundos y Lewis Hamilton, a casi medio minuto. Es decir, tenía un colchón muy cómodo cuando la carrera ya estaba casi en su ecuador. Mientras tanto, Max Verstappen remontaba en la medida de lo posible y estaba ya octavo y a casi seis segundos de Hamilton.

A partir de ahí, la carrera se estabilizaba. Carlos Sainz lo tenía todo controlado y tanto Charles Leclerc como Lando Norris estaban en tierra de nadie, así como George Russell y Lewis Hamilton no estaban en pelea. Max Verstappen seguía su remontada y se situaba sexto, pero también parecía estar en una zona que ya no le permitiría avanzar más. Por su parte, Oscar Piastri alargaba su

primera parada para tener buenas opciones al final y los Haas, muy competitivos, se situaban entre los diez primeros.

Pero cuando todo parecía prácticamente decidido, Lando Norris aumentaba su ritmo y marcaba dos vueltas rápidas consecutivas y se acercaba un poco a Charles Leclerc. El monegasco, sin embargo, no parecía inmutarse y mantenía al británico a raya, en todo momento a unos cuatro segundos aproximadamente cuando la carrera entraba en sus 20 últimas vueltas. En ese momento, Hamilton llegaba a la altura de un Russell que tenía su alerón delantero dañado.

Lo que no esperaba Charles Leclerc era perder mucho tiempo con los pilotos doblados. El monegasco vio cómo se reducía su ventaja sobre Lando Norris a poco más de un segundo en la vuelta 59 y el británico inició su ataque. A falta de 12 vueltas para el final, la se-





gunda posición estaba en el aire y Lando venía con muy buen ritmo. Es más, Lando llegaba a entrar en zona de DRS en la vuelta 62, a falta de nueve giros.

Norris estaba ahí y nadie quería dar su brazo a torcer. Pero Leclerc cometió un error en la última curva, justo antes de entrar en la vuelta 63, y estuvo a punto de tener un accidente al salirse de pista y rozando el muro pudo volver al asfalto, pero Lando Norris le pasaba con relativa comodidad y, a partir de ahí, ya no hubo nada que hacer.

Unas últimas vueltas de infarto para algunos... pero no para Sainz. El madrileño, tras una carrera magistral por su parte, lograba su cuarta victoria en la Fórmula 1, por delante de Lando Norris y de un Charles Leclerc que entró en boxes al final para cambiar a blandos

y lograr la vuelta rápida de carrera, ya que tenía una parada en boxes gratis. Sergio Pérez le copió la estrategia en su última vuelta, pero fue el monegasco el que se llevó el punto extra. Hamilton adelantó a Russell en la vuelta 66 para finalizar cuarto, mientras que Verstappen sólo pudo ser sexto. Magnussen, Piastri, Hülkenberg y Gasly, completaron la lista de los diez primeros.

Con este resultado, Ferrari daba un paso de gigante en el mundial de constructores, ya que no solo había adelantado a Red Bull robándole la segunda plaza, sino que se quedaba a tiro de piedra de McLaren. Con dos victorias consecutivas y con cuatro por delante, con dos fines de semana Sprint, no sería descabellado pensar en que las opciones de título de Ferrari crecían exponencialmente, y Charles Leclerc y Carlos Sainz tendrían mucho que decir en esta lucha por el mundial de constructores.







Carlos Sainz estaba empeñado en conseguir ese triunfo de despedida de la Scuderia desde la pole







El Caviar Imperial Iraní  
Reparto a domicilio en 2 horas



También puede recogerlo en nuestra tienda física  
en C/ Modolell, 2 · 08021 Barcelona

**[www.ostraslouis.fr](http://www.ostraslouis.fr) · 930 153 473**

**REPARTO EN FRÍO A TODA ESPAÑA EN 24h.**





# GP DE ABU DHABI FÓRMULA 1

## **CIRCUITO: YAS MARINA CIRCUIT**

YAS ISLAND - 5,281 KM

### **CARRERA:**

FERRARI SF24 EVO

### **TIEMPO DEL VENCEDOR:**

LANDO NORRIS - 1H 26'33"291  
(MCLAREN)

### **CARLOS SAINZ:**

2º - + 5"832 - 58 VUELTAS

### **CHARLES LECLERC:**

3º - + 31"928 - 58 VUELTAS

### **VUELTA RÁPIDA DE LA CARRERA:**

KEVIN MAGNUSSEN - HAAS - 1'25"637

### **METEO:**

TEMPERATURA AIRE 27°C

TEMPERATURA ASFALTO 32°C - SERENO

Sainz 2º en su última carrera de rojo, con Leclerc junto a él, tercero. Ferrari subcampeona del Mundo de Constructores.

### **CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE PILOTOS:**

1.	MAX VERSTAPPEN	437 PUNTOS
2.	LANDO NORRIS	374 PUNTOS
3.	CHARLES LECLERC	356 PUNTOS
4.	OSCAR PIASTRI	292 PUNTOS
5.	CARLOS SAINZ	290 PUNTOS
15.	OLIVER BEARMAN	7 PUNTOS

### **CLASIFICACIÓN MUNDIAL DE CONSTRUCTORES:**

1.	MCLAREN	666 PUNTOS
2.	FERRARI	652 PUNTOS
3.	RED BULL	589 PUNTOS
4.	MERCEDES	468 PUNTOS
5.	ASTON MARTIN	94 PUNTOS







Mi etapa en Ferrari ya ha terminado. Se me hizo un nudo en la garganta mientras hablaba con mi equipo durante la vuelta de calentamiento





## Ferrari despide la temporada como subcampeona de Constructores, a solo 14 puntos de McLaren

### Resumen de la Carrera:

Lando Norris se adjudicaba la victoria en el Gran Premio de Abu Dhabi, su cuarta en la Fórmula 1, y McLaren sellaba el título de Constructores 26 años después, pese a los esfuerzos de Ferrari. No fue con doblete y además tuvieron que sufrir más de lo esperado, con los dos Ferrari marcando a Norris durante toda la carrera, esperando una oportunidad que nunca llegó. A la Scuderia no le bastó con un doble podio, con Carlos Sainz segundo y Charles Leclerc tercero, tras una remontada desde

la decimonovena posición que le valió ser elegido por votación popular, como "el piloto del día".

