

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 40 MAGGIO-GIUGNO 2017



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

dal 1984 passione e non solo...

Start - ROMBANTI EMOZIONI...nella Terra dei Motori



Partire all'alba non è mai un problema per l'allegria combriccola di soci che non vede l'ora di raggiungere "casa"... E sì, l'avete capito tutti "casa nostra" è Maranello, lì dove nasce il mito. E allora tutti sul pullman, in più di 40 soci, capitanati da Luca; prima tappa Maranello, via Grizzaga. Lo sguardo volge oltre i cancelli di quella fabbrica dove nascono gli otto e dodici cilindri da noi amati, mentre alcuni bolidi escono per il loro collaudo su strada. Foto di gruppo all'ombra della Galleria del Vento, saluto al volo al nostro direttore operativo Mauro Apicella e poi l'inizio del Factory Tour: in nuova meccanica prima, per poi passare al reparto assemblaggio motori ed infine ammirare la catena da cui escono gli otto cilindri del Cavallino Rampante che fanno sognare gli appassionati di tutto il mondo. Tante emozioni tutte insieme anche quando ci spostiamo in GES ad ammirare le monoposto del reparto Corse Clienti e i bolidi dell'XX Programmes, questa volta con i cavalli a riposo, mentre solo qualche settimana prima le avevamo sentite "cantare" in pista a Monza. E proprio perché a noi piace il profumo della pista e dei box cogliamo al volo l'impedibile occasione di spostarci per il pranzo ed il pomeriggio ad Imola dove, in Autodromo Enzo e Dino Ferrari, è in corso l'Historic Minardi Day, evento motoristico sportivo, alla sua seconda edizione, unico nel suo genere. La scuderia di Faenza, ad oltre undici anni dal suo ultimo Gran Premio in Formula 1, fa parte di diritto della storia: per questo motivo Giancarlo Minardi, fondatore e patron del team, ha voluto organizzare un evento per raccogliere i numerosi fan, appassionati e collezionisti sparsi in tutto il mondo e per celebrare la scuderia italiana che ha lanciato nel Circus della F1 numerosi campioni, tra i quali Fernando Alonso e Giancarlo Fisichella. La nostra scelta è stata azzeccatissima e nonostante la pioggia battente, con l'accesso libero ai box a noi riservato viviamo l'emozione unica di incontrare nel paddock ingegneri e piloti che hanno concretamente vissuto la storia della Formula 1. Vediamo da vicino e ascoltiamo il suono dei motori delle vetture che brillavano negli anni ottanta e novanta; tra queste le Ferrari di Alain Prost e Niki Lauda. Su tutte ammiriamo la Ferrari 312B3 e la 321B4 "spazzaneve" del 1973 e la Ferrari 312B4 di Clay Regazzoni del 1974. A forza devono portare via tanti di noi dal box della Scuderia Del Portello, club ufficiale Alfa Romeo, al cui interno le auto, pronte a rombare, brillano di luce propria. Avremmo voluto essere lasciati lì per sempre, ma al calar della sera giunge, nostro malgrado, il momento del rientro. Alla prossima gita, alla prossima emozione...

Giusy Costantino

SOMMARIO:

Start:	0
Editoriale	2
Member	2
Vintage	3
Pitlane	4
Ferrari Universe	4
Racing food	6
Photo finish	7

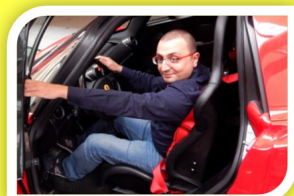
#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista rosso Scuderia!



Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di F1, veloce kartista. Ora anche Presidente



Flavio Paina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante che fa invidia alle maggiori testate



Mauro Modena, amante del vintage, da lui tante perle e novità

Lo diceva Aristotele, ma questo motto, al momento, vogliamo farlo nostro. Perché il mondiale F1 è iniziato alla grande e non potremmo essere più felici di così nel vedere che la macchina c'è; e non siamo noi a dirlo e neppure gli esperti, è Sebastian che scende dalla sua Gina ogni volta entusiasta e piacevolmente divertito nel guidare una Ferrari che, diciamo, finalmente, è all'altezza di competere e non solo, di dare del bel filo da torcere agli avversari. Ci racconta di più Luca nel suo pezzo. E a noi

