



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

Toscana y mucho más

Toscana y Costa Azul

Ferrari Maranello

Ferrari Módena

Museo Auto Torino

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



MUSEO
FERRARI
MARANELLO



Maranello, una pequeña ciudad industrial al oeste de Módena, es la sede de la "Scuderia Ferrari" y de la fábrica de automóviles deportivos fundada por el mítico Enzo Ferrari. Todo en Maranello evoca a Ferrari y a la competición automovilística: las rotondas con el "Cavallino Rampante", símbolo de la marca; las calles y avenidas con nombres de pilotos míticos o los comercios, restaurantes y hoteles dedicados al mundo Ferrari...

La Scuderia Ferrari es la historia viva de la F1 -ostenta el honor de ser la única escudería que ha participado en todos los campeonatos del mundo de Fórmula 1 desde su creación en 1950 hasta la actualidad- además de una marca creadora de coches deportivos de ensueño.

No por casualidad el museo nos recibe con el lema "Vivi il sogno"/"Live the dream". De hecho pocos dudarán que Ferrari es "la marca" de coches deportivos por antonomasia.

Por tanto Maranello y el Museo Ferrari son visitas ineludibles para cualquier buen aficionado al mundo de la competición automovilística, incluso más allá de la pasión de los fanáticos del "Cavallino Rampante".

Inaugurado en 1990, el Museo Ferrari de Maranello expone una buena muestra de sus joyas sobre ruedas: Fórmula 1, Sport o Gran Turismo en varias salas temáticas: el mundo de la competición, la sala de los campeones, la de los GT o la de los "Dream Cars".



Sala de la Competición



Sala de los GT



y la de los Dream-Cars

No es muy grande, por eso no puede exponer todos los coches que a los visitantes nos gustaría ver. A cambio todo lo que hay vale realmente la pena porque no hay un solo Ferrari que no sea una preciosidad o un modelo cargado de historia.

De todas maneras sí que la visita puede saber un poco a poco. Hay tantos y tantos coches míticos que no veremos que seguro que nos iremos con un regusto agridulce, porque aunque renueven los modelos con cierta frecuencia, no es plan de volver todos los fines de semana... (aunque no sea por falta de ganas)

No obstante para nosotros ésta ha sido la segunda visita. La primera ya en un lejano 2008 y confesaré que ahora me ha gustado mucho más. Creo incluso que ha crecido en tamaño, si bien entonces había expuestos más F1 "de antaño". A cambio ahora podremos maravillarnos con una fantástica sala dedicada a los campeones del mundo, de espectacular diseño que entonces no existía y de la que hablaremos en un momento.

La puesta en marcha en 2012 del "Museo Enzo Ferrari" de Módena -en la antigua casa natal de "il Commendatore" y taller mecánico de su padre, Alfredo- ha venido a ampliar las posibilidades de mostrar el amplísimo abanico de súper-coches de la marca y las obras de arte que son realmente sus motores, dejando el museo de Maranello más enfocado al mundo de la competición, aunque tampoco falten allí coches de ensueño.



Vista aérea del museo Enzo Ferrari de Módena



El antiguo taller de la familia Ferrari

De hecho toda visita a Maranello debe complementarse con el otro museo, distante sólo 29 kilómetros, para poder gozar de una impactante e inolvidable experiencia "Rosso Corsa" a lomos del "Cavallino Rampante".



El museo abre todos los días del año, salvo el día de navidad y el de año nuevo. La entrada cuesta 15 euros y puede adquirirse un billete combinado con el otro museo por 26 € (2016).

Para hacer más sencilla la visita a ambos museos, ponen a nuestra disposición un servicio de autocar para visitar el otro. Los muy ferraristas pueden completar la visita a Maranello con un "Tour", guiado, por la fábrica y el circuito de pruebas de Fiorano situado a las afueras de la ciudad. Los precios y horarios pueden consultarse en la web www.museomaranello.ferrari.com

En Maranello hay un gran aparcamiento público, con parquímetro a 1 €/h, justo enfrente. En Módena, en cambio, dispondremos de aparcamiento gratuito en el propio museo.