Ferrari despide la temporada como subcampeona de Constructores, a solo 14 puntos de McLaren, después de completar una segunda parte de la temporada increíble, que le permitió superar a Red Bull y luego presionar a McLaren hasta la última carrera. La labor de los ingenieros en Maranello, con Frederic Vasseur al frente, no ha cesado en ningún momento, logrando al contrario que otros años, recuperar posiciones y acercarse a los rivales de cabeza para plantarles cara y lograr victorias. Carlos Sainz ha sido también una pieza importante en este organigrama con una profesionalidad encomiable, y dándolo todo hasta el último día como piloto de Ferrari. En sus cuatro años vestido de rojo, Carlos ha logrado 4 victorias, 6 Pole position, 25 podiums y 900,5 puntos para Ferrari. Con todos estos datos solo podemos decir "Gracias Carlos", mucha suerte en el futuro, y cuando regreses a Ferrari dentro de unos años, tendrás las puertas abiertas...

Un Gran Premio de Abu Dhabi con varias despedidas y muchas sonrisas. Al buen papel de Carlos se unió también Lewis Hamilton, quien remontó desde el fondo del pelotón para finalizar cuarto, tras adelantar a George Russell en la última vuelta. Por



otro lado, Kevin Magnussen decía adiós a la Fórmula 1 para probar suerte en el WEC como piloto oficial de BMW en Hypercar, y con la vuelta rápida con su Haas, tras montar blandos al final. El resto de las posiciones de puntos fueron para Max Verstappen sexto, Pierre Gasly séptimo, Nico Hülkenberg octavo, Fernando Alonso noveno y Oscar Piastri décimo.

Todos los pilotos eligieron gomas medias para iniciar la carrera, excepto Hamilton que comenzó con duros. La salida de Lando Norris fue muy buena y tomaba cómodamente la primera curva con el liderato en sus manos, pero Oscar Piastri vio cómo se lanzaba Max Verstappen por el interior de la primera curva embistiéndolo sin contemplaciones, saliendo los dos coches fuera de la pista, situación que aprovechó Carlos Sainz para situarse segundo, por delante de Pierre Gasly, George Russell, Nico Hülkenberg, Fernando Alonso y Kevin Magnussen.

Al llegar a la curva 6, Sergio Pérez recibía un toque de Valtteri Bottas, que lo enviaba fuera de la pista y al final de la primera vuelta, Charles Leclerc ya estaba situado octavo, tras superar 11 posiciones tras salir decimonoveno. Tras él, Lance Stroll era noveno, por delante de Max Verstappen, Liam Lawson y Lewis Hamilton. La mala noticia para Sergio Pérez fue que se veía obligado a abandonar la carrera, tras los daños ocasionados por Bottas en su colisión, provocando un coche de seguridad virtual al estacionar su Red Bull junto a la pista.

Al poco se anunciaba una sanción de diez segundos a Max Verstappen por su colisión con Piastri, y otra a Valtteri Bottas por embestir a Pérez. Después de la relanzada, Lando Norris ya tenía un cómodo colchón de dos segundos sobre Carlos Sainz y el resto. Pierre Gasly tenía sus más y sus menos con George Russell, pero aguantaba la tercera posición. Más atrás, Oscar Piastri golpeaba por detrás a Franco Colapinto y recibía diez segundos de sanción por su maniobra. Ambos pasaron por el Pit-Lane para verificar que todo estaba correcto. Con todo ello Piastri dejaba solo a su compañero Norris, contra los Ferrari.

En la séptima vuelta, Charles Leclerc superaba Kevin Magnussen en la curva 5 para situarse séptimo, justo detrás de Fernando Alonso. Poco después, en la novena, Max Verstappen también daba cuenta del danés, mientras Charles Leclerc no tardaba en adelantar a Fernando Alonso. En el grupo delantero, las paradas dieron comienzo con Nico Hülkenberg y Fernando Alonso en la vuelta 14. En la siguiente, lo hacía Pierre Gasly. Esto dejaba la carrera estabilizada con Lando Norris en el liderato y Carlos Sainz a 3,7 segundos y con diez segundos de margen sobre un George Russell que ya tenía a Charles Leclerc a su estela y un poco más atrás aparecían Max Verstappen y Lewis Hamilton.

Charles Leclerc fue el primero en parar de los que iban delante en la vuelta 21, pero la jugada no le salió muy bien, ya que





perdió algo de tiempo al salir justo detrás de Pierre Gasly y Liam Lawson. Cinco vueltas después, en la 26, Carlos Sainz realizaba su parada y Lando Norris lo hacía en la 27 sin perder ninguna posición. Russell también entró en la vuelta 27 y salió detrás de Leclerc, pero con gomas más frescas de cara al final de la carrera. Verstappen esperó hasta la vuelta 30 para hacer su pit-stop.

Al haber hecho la parada una vuelta antes, Carlos Sainz se situó a dos segundos de Lando Norris, pero ya estaban prácticamente en el ecuador de la carrera y, con el ritmo visto en el McLaren, parecía difícil batir a su antiguo compañero por ritmo en la segunda tanda. La pelea por el podio estaba bonita entre Leclerc y Russell, mientras que Verstappen y Hamilton también podrían encontrarse al final de la carrera y Gasly, Hülkenberg, Alonso y Piastri peleaban por los últimos puntos.

En la vuelta 32, la carrera estuvo cerca de dar un vuelco, cuando Valtteri Bottas pinchaba y, sin controlar su monoplaza, impactaba contra Kevin Magnussen en la curva 6. Si bien ondearon las banderas amarillas, el coche de seguridad no hizo falta. En la vuelta siguiente, tanto Oscar Piastri como Lance Stroll pasaron por el Pit-Lane. El australiano cumplió su sanción de diez segundos y cayó muy atrás, dando la oportunidad a Fernando Alonso para medir bien su estrategia.

Lewis Hamilton, el único que había salido con neumáticos duros en esta carrera, entró en la vuelta 35 y volvió a pista justo por delante de Fernando Alonso y Max Verstappen. El holandés, como era previsible, no tardó en deshacerse del asturiano y fijó su punto de mira en Hamilton, de quien le separaban tres segundos. Fernando, en la vuelta 38, realizó su segunda parada y salió con tres segundos de margen sobre un Piastri que en ese momento adelantaba a Stroll y Doohan, de modo que serían unas últimas 20 vueltas interesantes para el ovetense.