finalmente il piacere di esultare ed ascoltare l'inno tedesco seguito dall'inno di Mameli, binomio che ci riporta alla mente ricordi di un passato glorioso che fu, con Michael Schumacher sempre nei nostri cuori. E poi c'è il nostro sodalizio che da quando è "pilotato" da Luca, affiancato dall'entourage di validi collaboratori, sta vivendo di una propria vita tutta nuova e piacevolmente fervida. Lo testimoniano gli eventi di cui potete leggere nei pezzi di questo numero. Lo testimoniate voi stessi che sempre più numerosi animate il sodalizio... in tanti modi, anche semplicemente

mettendo un "like" sulla nostra pagina Facebook. E allora grazie a tutti e avanti così; e se doveste essere in carenza di energia dateci dentro col cioccolato, ma quello buono, dice Giulia, e se volete delle belle sensazioni seguite una gara dell'XX Programmes come suggerisce Flavio o mettetevi alla guida di una Maserati GT spyder, come ci racconta Mauro. E poi? Non vi avevamo promesso nuove penne scriventi? ...ebbene divertitevi con il pezzo del *new entry* Placido, che ringraziamo per essersi messo in gioco! Bravo davvero!

Giusy Costantino

Member — E PAGINA DEI SOCI SIA

La redazione ha chiesto se qualcuno dei soci si voleva cimentare nel diventare "penna scrivente" ed io ho accettato la sfida. Un club come il nostro funziona grazie alle persone che lo compongono e che con spirito di amicizia lo hanno portato avanti da decenni. Questa pagina sarà

un momento di buonumore nel quale tutti i soci ed amici saranno, edizione dopo edizione, amichevolmente posti sotto la mia lente d'ingrandimento e osservati sotto un profilo prettamente scherzoso, capace si spera, di strappare un sorriso. Ma veniamo al primo: "Er Doctor." Qui parliamo di storia, ma prima che qualcuno la prenda a male, preciso che non sto parlando di età o del vistoso cappello novecentesco portato con grande eleganza, ma di uno dei fondatori del nostro club. Un uomo che nel 2006, nel periodo post Cislighi, ha preso in mano le redini di un club oramai privo di interessi e di identità, per poi farlo riemergere dall'oblio e consegnarlo a giovani che l'hanno proiettato nel decennio successivo. Grazie, grazie davvero Ugo.

La presente edizione è altresì dedicata ad una donna, che con fare sempre molto gentile, sorridente e disponibile è presente nel club ormai da quasi dieci anni. Lei è una mamma ed aggiungerei una bella donna, ma qui mi devo fermare altrimenti tutti mi dicono che sono sempre il solito... Avrete tutti capito che sto parlando di Giusy, alla quale va tutto il mio ringraziamento per il suo continuo impegno; un abbraccio da parte di tutti a te ed Aurora. Nel prossimo numero scriverò di "Brontolo", sempre sorridente e disponibile in cucina. Di chi parlo?...ne leggeremo delle belle!

Placido Ruggeri



Vintage — SIGNORINA, E ' STATO UN PIACERE...

Non capita certo tutti i giorni di percorrere la via Aurelia a bordo di un missile ad otto cilindri, men che meno se il missile in questione è una Maserati e per di più cabriolet. Di certo una delle cose più belle del mondo per gli appassionati del brand. Direzione Rapallo e ritorno con uno splendido esemplare di Maserati GT spyder in livrea grigia, con capote ed interni rossi. Presentata in due versioni, GT e Cambiocorsa, da Giugiaro per Italdesign nel 2001 al salone di Francoforte e prodotta fino al 2007, fu una derivata dalla gloriosa 3200 GT, accorciata nel passo e con due posti in meno, ma pur sempre comoda ed innovativa: difatti il



cambio fu derivato dalla tecnologia F1 soprattutto nella versione Cambiocorsa, sequenziale ed automatico. Nella versione GT invece seguì il classico schema transaxiale. L' esemplare in questione fu prodotto nel 2004, con lunotto posteriore in vetro e cambio meccanico: forse molto più apprezzato da una vasta schiera di puristi per il puro piacere di guida. La prima impressione è stata quella di avere a che fare con una vettura piuttosto paciosa, complice forse l' elegante grigio metallizzato della livrea, ma una volta dentro è come se si fosse risucchiati in un'altra era, dove le vetture di quel genere venivano battezzate "convertibili" anziché spyder, per via dell' elevato confort. Difatti sprofondare in quegli spessissimi sedili ben sagomati in pelle rossa, in posizione semisportiva e con il classico selettore a griglia in alluminio, sembra di rivivere l' epoca delle ruggenti gare anni sessanta; gli anni della dolce vita. Soprattutto quando si butta l' occhio sul classico orologio analogico ovoidale a centro cruscotto. Ma la prima impressione non finisce qui: In tutto questo " *vivre retrò*", non si può non scorgere una nota moderna: il grosso schermo a centro consolle del computer di bordo Maserati il che, tutto sommato, è ben amalgamato con la forma della plancia tutta a curve. Diciamo che anche a colpo d' occhio nulla è lasciato al caso. Ma la pace finisce quando accendiamo il poderoso otto cilindri 4.2