La guinda del pastel, puestos a alojarnos en Maranello, podría ser el hotel temático "Maranello Village", en el que toda la decoración gira en torno al mundo ferrarista. Nosotros hemos vivido esta experiencia en nuestra visita a Italia y aunque sea por una noche porque realmente tampoco hace falta más, sí es una forma curiosa de vivir el ambiente de Ferrari. Nos recibe el F310 de F1, el primer coche de Schumacher.



Los edificios del complejo están decorados con imágenes "racing" y se puede cenar dignamente y a precios asequibles en el restaurante "Pit Stop", el self-service del hotel. Eso sí, es casi imprescindible disponer de vehículo propio, pues está bastante lejos del museo.



La recepción del hotel



El hotel "Maranello Village"



Fachada de los edificios



Al llegar nos da la bienvenida un gran arco que nos recuerda que entramos en un lugar de ensueño: “Vivi il sogno”/“Live the dream”.

Una vez en el interior, el vestíbulo nos introduce enseguida en el mundo de la F1 con una serie de nueve carrocerías a escala 1:3 que nos ilustra la evolución del diseño aerodinámico desde 1986 a 1997.

Después toca pasar por el mostrador y sacar la entrada. Antes de entrar en el museo propiamente dicho, tenemos a nuestra disposición una pequeña tienda y la cafetería.



Entrada al museo y tienda



La cafetería



Para los amantes de la competición automovilística, esta sala será el punto álgido del museo... hasta llegar a la "Sala de los Campeones", claro.

En ella se muestra un abanico de modelos de carreras Ferrari, desde la F1 a los Sport-prototipos, pasando por la "Mille Miglia" y auténticas joyas como el "Sigma" de 1969 diseñado por Pininfarina y al que los aficionados al Scalextric, a buen seguro, recordaremos con añoranza. Allí también encontraremos un mural con los rostros de todos los pilotos de la marca desde 1950 -año de comienzo oficial del campeonato del mundo de F1- hasta la actualidad.

De entrada y para ir haciendo boca antes de sumergirnos del todo en el mundo de la competición, nos reciben el "Cavallino Rampante" y el biplaza 290 MM que acabó segundo en las "Mille Miglia" de 1956 a manos del británico Peter Collins, mientras su copiloto, el fotógrafo Louis Klemantaski, iba tomando fotos de Collins mientras pilotaba.



Biplaza 290 MM (1956)

Una vez en la sala, de arquitectura semicircular, nos topamos con dos de los monoplazas más míticos de Ferrari: el 166 F2, primer Ferrari en vencer un Gran Premio oficial de F1 en 1951 a manos del argentino Froilán González, en el circuito británico de Silverstone. A su lado otro bólido no menos mítico, el 246 F1 de 1958, campeón del mundo con Mike Hawthorn.

Seguidamente veremos otros dos monoplazas de F1, el 312 B2 de 1971 que pilotaron Andretti y Regazzoni y el primer Ferrari V6 de la era turbo, el 126 CK del inolvidable Gilles Villeneuve.



El 312 B2 de Andretti y Regazzoni



El 126 CK de Villeneuve

Siguiendo con los F1 de hace décadas encontramos un poco más lejos el extravagante 312 B3 de 1973, apodado "Quitanieves" por su curioso frontal. El invento no funcionó, pero el coche sirvió como buena base para la exitosa serie T que vencería años después varios campeonatos del mundo con Niki Lauda al volante.



Por algo lo llamaban "Quitanieves"...

Otros tres F1 -mucho más recientes, pero no por ello menos relevantes- completaron la muestra dedicada a dicha especialidad, al menos en esa sala: el F300 de 1998, diseñado por Rory Byrne. Con él Schumacher obtuvo seis victorias y su primer subcampeonato del mundo con Ferrari, antesala de su primer título con el "Cavallino Rampante" dos años después.