Entrábamos en las últimas 12 vueltas y parecía que estaba todo decidido. Lando Norris, después de un cambio de ritmo, tenía cinco segundos de ventaja sobre Carlos Sainz y 27 segundos sobre un Charles Leclerc que tenía a George Russell a raya, a más de cuatro segundos. Lewis Hamilton estaba a 11 segundos de su compañero de equipo y con siete segundos sobre un Max Verstappen que estaba sexto, por delante de Gasly y Hülkenberg. Alonso estaba en plena batalla con Piastri y Albon por los puntos.

En esas últimas vueltas, las posiciones de podio no sufrieron cambios. Lando Norris cruzó la línea de meta en una cómoda primera posición y no sólo conseguía su cuarta victoria, sino que certificaba el título para McLaren. Ferrari lo intentó hasta el final, con un doble podio que fue épico y que le sirvió a Charles Leclerc para ser el piloto del día, pero no fue suficiente.





corp

Viviendas de obra nueva  
con servicios exclusivos







Pero Lewis Hamilton tenía un as en la manga. Con un ritmo demoledor en la segunda tanda gracias a montar los medios, Lewis llegaba hasta la altura de su compañero de equipo y, en la última vuelta, con una bonita maniobra por el exterior de la curva 9, superaba a Russell para terminar cuarto. Espectacular. Verstappen, Gasly y Hülkenberg, los tres en tierra de nadie, cruzaron la meta detrás de los Mercedes. Tras ellos Alonso y Piastri cerraron la clasificación de los puntos.

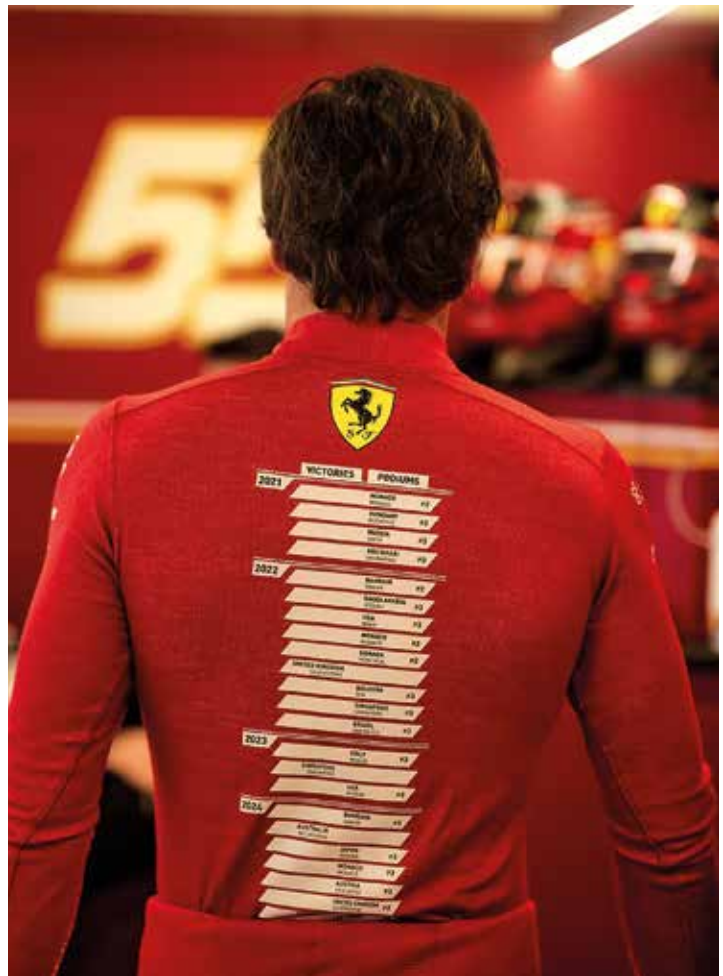


El momento que parecía no llegar nunca, finalmente se hizo realidad. Carlos Sainz cruzaba la meta en segunda posición y a la vez, viviría sus últimos instantes como piloto de Ferrari. Una temporada 2024 en la que el madrileño tenía la esperanza de tener su renovación por parte de la Scuderia para la siguiente temporada, pero no se cumpliría tras anunciarse el fichaje de Lewis Hamilton para ocupar su sitio.

Esto le provocó unos meses complicados, en los que no decidía a qué equipo marchar para la siguiente temporada. No fue hasta el parón de verano en el que anunció su fichaje por Williams F1, con nuevos retos por delante que serán bien distintos a los que ha tenido hasta la fecha en Ferrari.



Un final de temporada en el que el mundial de constructores estaba en juego, a tan sólo 21 puntos de McLaren. Sin embargo, el sueño de los tifosi no pudo hacerse realidad, con una 2ª posición luchada por parte de Carlos Sainz y una 3ª de Charles Leclerc, que no fueron suficientes para ganar el ansiado título. A pesar de ello, y con la elegancia que le caracteriza, Carlos valoraba muy positivamente sus cuatro años en la Scuderia.





«En lo que a nosotros respecta, no hemos tenido una temporada fácil: empezamos bien, luego tuvimos un bajón de forma, pero logramos volver a ganar y pudimos mantener abierta la carrera por el título hasta el final. Todos podemos estar orgullosos de eso», decía el piloto de Ferrari, justo después de recoger su trofeo en el podio.

«Mi etapa en Ferrari ya ha terminado. Se me hizo un nudo en la garganta mientras hablaba con mi equipo durante la vuelta de calentamiento. Pude formar parte de la familia Ferrari durante cuatro años. Demostré con Ferrari que puedo luchar por poles y victorias. Ahora voy a llevar esta experiencia a Williams para poder volver a estar allí con los ingleses algún día», prosiguió.

Es así como Carlos Sainz se despedía de Ferrari, tras disputar su última carrera en el equipo Maranello.





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





ANO



## CARLOS SAINZ Y SU PADRE, RUEDAN JUNTOS EN FIORANO...

Al volante de dos Ferrari F1- 75 de 2022,  
en lo que sería su último día en Maranello





**Carlos Sainz se ha ido de Maranello por la puerta grande. En sus cuatro años como piloto de Ferrari será recordado como un gran profesional y muy trabajador, formando parte del grupo que ha llevado de nuevo a la cima a la Scuderia, y que por muy poco no pudo culminar con el Mundial de Constructores. Es por eso, que la Scuderia tenía preparada una última sorpresa para él.**



Carlos Sainz tenía un último homenaje vestido de rojo, rodando con un F1-75 en Fiorano junto a su padre y dando una última vuelta de honor con un Sport de 1955. Su padre ha sido muy importante para él en toda su carrera como piloto y unos días antes de las fiestas navideñas, ambos pudieron rodar juntos por el mítico Circuito de Fiorano, algo que muy pocas veces hemos visto: Padre e hijo divirtiéndose en pista juntos. Debí ser muy especial para el cuatro veces campeón del Dakar y bicampeón mundial de rallies.