di derivazione Ferrari, per la precisione quello della F430, debitamente depotenziato e abbassato nella cilindrata. Un giro di chiave e comincia un sottotono decisamente inquietante. Un lupo forse travestito da agnello, visti anche gli scarichi liberi i quali gorgogliano ad ogni rilascio dell' acceleratore. Un' auto morbida nella guida, docile e pronta ai bassi. E' capace di riprendere in sesta a 2500 giri. Una tenuta esagerata ed un assetto ben piantato la rendono simile ad un go-kart di alta cilindrata. Decido l' affondo in sesta a novanta all' ora: incredibilmente reattiva, capace di balzare

in men che non si dica a centosessanta senza che ci si accorga. Il tutto in perfetta comodità e ben climatizzati. Oserei dire anche in silenzio se lo scarico non fosse in inox e totalmente aperto, ma non risulta essere affatto un difetto. D' altro canto non si può chiedere ad un tenore di cantare lo Zecchino d' oro. Tento l' azzardo e seleziono la modalità "sport." Tutta un'altra musica: la macchina comincia a diventare diretta, troppo diretta rispetto alla modalità normale, soprattutto nello sterzo, decisamente più preciso. Certo bisogna stare attenti perché superati i 4000 giri entra in coppia, e la spinta è poderosa. Il cofano si alza notevolmente, ed i rilasci non proprio morbidi; ciononostante la sua tenuta continua ad essere molto alta: non da segni di cedimento. Ovviamente questo piccolo test si è svolto in percorso misto oltre che autostradale, il tutto in sicurezza ma con qualche piccolo affondo. Anche in città in mezzo al traffico risulta essere piuttosto versatile, unica cosa l' ingombro in larghezza: bisogna farci l' occhio. D' altronde si parla di un motore longitudinale da 390 CV a 7000 giri/minuto con una velocità massima 285 km/h, e 0-100 in 5.2". Una purosangue in grande stile ma con la comodità di una "vera" granturismo. Unica pecca, ma a gusto personale, i cerchi neri. Peccato che poi bisogna scendere, e come si suol dire: "signorina, è stato un piacere."

Mauro Modena



Via San Domenico 12

2010 Bareggio Mi

tel. 02.90360011

info@artigraferossanigo.it

Le tue stampe realizzate con cura e precisione.

Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.



Via Roma, 24
20010 Bareggio (MI)
tel. 02 9013238
autobaroni@libero.it

*Dal 1936 al vostro fianco
col nuovo e con l'usato*

Gran Sasso Car

Via Gran Sasso, 49/51
20010 Bareggio (MI)

tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

*Oltre alla vendita e ad una
accurata assistenza, noleg-
gio auto d'epoca con con-
ducente per cerimonie*

Pitlane — F1 2017...la partenza col piede giusto...

Formula Uno 2017: la pista inizia a dare i primi riscontri e per noi ferraristi quest'anno sembra essere partito con il piede giusto. Le vittorie fanno bene e danno morale e la nostra armata Rossa, capitanata da un super Sebastian Vettel e coordinata da un Maurizio Arrivabene sempre da "Testa Bassa e Lavorare", sembra proprio essere sulla strada della competitività. Fin'ora abbiamo assistito a gare abbastanza equilibrate dove sono emerse le peculiarità delle monoposto Ferrari e Mercedes; la prima punta tutto sull'equilibrio generale e sul passo corto mentre la seconda si ritrova con un passo lungo che da un lato agevola la percorrenza nei curvoni veloci ma dall'altro lato necessita di una messa a punto molto più approfondita. In questa prima parte di stagione pare proprio vincere la logica dell'evoluzione continua delle monoposto con aggiornamenti portati ad ogni singolo Gran Premio e soprattutto risulta ormai determinante lo sfruttamento degli pneumatici utilizzati nella corretta finestra di temperatura di esercizio. Ultrasoft, supersoft, soft, medium, hard sono divenuti termini strausati nelle cronache delle gare e ci rendiamo conto come quell'elemento tondo e nero che mette