Sin dejar a Schumi, algo más lejos encontramos el 248 F1 de 2006, el que fuera su último Ferrari y cuya rotura de motor en el GP del Japón contribuyó decisivamente al segundo título de Alonso.

De los cinco Ferrari que Fernando Alonso ha pilotado sólo encontramos el "150° Italia" de 2011. No ha sido éste el mejor coche que ha dispuesto el asturiano en Ferrari, pero sí ocupa un lugar de honor en la historia de la marca.





El 150 Italia (2011) de F. Alonso

De entrada, la denominación 150 viene a conmemorar el siglo y medio de la unificación italiana, por ello el alerón trasero lleva los colores de la bandera transalpina. Sin embargo su auténtico valor simbólico reside en el hecho de que la única victoria en su palmarés, a manos de Alonso en Silverstone, celebró los 60 años de la primera victoria de Ferrari en el campeonato del mundo de F1, precisamente en el mismo circuito de Silverstone.

Recordemos que el protagonista de esa primera victoria en 1951, el 166 F2, se encontraba a sólo unos pocos metros de distancia. ¡60 años de historia en apenas 15 metros!



Habitáculo y volante del 126 CK de 1981



Lo mismo, 30 años después, el 150 Italia de 2011

En el centro, el mural con los rostros de todos los pilotos Ferrari de la historia, desde 1950 hasta nuestros días. Allí estaban nuestros Alfonso de Portago, Marc Gené, Pedro de la Rosa y, por supuesto, Fernando Alonso como recuerdo a su contribución a los triunfos de la marca.



Cuatro modelos, bien diferentes, completaban la sala. El 512 S de 1970, un bellissimo sport-prototipo creado para competir cara a cara con el mítico Porsche 917. Lástima que el éxito no sonriera al modelo del Cavallino y que el intratable y no menos mítico Porsche 917 le robase casi todo el protagonismo. Una única victoria en las 12 horas de Sebring adorna su palmarés, pero eso no es impedimento para gozar con su impresionante estampa.

A su lado, una auténtica curiosidad de 2009, que no firma Ferrari y que pretende anticipar cómo serán los F1 en un futuro no muy lejano. Realmente viendo los eléctricos "Fórmula-e" de hoy en día, lo cierto es que su creador, Fioravanti, no anduvo muy descaminado en sus apreciaciones...



¿Serán así los F1 en el futuro?

Dos modelos quedan por comentar, cada uno extraordinario a su manera. En primer lugar me quedé bastante impactado al ver un monoplaza desconocido para mí, pero de líneas puras y sencillo diseño. ¿Qué coche es ese?, pensé. Y aún más asombrado quedé al saber que era un coche para la Fórmula CART norteamericana.

Vamos, que no tenía yo conocimiento que Ferrari hubiese corrido en USA, de manera oficial, en los 80.

Mis dudas se disiparon en cuanto leí las explicaciones del modelo. El Ferrari 637 de 1986 fue una jugada maestra del “Commendatore” que a sus 90 años no dudó en poner en valor a Ferrari en una época en que la inestabilidad reglamentaria de la F1 no le gustaba nada. Amenazó al mundo con dejar la F1 -¡Qué sería de la F1 sin Ferrari!- y marcharse a hacer las Américas en la CART si las cosas no se asentaban.



Los responsables del Gran Circo pensaron, en efecto, que no sería buena idea un campeonato del mundo de F1 sin su equipo más mítico y Ferrari encontró el respeto buscado. En consecuencia el “637 CART” dejó de ser útil y ya no tuvo que cruzar el océano, sólo ocupar un lugar en el museo por su rocambolesca historia...

En segundo plano podemos observar el F248, el último monoplaza del Cavallino Rampante que tuvo a Schumacher al volante en 2006 y que fue el competidor más duro del segundo título de Alonso.

He dejado expresamente para el final a otro de los “must” del museo. Y curiosamente no es un Ferrari propiamente dicho, sino un prototipo de 1969 salido del lápiz de Pininfarina, aunque con base mecánica Ferrari.