Carlos y su padre llegaron temprano a la pista privada de Ferrari, en la que se han llevado a cabo las pruebas de todos los Ferrari durante más de cincuenta años... En el garaje, esperándolos, había dos monoplazas F1-75 de 2022.

Después de una breve sesión informativa y de poner a punto el primero de los dos monoplazas, a las 9:45h Carlos Sainz padre debutaba al volante de un Ferrari de Fórmula 1. El campeón de rallies y rally raid de 62 años ya había pilotado un coche de la categoría reina, pero de eso hacía casi veinte años. A pesar de un trompo, Sainz senior tardó relativamente poco en coger el ritmo y completó varias vueltas con tiempos bastante consistentes. A media mañana, en el otro coche, su hijo volvió a ponerse al volante del monoplaza con el que consiguió su primera victoria en la Fórmula 1, en el Gran Premio de Gran Bretaña de 2022 en Silverstone.

Carlos padre y Carlos hijo volvieron juntos a la pista, para dar un par de vueltas, uno delante del otro. A lo largo de su paso por Ferrari, Carlos Sainz junior logró cuatro victorias, seis poles, 25 podios y 900,5 puntos en cuatro temporadas y 88 Grandes Premios.



A continuación, Carlos Sainz hijo, pasó de un monoplaza muy moderno a un extraordinario coche vintage que llevó a la pista el departamento Ferrari Classiche, nada menos que un 735 LM que participó en las Mille Miglia de 1955, conducido por Piero Taruffi y las 24 Horas de Le Mans confiado a Harry Schell y Maurice Trintignant.

El veterano piloto fue el primero en dar las gracias al bajarse del coche: "Me gustaría daros las gracias a todos vosotros y muchísimo. No os lo podéis imaginar, habéis hecho muy feliz a un abuelo", decía provocando las risas de los mecánicos, su hijo y Leclerc, que también acudió al homenaje, junto a Frederic Vasseur.

Carlos junior se unía también al agradecimiento, aunque con algo de humor: "Nadie de 62 años prueba un Ferrari y vence un Dakar...". Sin duda ambos pudieron disfrutar de una jornada que seguro recordarán por mucho tiempo. Un homenaje íntimo y cariñoso por parte de

la Scuderia, que demuestra que Sainz ha dejado una gran huella en su paso por Maranello.

Pero eso no fue todo, porque al final de la jornada, Ferrari decidió regalarle al piloto madrileño el Ferrari F1-75, con el que ganó el primer gran premio de su carrera en Fórmula 1, el Gran Premio de Gran Bretaña de 2022. Se trató de una auténtica muestra de gratitud por lo que Sainz había dado al equipo en un año, 2024, en el que sabía desde enero que a final de temporada tendría que dejar Maranello para dejar paso a Lewis Hamilton.

Su profesionalidad, compromiso y dedicación convencieron a la dirección del Cavallino Rampante para donar un monoplaza con un simbolismo especial para Carlos, que hasta aquella carrera en Silverstone 2022 había logrado podios, pero nunca había subido al escalón más alto.





"Para mí, los momentos más emocionantes con Carlos seguirán siendo la victoria que logró en Australia este año, a su regreso de una operación de apendicitis, y el año pasado, cuando logró la pole en Monza y la victoria en Singapur con la que rompió la hegemonía de Red Bull, que había ganado todas las carreras hasta ese mo-

mento. He pasado dos grandes temporadas con Carlos y le doy las gracias", afirmaba Frederic Vasseur, jefe del equipo.

Un día inolvidable para los Sainz, que concluyó, como no podía ser de otra manera, con una comida en el Ristorante Montana, regentado en los fogones por la mítica "Mamma Rosella".









HOTEL & SPA

URSO

MADRID

SEMANA SANTA  
EN LA CAPITAL





# LA ESCAPADA PERFECTA A MADRID

Viva una Semana Santa diferente en el corazón de Madrid, en un hotel donde la elegancia atemporal y el confort se dan la mano. En Urso Hotel & Spa, le invitamos a una escapada exclusiva en la que cada detalle está diseñado para su disfrute.



## UBICACIÓN INMEJORABLE

En el barrio más céntrico y castizo de la capital, refugiado del bullicio, con acceso privilegiado a la mejor oferta cultural y gastronómica de Madrid.

## MADRID EN LA MESA

Descubra el auténtico sabor madrileño, con la excelente propuesta de producto de proximidad de nuestro chef Antonio del Álamo en Casa Felisa.

## RELAJACIÓN PROFUNDA

Disfrute de un oasis urbano en el centro de la ciudad, con tratamientos personalizados y una zona de aguas diseñada para la desconexión total.



  
**MICHELIN**  
2024

[www.hotelurso.com](http://www.hotelurso.com)  
@hotelurso  
Mejía Lequerica 8, Madrid 28004  
[info@hotelurso.com](mailto:info@hotelurso.com) | +34 914 444 458

**SMALL  
LUXURY  
HOTELS**  
OF THE WORLD





1994 - 2024

# 30 ANIVERSARIO FERRARI F355



12 de octubre en Barcelona



Club

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

## 30º ANIVERSARIO DEL FERRARI F355

**HOMENAJE A MARC GENÉ** ————— 12 DE OCTUBRE DE 2024



Texto: Fede García

Fotos: Sergio Calleja (@sport.classic.car),  
Richi (@richi.creations), Andreu Artés (@artes.max)  
y socios del Club

—El Ferrari F355 Berlinetta lanzado en la primavera de 1994, fue un modelo técnicamente pionero, y elevó considerablemente el listón de las prestaciones y probablemente fue el modelo V8 más importante que haya salido de Maranello.

—Si bien el F355 sustituía al 348 TB, su aspecto era bastante diferente. En lugar del diseño puntiagudo y anguloso del 348, el F355 Berlinetta suponía un retorno a una elegancia más clásica, siendo un coche más curvilíneo, y con claras referencias a los apreciados 308 GTB y GTO de los 80.