in contatto la monoposto con l'asfalto risulti essere il fulcro attorno al quale ruotano gli equilibri di gara. Siamo ancora molto lontani dal ritornare a vedere delle gare combattute con dei veri duelli anche se qualche piccolo spunto lo abbiamo visto fino ad oggi ed il domani dovrebbe promettere meglio ancora. Capitolo show e spettacolo che la nuova proprietà della Formula Uno sta cercando di mettere in pista; al momento si stanno pensando tante cose e tante soluzioni ma non possiamo dimenticare che la Formula Uno è la massima espressione dell'automobilismo sportivo a ruote scoperte e, prima di andare a cercare chissà che, forse bisognerebbe iniziare dalle fondamenta ed avere un regolamento sportivo molto meno farraginoso e complicato, poche regole comprensibili al pubblico e soprattutto un ritorno al vero spettacolo del controsterzo. Quest'anno abbiamo assistito da una parte al ritorno dei "gommoni" i famosi pneumatici posteriori larghi tanto decantanti in quanto dovevano rendere le monoposto aggressive esteticamente ma, ahimè, parallelamente abbiamo assistito ad un aumento esponenziale delle superfici alari col

risultato che la monoposto fino a quando viaggia sola riesce col carico aerodinamico a scaldare la miscela degli pneumatici ed a creare quindi tanta forza G laterale in curva però di contro come una monoposto raggiunge quella che le sta davanti, quest'ultima toglie carico aerodinamico a quella che la segue e di conseguenza gli pneumatici si raffreddano e si perde aderenza e chances per un sorpasso, insomma il solito gatto che si mangia la coda. Permettetemi solo due parole su Fernando Alonso che si è rimesso in gioco ed ha accettato la sfida della 500 Miglia di Indianapolis, al di là del risultato sportivo è stato comunque un successo mediatico, in quanto ha portato ad un travaso di tifosi dalla Formula Uno alla Formula Indy e viceversa. Ora torno con i piedi saldi a terra, mani sulla tastiera, vi saluto ed auguro a tutti una Buona Visione del Mondiale di Formula Uno 2017. "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi Fare".

Luca Zebri

Ferrari Universe — FACEBOOK E INSTAGRAM

Fondamentale al giorno d'oggi, nell'era del digitale, è la comunicazione via internet. E noi della Scuderia, oltre allo storico sito web ed al gruppo su Facebook, da fine 2016 abbiamo anche una pagina sempre all'interno di Facebook. Non potevamo inoltre trascurare l'altro social più utilizzato, ovvero Instagram dove pure siamo presenti con un account. Entrambi stanno riscuotendo un grandissimo successo, sia in Italia che all'estero, e siamo in continua crescita quindi...veniteci a cercare! Per voi sempre tante news e tante foto con aggiornamenti quotidiani. Lasciateci il vostro like...

Flavio Paina



Ferrari Universe — E BAGHETTI SIA!

Tutti la chiamavamo "la rotonda dell' Ondaverde": adesso ha il suo nome di tutto rispetto *Rotatoria Pilota Giancarlo Baghetti*. È stato il nostro presidente Luca, nel suo intervento insieme al Sindaco Marco Ballarini, in prossimità della rotatoria con bandiere, gazebo e striscioni ben posizionati dal nostro Sergio, a ricordarci che il pilota milanese è stato e rimane l'unico pilota a vincere un Gran Premio di Formula Uno al debutto, precisamente il GP di Francia del 2 luglio 1961. Di grande successo l'evento che ha visto l'allegria e spensierata partecipazione di una quarantina di soci e più di quindici autovetture Ferrari a far da magico sfondo. Non possiamo che esserne pienamente soddisfatti perché la stessa richiama le altre sull'asse della ex SS11, dalla rotatoria Tazio Nuvolari alla rotatoria Lorenzo Bandini, dalla rotatoria Alberto Ascari alla rotatoria Michele Alboreto, per citarne solo alcune. Tutte arrivano dopo la prima che fu proprio a Bareggio intitolata ad Enzo Ferrari. Un grande lavoro di squadra dietro la giornata di festa che, iniziata con qualche goccia di pioggia, ha visto poi splendere il sole. Grande disponibilità dell'amministrazione comunale di Corbetta, primo fra tutti l'assessore allo sport Giuliano Gubert che, interfacciandosi soprattutto col nostro Luigino, ha voluto fortemente anche una sfilata delle Ferrari per le vie della cittadina e l'esposizione delle stesse presso i parchi delle storiche Ville di Corbetta. Perfetto connubio di arte e motori, con il rosso delle Rosse che si sposa magicamente col verde dei parchi...e non solo! E poi non manca mai l'allegria a tavola di tutti noi davanti a un gustoso piatto ed un calice di buon vino, quattro chiacchiere ed un caffè!