El “Sigma” fue un completo e interesante laboratorio de medidas encaminadas a aumentar los niveles de seguridad de los pilotos en una época en la que los coches eran llamados “cigarros voladores”, por su estilizada arquitectura cilíndrica y sus altos alerones. Una época en la que en cada temporada había que lamentar la pérdida de varios pilotos.



El Sigma de Pininfarina (1969)

Ruedas protegidas, depósito de combustible de plástico, cinturón de seguridad con varios puntos de anclaje, célula de seguridad y sistema anti-fuego fueron algunas de las medidas propuestas. Aunque nunca llegó a competir, dejó huella y sus propuestas contribuyeron a mejorar la seguridad activa y pasiva de los monoplazas en los años siguientes.

Y los que ya tenemos cierta edad lo recordaremos también por ser uno de los modelos míticos de la “Scalextric” de la época. A mí me cayó uno de color naranja, a final de curso por mis buenas notas... ¡Cómo para no acordarme!



El Sigma y yo. ¡Qué nostalgia!

Puede que sólo 12 coches, aunque impresionantes como hemos podido apreciar, no sean muchos y nos quedemos con ganas de más, pero también hay que reconocer que están muy bien expuestos, de manera diáfana, lejos del “amontonamiento” de otros museos. Los muros están ambientados con grandes fotos y rótulos explicativos que hacen mucho más amena y agradable la visita.

Tras abandonar la sala de la competición y subir a una entreplanta -por el camino veremos una de la máquinas de repostaje de los F1- nos encontramos con otro Gran Turismo de 1952, el 166 MM Berlinetta Vignale, que participó en la mítica “Mille Miglia”. El personal del museo, muy joven, vestía la equipación roja de la escudería aportando un toque “racing”.



El 166 MM Berlinetta Vignale de 1952



El personal daba el toque racing al museo...



Enseguida llegamos a un pequeño espacio dedicado al mundo Ferrari 4x4, con dos modelos expuestos. Tradicionalmente Ferrari no ha prestado demasiada atención al mundo de las cuatro ruedas motrices.

Al menos hasta tiempos recientes, pero ya en 1988 y bajo la batuta del que fuera Director Deportivo en la época de Lauda, Mauro Forghieri, la marca empezó a trabajar el concepto 4x4. Sin embargo el prototipo 408 4RM nunca pasó de ese estadio.

Ha habido que esperar largos años, hasta 2011 nada menos, para ver nacer el primer coupé Ferrari de 4 ruedas motrices, el precioso y elegante Ferrari FF. Sus cifras son mareantes: motor V12, más de 6 litros de cilindrada, 660 cv y 335 km/h de velocidad máxima. Casi nada.



Así que si después de “digerir” todas esas cifras aún sigues en pie y además te pilla con medio millón de euros en el bolsillo y en un momento de antojo, te lo puedes llevar al garaje de tu casa y sacarlo a pasear los domingos y fiestas de guardar. ¡Quién dijo miedo!

Como el Ferrari FF deberá esperar un poco porque ese día había olvidado la cartera (y los donuts) en casa, tampoco era cuestión de deprimirse en exceso y por eso, justo a su lado, tomamos un pasaje que nos condujo a la que es, con seguridad, la sala más alucinante de todo el museo: el “Hall de las Victorias” o “Salón de los Campeones”...



Esa fue, al menos para nosotros, una de las novedades del museo, pues en 2008 aún no existía. Todo en ella está pensado para impresionar al visitante y sumergirlo en el mundo de los triunfos de Ferrari en la Fórmula 1: los más recientes monoplazas campeones del mundo de constructores dispuestos en abanico y que "presiden" la sala; el rugido de los motores, la iluminación, los innumerables trofeos y las imágenes de los campeones del mundo crean una poderosa y envolvente atmósfera "racing" que te recuerda en todo momento que te encuentras en uno de los santuarios más sagrados de la Fórmula 1, la del equipo más laureado de la historia. Quince títulos de pilotos y dieciséis de constructores nos contemplan...