CLUB ————— FERRARI ——— 1988 ——— 2023

60 ————— 82

**BARCELONA**



12 DE OCTUBRE DE 2024

**CANTABRIA**



15 DE NOVIEMBRE DE 2024

**TENERIFE**



23 DE NOVIEMBRE DE 2024





—Desde el punto de vista técnico, el F355 daba un paso adelante con respecto a los coches anteriores. Aunque mecánicamente se basaba en el 348, su innovador motor V8 de cinco válvulas por cilindro, cuya cilindrada aumentó de 3,4 a 3,5 litros, tenía la mayor potencia específica por litro de cualquier motor atmosférico (la potencia saltó a 380 CV, muy por encima de los 300 CV del 348). Incorporaba bielas de titanio tomadas de la Fórmula 1, así como pistones forjados de aleación ligera, un cigüeñal plano y un cárter seco. Las revoluciones máximas alcanzaban unas impresionantes 8500 rpm y el innovador diseño del motor de cinco válvulas por cilindro mejoraba la respiración. Era con holgura el mejor V8 que Ferrari había construido hasta entonces. También el más melodioso...









—Para mejorar el manejo y hacer más grata la experiencia de conducción, también el chasis se había modificado significativamente y los bajos se carenaron en su totalidad para mejorar su aerodinámica. Llevaba nuevos amortiguadores electrónicos y se habían mejorado la sensación de la dirección y la calidad del cambio de marchas. Era un coche más fácil de conducir al límite.







—El F355 fue el primer Ferrari de producción en serie con motor V8 central trasero que ofrecía prestaciones de superdeportivo. De hecho, eran tales los avances técnicos que se estaban produciendo en Maranello que las prestaciones del coche podían compararse a las del GTO turboalimentado de edición limitada de la década anterior. Y si todo eso no era suficiente, en 1997 se presentaría la versión F355 F1, que utilizaba la última caja de cambios de estilo Fórmula 1, que introducía un sistema electrohidráulico accionado por levas situadas detrás del volante, convirtiéndose en el primer coche de carretera en emplear esta tecnología, derivada directamente de la F1.







—Por este motivo el Ferrari Club España organizó el pasado 12 de octubre un evento, para celebrar el 30º aniversario del F355, reuniendo en Barcelona un buen número de unidades de este Ferrari, que incluían todas las versiones que salieron de la Fábrica de Maranello, como el F355 Berlinetta, el F355 TS, el F355 Spider, tanto en las versiones de cambio manual como F1, y una preciosa unidad del F355 Challenge.





—El Torre Melina Gran Meliá Hotel de Barcelona, fue el punto de encuentro y de exposición del evento, que daría comienzo a primera hora de la mañana con la reunión de todos los F355 participantes en el parking del Hotel, para desplazarnos a continuación hasta el Concesionario Oficial Ferrari Quadis Gallery, del Paseo de la Zona Franca nº10. Allí, la directora de desarrollo comercial de Quadis, la Sra. Ariadna Verge, nos dio la bienvenida y nos invitó a un ligero desayuno, rodeados de las últimas creaciones del Cavallino expuestos en el Showroom. A continuación, nos fue presentado el Departamento Ferrari Classiche del Concesionario por el responsable de este apartado, quién nos dio una información muy detallada sobre su operativa y el mimo que reciben nuestros Ferrari clásicos cuando pasan por sus manos.

—Nuestro presidente, el Sr. Josep Rodríguez, realizó un pequeño briefing explicativo a los asistentes, sobre una ruta que íbamos a realizar con nuestros F355, para disfrutar de su conducción, y que se iniciaría en las Costas de Garraf, para a continuación tomar algunas carreteras secundarias y volver antes del mediodía al Hotel, donde serían expuestos todos los F355 participantes. A la hora del almuerzo nos dirigimos a la Terraza Beso Pedralbes, donde se nos sirvió la comida.

—Durante todo el evento estuvo expuesto en la sala Nosstrum B del Hotel, el primer Simulador del Mundo que derrapa y gira a 360°, pudiendo conducir un Ferrari en el Circuito de Barcelona-Catalunya, por todos los que lo desearon.

—Por la tarde se celebró la Junta Anual del Club en una de las salas del Hotel, que además fue transmitida en directo a través de nuestra Web Oficial, para todos aquellos socios del Club de nuestro país, que no pudieron desplazarse para la ocasión.







—Y al llegar a la noche todo estaba preparado para la Cena Homenaje al piloto Marc Gené, para celebrar sus 20 años formando parte de la familia Ferrari. Marc es una persona muy querida y admirada por todos los ferraristas del mundo, y gracias a su labor de Embajador de la marca acude a numerosos eventos internacionales, en los que además de pilotar monoplazas y GT del Cavallino, asesora a clientes de la marca que ruedan con sus coches en los circuitos.

—Marc Gené acudió a nuestra cena, atendiendo amablemente a todos los socios que lo saludaron, se hizo fotos con todo el mundo y durante la cena charló con todos y nos comentó como se sentía formando parte de Ferrari a lo largo de 20 años, y su labor como Embajador y comentarista de Sky TV en Italia, acercando la labor en los boxes de la Scuderia Ferrari de Fórmula 1, a todos los "tifosi!"







—Y llegando a los postres, Josep Rodríguez, nuestro presidente, hizo entrega a Marc de un recuerdo a modo de placa traslúcida con el texto de homenaje de nuestro Club. Marc a continuación nos dedicó unas palabras de agradecimiento y pasó a firmar autógrafos a todas las personas que se lo solicitaron y se acercó a probar el Simulador 360°, demostrando su habilidad como piloto profesional.

—Marc Gené nos agradeció la atención que le habíamos dispensado, y nos comentó que se había sentido muy honrado con nuestro homenaje y muy cómodo y a gusto disfrutando de nuestro evento.





# Las Lomas: el lujo de vivir a 15 minutos de Madrid

En la élite de las zonas residenciales de Madrid, Las Lomas en Boadilla del Monte, se posiciona como un referente indiscutible donde la exclusividad y el lujo se fusionan de forma natural. Un enclave pensado para quienes exigen lo máximo en su vida.

La privacidad y la tranquilidad son sus señas de identidad, con residencias de alto standing asentadas en extensas parcelas, creando un entorno de tranquilidad y distinción donde la vida transcurre con un ritmo propio, alejado del bullicio constante de la ciudad.

Las Lomas ofrece un equilibrio perfecto entre la serenidad de un refugio privado y la vitalidad de un centro de actividad deportiva. Cuenta con más de 40 kilómetros de rutas ciclistas que recorren paisajes impresionantes, ideales para entrenamientos de fondo y paseos que recargan el espíritu. Para los que prefieren el ritmo del tenis o el pádel, existen múltiples clubes deportivos que disponen de instalaciones de vanguardia, preparadas para los entrenamientos más exigentes.