Giusy Costantino



Ferrari Universe — SENSAZIONI ALL' XXESIMA POTENZA....

Il 3 ed il 4 maggio scorsi noi tesserati abbiamo avuto la grande opportunità di assistere in prima linea, nel vero senso del termine, all'appuntamento in autodromo a Monza dell'XX Programmes ed F1 Clienti. Un programma annuale in cui i clienti Ferrari a bordo delle loro vetture da pista si cimentano in più sessioni sui più famosi circuiti mondiali. Noi eravamo là, direttamente dentro l'evento: all'interno dei box, nella pit lane, al muretto ed in tribuna, aree privilegiate che ci hanno permesso di toccare, ascoltare e respirare l'aria della competizione priva di filtri, in maniera impetuosa e diretta come non mai. Ed ecco quindi che fra un box e l'altro una notevole quantità di 599XX, FXX, FXXK e svariate monoposto di F1 erano lì con noi. Ci deliziavano gli occhi con forme estreme e senza compromessi, con personali e variopinte livree e ci faceva-

no rabbrivire con le loro voci, soffocate e minacciose nella pit lane, urlanti ed assordanti quando ti sfrecciavano a pochi metri sul rettilineo con una rapidità tale che la messa a fuoco era un'esclusiva riservata agli obiettivi delle migliori fotocamere. Un mix sinfo-polifonico condito di brutali cannonate, generato per lo più da propulsori V12, che ti riempiva lo stomaco, il cuore e la mente. Emozioni forti insomma, che coinvolgevano senza chiedere permesso il campo visivo, olfattivo ed uditivo di tutti i presenti. Emozioni che continuavano all'interno dei box con l'operato dei meccanici dove fra un cambio gomme, una messa a punto ed un rifornimento abbiamo potuto studiare queste teatrali e tecniche vetture nei minimi dettagli, dagli abitacoli iper sofisticati alle finezze meccaniche decisamente più nascoste. Sensazioni uniche che neppure le più pe-

netranti frasi di un articolo ben confezionato riescono ad imprimere a dovere. Bisogna provarle. E bisogna essere Veri Appassionati del Cavallino per poterle assaporare nelle loro più variegata ed ardite sfumature.

Flavio Paina



Racing food — IL CACAO: MEGLIO DEGLI INTEGRATORI E NON SOLO PER L'UMORE



Giulia Moscatelli,
una ventata
di Croazia meneghina
ma sempre ferrarista
nella nostra rivista!