Los innumerables trofeos y el homenaje a los campeones del mundo de F1



Los motores, el alma de Ferrari, tampoco podían faltar



Niki Lauda, en 1975 y 1977



Jody Scheckter, en 1979



Schumi, de 2000 a 2004



Jarama '74: la primera victoria de Lauda (312 B3)



Motores y triunfos, un binomio histórico en Ferrari



El mundo de los GT

La verdad es que después del impacto emocional y visual del “Salón de las Victorias”, todo sabe ya un poco más “light”, pero lo cierto es que dejamos atrás el mundo de la competición y nos adentramos en otro terreno en el que Ferrari es otro gran mito: el de los Gran Turismo.



El Ferrari 250 GT





El F40 de Jacques Lafitte, en "traje de faena"

Lo que se nos ofrece a la vista es una ecléctica muestra de los Ferrari "de calle" y GT. Desde los míticos "Ferrari Dino" o F40 hasta los muy elegantes 250 GT o el GG50, de Giugiaro para conmemorar su cincuentenario en el mundo del diseño. Complementan la muestra varios coches más, preciosos motores y paneles informativos.



Las insignias de los modelos más míticos presiden la sala



El Ferrari "Dino", en memoria del hijo desaparecido



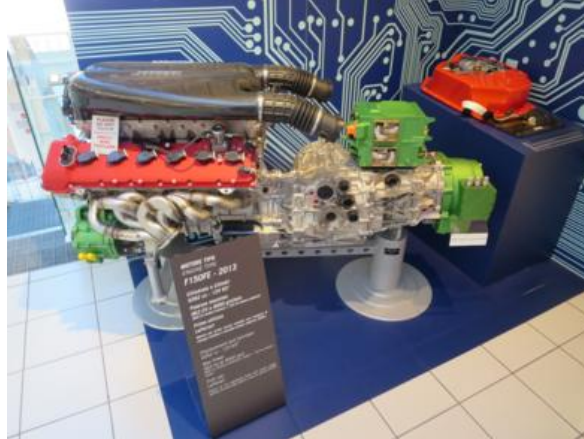
La siguiente etapa del museo resulta, al principio, un tanto desconcertante, pero enseguida uno se da cuenta que la cosa va de volantes y botones de colores capaces de volver loco al más pintado. Eso sí, si algo queda claro es que para manejar bien los mil y un botones de los volantes de hoy en día... ¡Vendrá muy bien haber sido un "súper-as" de los videojuegos!

Un panel enorme y tres volantes de F1 ilustran la complejidad cada vez mayor sufrida por esos volantes que parecen cabinas de avión en miniatura. Asombra pensar que, a tanta velocidad, se pueda ser capaz de dar con la tecla adecuada...



Prueba palpable de que todo puede ir empeorando...

Para recordarnos que vivimos épocas híbridas, pretendidamente "verdes", un ejemplar del motor del F150FE de 2013 montado en el GT "Laferrari" -el primer coche de calle de la marca en equipar un "Kers"- nos muestra visualmente el sistema que convierte la energía cinética de la frenada en energía eléctrica capaz de aumentar la potencia del motor durante un breve espacio de tiempo.



El primer motor Ferrari "stradale" equipado con Kers (2013)

El F1 640 de 1989 de Nigel Mansell y Gerhard Berger ha pasado a la historia de Ferrari por méritos propios. Diseñado por el británico John Barnard, fue el primero en disponer de un cambio electro-hidráulico manejado desde el volante. Desde entonces no se ha hecho otra cosa que ir añadiendo más y más botoncitos de colores al volante, complicando, de paso, la vida a los sufridos pilotos.

El 640 venció por única vez en su primera carrera, pero después la falta de fiabilidad afectó seriamente sus resultados. Aún así sus dos pilotos obtuvieron otros 6 podios, lo que permitió a Ferrari terminar tercera en el campeonato.