La exclusividad de la urbanización Las Lomas se extiende a su comunidad, donde la seguridad y la privacidad son primordiales. Los accesos controlados y la vigilancia 24 horas aseguran un ambiente tranquilo, mientras que su ubicación privilegiada brinda un equilibrio perfecto entre la serenidad del entorno natural y la proximidad a todos los servicios y atractivos de Madrid.



Visita la casa Orville



# THE AVENUE

SELECT REAL ESTATE

se ha consolidado como una referencia nacional en el sector del lujo.



Desde hace más de 40 años, Las Lomas ha sido un referente, donde muchos deportistas de élite, empresarios reconocidos y personalidades la seleccionan para ser el hogar de sus familias. En los últimos años, ha recuperado con fuerza una posición destacada en las urbanizaciones más prestigiosas de España por la renovación de sus viviendas y mejora de sus instalaciones.

En este contexto de exclusividad y sofisticación, se erige Casa Orville, un icono de la arquitectura contemporánea dentro de la prestigiosa Colección Alea, construida y promovida por Tenmar Signature Homes y comercializada por The Avenue Select Real Estate.

Un hogar de lujo con 1500 m<sup>2</sup> construidos y 2660 m<sup>2</sup> de parcela, que fusiona el diseño contemporáneo con la comodidad más exclusiva. Con una distribución eficiente, la propiedad está orientada para ofrecer un estilo de vida de calidad, optimizando tanto la funcionalidad como el confort.

Uno de los principales atractivos de esta casa es su impresionante jardín, un espacio natural que se extiende hacia el exterior de manera versátil, permitiendo la realización de eventos sociales. Además, la piscina exterior tipo infinity con cascada es un verdadero oasis, creando una atmósfera de relajación mientras se disfruta de las vistas.

La planta inferior se dedica completamente al bienestar y el ocio. La piscina interior con jacuzzi es el centro de esta zona, acompañada por un gimnasio de última generación, sauna y una sala de masajes, todo diseñado para proporcionar una experiencia holística de descanso y salud. Además, la casa cuenta con una sala de cine de alta tecnología, una sala de fiestas de 100 m<sup>2</sup>, y una elegante zona de bienestar que invita a desconectar del mundo exterior.

El vestidor de lujo, que forma parte del dormitorio principal, destaca por su amplitud y diseño funcional. Cada detalle en la vivienda, desde los exclusivos acabados en madera de iroko hasta la meticulosa selección de texturas, refuerza su atmósfera sofisticada y acogedora sin perder con sus amplios sistemas de seguridad, toda la privacidad y tranquilidad para sus ocupantes.

The Avenue Select Real Estate, lleva más de 30 años en el sector del lujo, dando un servicio exclusivo y privado a sus clientes. Actualmente cuenta con más de 50 agentes especializados entre sus tres oficinas en Barrio de Salamanca, Boadilla y Aravaca y este año prevén la apertura de Marbella y Alicante. Infórmese sin compromiso en el teléfono 910601350 o en el email [info@theavenue.realestate](mailto:info@theavenue.realestate).

Puede ver parte de nuestro catálogo en: [www.theavenue.realestate](http://www.theavenue.realestate)



**Casa Orville es el refugio perfecto para quienes buscan lujo, modernidad y un estilo de vida exclusivo en una de las ubicaciones más privilegiadas de Madrid.**





*Club*

www.ferrariclubespana.com

## CANTABRIA

**Suances** ————— 15 DE NOVIEMBRE DE 2024



**Texto:** Fede García

**Fotos:** Chus Novoa @chusnovoart (www.chusnovo.com),  
y socios del Club

— Después de unos años sin organizar ningún evento por Cantabria, en 2024 el Ferrari Club España decidió volver a visitar esta preciosa provincia del Norte de España, con un evento que ofreció a nuestros socios un fin de semana de conducción y de buena mesa.

— El punto de reunión fue el hotel Costa Esmeralda Suites, un magnífico establecimiento de cinco estrellas ubicado en la localidad de Suances, conocido por la mayoría de nosotros al

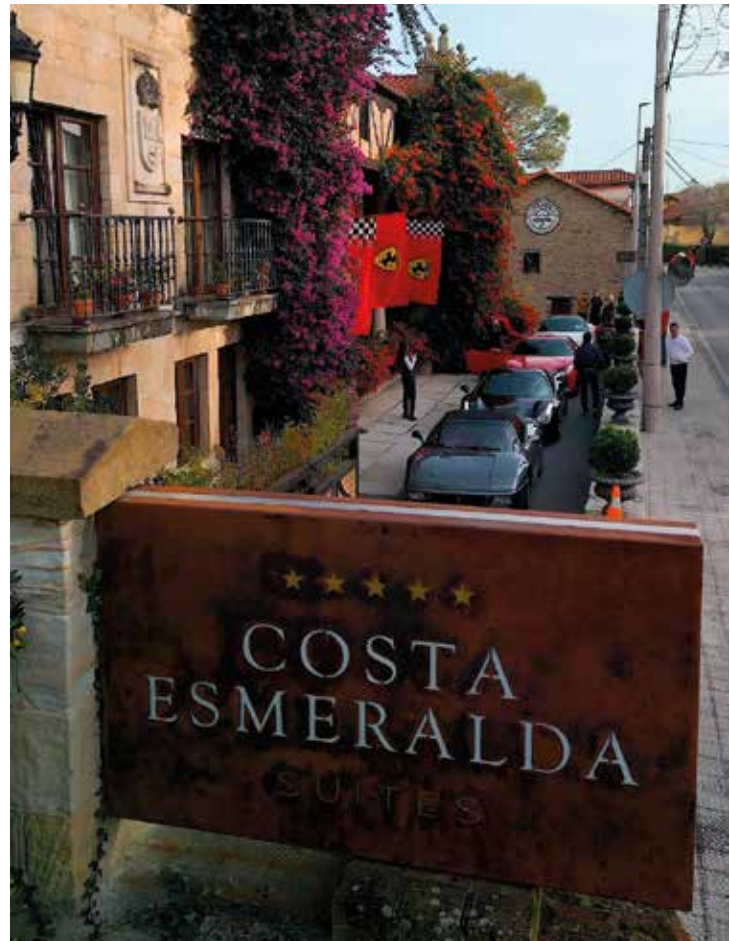


CLUB ————— FERRARI ———









habernos alojado en él en otras ocasiones, y cuyos responsables decoraron con pasión ferrarista, para darnos la bienvenida y en homenaje a nuestros coches.

—A lo largo de la tarde del viernes fuimos llegando, y cuando estuvimos todos se nos ofreció un aperitivo y una copa de bienvenida en la terraza, para pasar a continuación a la cena que se nos sirvió en el restaurante del hotel.

—Al día siguiente y después del desayuno, salimos de Suances dirección a Ampuero, realizando una interesante ruta que nos llevaría a la hora de almorzar al restaurante Solana.

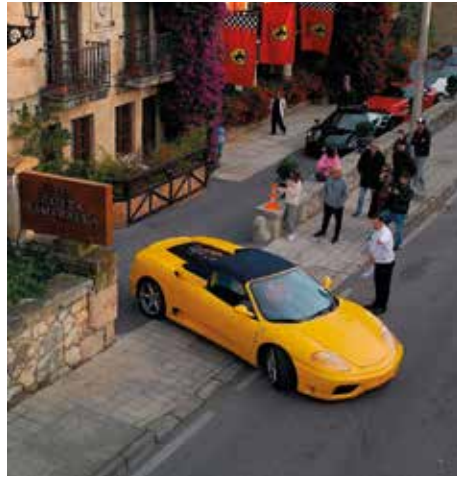
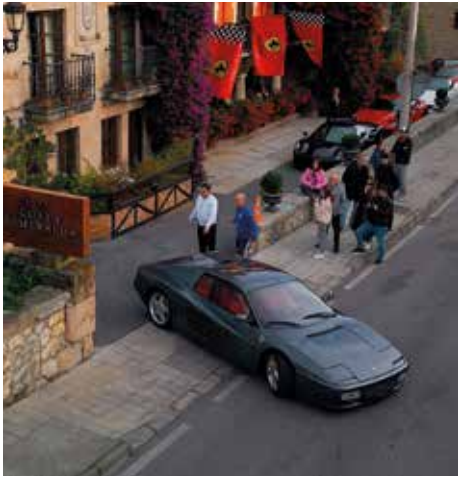
—Dividida en dos etapas, la ruta estaba pensada para disfrutar de nuestros Ferrari y de los preciosos paisajes de Cantabria. La primera etapa nos llevó de Puente Viesgo a Espinosa de los Monteros pasando por el Alto del Escudo. Una vez en Espinosa hicimos una pequeña parada para tomar un aperitivo, y a continuación salir hacia Ampuero, pasando por el Puerto de los Tornos y Lanestosa.











—Al llegar al restaurante Solana, aparcamos nuestros coches y nos adentramos en un mundo minimalista de sabores tradicionales, que su chef con una estrella Michelin, Nacho Solana, nos ofreció en un delicioso almuerzo que colmó plenamente nuestras expectativas.

—Tras la comida, pusimos rumbo de regreso al hotel, pasando por Badamés, Treto y Pedreña, finalizando con una panorámica por Santander, antes de llegar a Suances. Una vez en el hotel, dispusimos del resto de la tarde libre hasta que, al llegar la noche, nos dirigimos hasta el restaurante “El Marinero”, donde se nos ofreció una típica cena marinera de la región, que puso el broche de oro para finalizar el evento.





**LAMBERTS®**  
EL RANGO PROFESIONAL



# Un gran aliado

*Concilia el sueño y prolonga las horas de descanso*



## Night Time Herbal Complex

Con vitaminas, minerales y extractos herbales

### Por 2 cápsulas

Tiamina .....	1,1 mg
Niacina .....	8 mg NE
Vitamina B6 (como P5P) .....	2,8 mg
Vitamina B12 (metilcobalamina) .....	2,5 µg
Magnesio (bisglicinato) .....	56 mg
Zinc .....	5 mg
L-Triptófano .....	220 mg
Lúpulo .....	75 mg
Pasiflora .....	37,48 mg
Bálsamo de Limón .....	1500 mg
Camomila .....	31,52 mg
Aportando Apigenina .....	0,18 mg

Apto para Vegetarianos y Veganos





Club

www.ferrariclubespana.com

## TENERIFE

**IX Encuentro Ferrari Club España**

**(Islas Canarias) — 23 DE NOVIEMBRE DE 2024**



**Texto: Fede García**  
**Fotos: @shuttersbyroman (Roman),**  
**@dear\_car\_ (Himar)**  
**y @wood\_racing\_canarias**

—Tras unos meses de poca actividad en Canarias, el Ferrari Club España a través de su delegación en las "Islas Afortunadas", organizó un encuentro el pasado 23 de noviembre, pensado para disfrutar de nuestros Ferrari y de la belleza espectacular de la isla de Tenerife, que colmó con creces todas las expectativas.



CLUB — FERRARI —













—El punto de reunión estuvo ubicado en la Hacienda 1676 Gastro Shop, de la bella localidad de la Orotava, donde a partir de las 10:00h empezaron a llegar los participantes al evento. Allí comenzamos el día con un delicioso desayuno en un ambiente acogedor y agradable, mientras nuestros coches se exhibían en un entorno seguro y exclusivo, gracias a que se había cortado la calle.

—Los organizadores instalaron además un “photocall” con el logo de nuestro Club, para que todo aquel que lo deseara pudiera hacerse fotografías de recuerdo. Al llegar a las 12:00h del mediodía, pusimos en marcha los motores para iniciar una ruta que nos llevaría hasta Garachico, donde hicimos una parada en el Puerto/Muelle del mismo nombre para realizar un reagrupamiento y descansar.







—Al poco reiniciamos nuestra ruta, pasando por Icod de los Vinos, El Tanque y Santiago del Teide, desde donde cogimos la autopista hasta Adeje, municipio donde se ubica el Hotel Royal Hideaway Corales Resort, un establecimiento de cinco estrellas donde disfrutamos de un delicioso almuerzo buffet, con un menú especial preparado en exclusiva para nosotros.

—Concluido el almuerzo, nos dirigimos al Centro Comercial Parque Santiago 6 ubicado en la Playa de las Américas, donde todos los participantes fuimos invitados a una consumición en el Restaurante PizzaTapa, donde se puso fin al evento con la entrega de recuerdos y una copa de Cava.

—Queremos agradecer a Raúl y Carola, de Hacienda 1676, y a Alberto del Castillo del Centro Comercial Parque Santiago 6, su colaboración y ayuda a la realización del evento.