Dos "Spyder" complementan la pequeña muestra. Uno de ellos, el 550 Barcheta Pininfarina conmemora los setenta años de Pininfarina.



El 550 Barcheta Pininfarina



La sala de los "Dream Cars"



Y llegamos a la última parada del museo de Maranello. Bajo el lema "Unique e Segrete" encontramos algunos de los "concept car" más recientes y más extraordinarios de Ferrari. Belleza en estado puro.



F12 TRS (2014)



FXX K (2014)

Los "Dream Cars", arte sobre ruedas, te dejan sin respiración. Hay que verlos para creerlos. Si alguna vez eso de que "una imagen vale más que mil palabras" ha tenido razón de ser, tiene que haber sido aquí sin duda...



F60 América (2014)



Concept Car "Sergio Pininfarina" (2013)

El concept-car "Sergio", presentado en el Salón de Ginebra de 2013, se diseñó para homenajear la memoria de Sergio Pininfarina. Tiene un aspecto francamente curioso. Su enorme éxito llevó a Ferrari a construir una pequeña serie de 6 ejemplares que fueron vendidos a coleccionistas muy selectos en 2014.

Bonito es, práctico no tanto. Mejor dejarlo en casa si llueve porque... ¡carece de capota! Es el precio a pagar por inspirarse en los modelos de los '60 y '70 que tampoco llevaban semejante "engorro".



LaFerrari (2013), Se puede pedir a los Reyes Magos



SP12EC (2012)



Simplemente impresionante...



No apto para aparcar en línea



Maqueta de estilo de LaFerrari (2012)



Y ahora al museo de Módena...



Tras descender las escaleras daremos por terminada la visita al Museo Ferrari de Maranello. No obstante antes de salir a la calle podemos tomarnos un tentempié en la cafetería o comprar algún recuerdo -a precio Ferrari- en la pequeña tienda.

Si queremos más variedad y mejores precios, cerca del museo no faltan comercios que viven sobre todo del modelismo y de los mil y un artículos sobre el "Mondo Ferrari", incluyendo también una gran tienda "Ferrari Store" con unos precios que quitan el hipo.

Y si a alguien le apetece regalarse unas vueltas a los mandos de un Ferrari, saliendo del museo a mano derecha tiene un lugar donde hacerlo.

Bueno, hemos finalizado la visita a uno de los dos principales "santuarios de la F1" en Europa. El otro se encuentra en el museo del circuito de Donington Park, en las Midlands inglesas. Si Italia es Ferrari, Gran Bretaña es la cuna de la F1. Ningún buen aficionado a la Fórmula 1 debe perderselos. En breve estará disponible en esta web el reportaje sobre el museo de Donington.

Sin embargo la aventura Ferrari aún no ha terminado. Desde 2012 los aficionados tenemos otra cita con la marca: el "Museo Enzo Ferrari" de Módena.



Pincha en la foto para ir al Museo Enzo Ferrari (Módena)

No quisiera terminar este relato sin tocar un tema que podría suscitar alguna duda. ¿Qué es mejor? ¿Ver primero el museo de Maranello o al revés? La respuesta tiene matices dependiendo del gusto de cada cual. En principio el orden es indiferente, puede verse uno u otro primero. No obstante yo me inclinaría por recomendar lo que hemos hecho: ver primero el de Maranello y luego el de Módena. Más que nada porque me parece que el "Enzo Ferrari" viene a complementar a lo que acabamos de ver aquí.

Una cuestión que tenemos que tener muy presente ante la visita es que las colecciones expuestas van variando cada cierto tiempo. Nada nos asegura, por tanto, que dentro de un tiempo alguno de los coches que nosotros hemos visto y que aquí aparecen continúe en el museo. En realidad no importa demasiado porque si algo no va a faltar nunca son coches míticos para disfrutar.

En suma, un museo impactante e imprescindible que encantará a todo buen aficionado al automovilismo. No solo a los muy ferraristas.



www.francisco-colet-viajesycaravanning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravanning.com