**Creamos ideas**

**AGi Architects**

Apolonio Morales 13F  
28036 Madrid







**pueblo  
ASTUR**  
★★★★★  
ECO-RESORT & WELLNESS



MUCHO MÁS  
QUE UN HOTEL  
EN EL CORAZÓN  
DE ASTURIAS



COFIÑO, (PARRES)  
VALLE DEL SUEVE  
PRINCIPADO DE ASTURIAS - SPAIN

INFORMACIÓN Y RESERVAS:  
TEL.: +34 984 08 18 18

INFO@PUEBLOASTUR.COM  
WWW.PUEBLOASTUR.COM





# ELCAPRICH0

DE JOSÉ GORDÓN



Tierra. Fuego. Tiempo.  
Vive la experiencia.

JIMÉNEZ DE JAMUZ. LEÓN

Venta online: <https://tienda.bodegaelcapricho.com/es/>  
Información y reservas: [reservas@bodegaelcapricho.com](mailto:reservas@bodegaelcapricho.com) / 987664227





# THE SPHERE

Una firma de viajes para viajeros excepcionales.

[thesphere.es](http://thesphere.es)

## PRIVATE TRAVEL

BARCELONA  
Av. Diagonal 484, Principal 1º  
[barcelona@thesphere.es](mailto:barcelona@thesphere.es) - 936 461 322

MADRID  
C/ Serrano 33, Planta 2ª  
[madrid@thesphere.es](mailto:madrid@thesphere.es) - 919 432 426



## CORPORATE CONCIERGE

918 030 025  
[info@thesphere.es](mailto:info@thesphere.es)

# 30 años

conduciendo  
tus ideas



**Editorial MIC**  
[www.editorialmic.com](http://www.editorialmic.com)  
902 271 902







# Angulas & Champagne

Gran Hotel

## Brillante

★★★★



### PROMOCIÓN PACK ANGULAS Y CHAMPAGNE

PVP. 360€ (2 personas)

Alojamiento + Desayuno + Cena Menú Especial  
Angulas maridado con Champagne Laurent Perrier

reservas 984 198 722 / 684 628 049 · reservas@granhotelbrillante.com

Calle Casto Plasencia, 1-3  
33138 San Esteban de Pravia  
Muros del Nalón (Asturias)  
[www.granhotelbrillante.com](http://www.granhotelbrillante.com)

# WE GIVE YOU

THE BEST PURCHASE EXPERIENCE ON THE COSTA DEL SOL

*Te regalamos*

LA MEJOR EXPERIENCIA DE COMPRA  
EN LA COSTA DEL SOL



+34 952 587 130 +34 673 676 171 [info@lvrealestate.es](mailto:info@lvrealestate.es) - C/Hermanos Pinzón 5, 29640 FUENGIROLA - MÁLAGA - ESPAÑA

**LV** ARCHITECTURE  
REAL ESTATE



Shell  
V-Power



Siente  
nuestro máximo  
rendimiento



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

-10%

CÓDIGO  
"FERRARI"



GRAND PLAZA HOTEL & WELLNESS

Tu alojamiento de lujo en el corazón de Andorra

Confort | Gastronomía | Spa & Bienestar



bookingplaza@plazandorra.com | (+376) 879 444  
www.hotelpლაზაandorra.com | @plazahotelsresorts





Vender es un arte y  
en la **Clau Brava**  
encontrarás a  
los mejores **ARTISTAS**



C. Major, 16 · Sant Feliu de Guíxols | +34 695 049 422 | [www.laclaubrava.com](http://www.laclaubrava.com)



**Berga 50** 1891-2021  
**SCHAEFER**  
YACHTS  
REPRESENTANTE OFICIAL

PRUEBAS DE MAR DE LA  
**SCHAEFER V33**  
Fin de semana del 5 al 6 abril

INSCRÍBETE escanea el código QR ▶

679 40 79 85 · [pol@hermanosberga.com](mailto:pol@hermanosberga.com) [www.hermanosberga.com](http://www.hermanosberga.com)





### MÁLAGA

C/ Benabola 16  
29660 Puerto Banús  
+34 952 039 948

Plaza Mayor Local 42  
29004 Málaga  
+34 952 216 103

Avda. Julio Iglesias  
929660 Puerto Banús  
+34 952 817 016

Muelle Rivera  
Edificio Levante 3A  
29660 Puerto Banús  
+34 952 192 599

### MALLORCA

Castillo Hotel Son Vida  
Carrer Raixa 2  
07013 Balearic Islands  
+34 971 723 651

St Regis Mardavall  
Costa D'en Blanes, Ma-1, 19  
07181 Balearic Islands  
+34 663 666 654

Puerto Portals 47  
Carrer Benito Jerónimo Feijóo  
07181 Balearic Islands  
+34 676 342 121

### SEVILLA

Hotel Alfonso XIII  
C/ San Fernando  
241004 Sevilla  
+34 955 627 251

Hotel Barceló  
Isla de La Cartuja  
41092 Sevilla  
+34 954 460 077

**MADRID**  
C/ Serrano 86  
28006 Madrid  
+34 918 976 453

### BARCELONA

Hotel Arts  
C/ Marina 19-21  
08005 Barcelona  
+34 935 646 873

**AMMAN**  
Golden Gate Mall  
Umm Othaina  
Shatt Al-Arab St.  
Amman Jordan  
+962 793 200 001

### ISLAS CANARIAS

Hotel Santa Catalina  
C. León y Castillo 227  
35005 Las Palmas  
de Gran Canaria  
+34 928 044 961

The Corner Shopping Center  
C. Unterhaching 18  
38660 Adeje, Santa Cruz  
de Tenerife  
+34 661 795 260

Ritz-Carlton Abama  
C. María Zambrano 2  
38687 Santa Cruz de Tenerife  
+34 652 478 521





# SPIRIT OF KINGS

LUXURY PERFUMES COLLECTION



[THESPIRITOFKINGS.COM](http://THESPIRITOFKINGS.COM)







# INFINITUM

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

WELCOME TO EVERYTHING



El mejor Beach Club de Europa



Tres campos de golf con instalaciones de primer nivel



Excelente oferta gastronómica y de producto de proximidad

Una selección exclusiva de apartamentos y villas sostenibles de alto standing, situados en un entorno natural incomparable, a pocos pasos del mar Mediterráneo.

+34 977 12 90 70  
[www.infinitumliving.com](http://www.infinitumliving.com)