Abbiamo accennato ai minerali, alle vitamine, agli antiossidanti, ma per comprendere appieno la loro importanza possiamo partire alla scoperta di un qualcosa che tutti o quasi amiamo: il cacao. Pensate che lo chiamano *"il cibo degli Dei"* e ancora oggi gli esperti vi si riferiscono con questa nomea. Direi che sembra un super alimento, no? Infatti è quasi obbligatorio nella dieta degli sportivi. Attenzione, non mettiamo certo sotto questa voce le torte supercioccolatose... I semi (le fave) di cacao racchiudono un universo di nutrienti trovando la loro espressione più riuscita nelle famose tavolette di cioccolato FONDENTE. La percentuale di cacao non deve essere meno del 75%. Più si sale e meno zucchero dovrebbe esserci. No, non diventa amaro e acido, un cacao di qualità è come un vino di qualità. Se beviamo il Tavernello non possiamo desumere che il vino non sia buono in generale. Stesso discorso per il cacao. Direte *"il lindor è il lindor"*, va bene, ma è solo un peccato di gola che spesso ci fa sentire in colpa. Un buon cacao no: non si limita a dare un piacere aromatico e gustativo, stimola persino la produzione di serotonina, l'ormone del benessere. E questa è solo la punta dell'iceberg. I benefici che può apportare un consumo di cioccolato fondente - di qualità e moderato - sono tanti. Contiene ferro, fosforo, calcio, potassio, magnesio e vari antiossidanti. Il ferro favorisce l'ossigenazione delle cellule, stimola le funzioni del fegato, della milza, dell'intestino e del midollo osseo. Il fosforo, prezioso per l'assorbimento del calcio, è presente nel sangue, nelle ossa, nel tessuto nervoso, nel cuore, nei muscoli, nel DNA e contribuisce alla rigenerazione cellulare. Lo troviamo anche nei legumi, nei semi (noci, semi di lino), nel pesce. Il potassio e il magnesio regolano la trasmissione nervosa, mantengono stabile la pressione arteriosa. Poi ci sono tanti antiossidanti i quali hanno la funzione di rallentare l'invecchiamento delle cellule proteggendole da malformazioni. Il cacao è anche una sorta di carica energetica: l'effetto è simile a quello che provoca la caffeina che è tra l'altro contenuta nei suoi semi in piccolissima percentuale. Per poter godere di tutte queste fantastiche proprietà nutritive delle fave di cacao, bisogna scegliere le marche di aziende (Vanini, Gobino, Venchi, Giraudi, Majani, Leone, Bodrato, Amedei) che sanno come preservarne le caratteristiche creando prodotti dagli aromi e dai sapori ineguagliabili. È proprio il caso di dirlo: *"...sua maestà, il cioccolato..."*!!

Giulia Moscatelli



Racing food — DAGLI ZUCCHERI...L'ENERGIA

"Ci sono molte sollecitazioni e tanti punti in cui fare attenzione. Per non parlare delle elevate temperature". Così Vettel analizza la prossima gara con il suo ingegnere di pista Riccardo Adami. Come ben ricorderete una corretta idratazione e reintegrazione dei liquidi durante e dopo la gara è necessaria: una carenza di sali minerali vuol dire meno riflessi e meno lucidità. L'acqua però non è in grado di fornirci tutti i nutrienti di cui abbiamo bisogno. Ecco che il consumo dei giusti alimenti diventa fondamentale. Lo stato di salute dei piloti è, infatti, costantemente monitorato e la dieta va adatta-

ta secondo le esigenze di ciascuno. Ci sono comunque linee generali che valgono per tutti, sia per i piloti che per noi. Quando la concentrazione è altissima il nostro cervello brucia zuccheri (glucosio) molto rapidamente e durante una gara non ci si può permettere di avere un calo di zuccheri. Pensate che esistono cibi che *"forniscono"*, è il nostro organismo a trasformarli in energia, gradualmente gli zuccheri come, ad esempio, i cereali integrali; al contrario, gli zuccheri della farina raffinata, vengono assimilati in pochissimo tempo e bruciati con la stessa rapidità. Il nostro corpo si com-

porta esattamente come un'auto; se andiamo in riserva non ci rimangono molti km...

Giulia Moscatelli



Photo finish — ECCELLENZA BREMBO



Alberto Bombassei è il presidente della Brembo. Ed entra a far parte dell'

Automotive Hall of Fame. Il presidente della Brembo diventa, con grande onore, il nono italiano insignito della prestigiosa onorificenza dopo Luca Cordero di Montezemolo, Sergio Pininfarina, Nuccio Bertone, Battista Farina, Giorgetto Giugiaro, Giovanni Agnelli, Ettore Bugatti ed Enzo Ferrari. La cerimonia ufficiale dell'investitura si terrà il 20 luglio prossimo, presso il Cobo Center di Detroit. Grande è la soddisfazione di

Bombassei che si esprime così: "È un riconoscimento che mi riempie di orgoglio e che desidero condividere con tutte le persone della Brembo che, negli oltre 50 anni di vita dell'azienda, hanno contribuito a ottenerlo. Una soddisfazione che va oltre l'aggiunta del mio nome alla prestigiosa lista di chi, come me, ha dedicato la vita all'industria dell'auto, ma che tutta la Brembo saprà onorare insieme a me portando avanti il continuo impegno verso l'eccellenza, che fa della nostra impresa uno dei più solidi ambasciatori del made in Italy nel mondo". E' questo un prestigioso riconoscimento che fa onore all'Italia. L'Automotive Hall of Fame è un'or-

ganizzazione no-profit fondata nel 1939 a New York con l'obiettivo di preservare e celebrare la memoria dei pionieri dell'industria dell'automobile e degli uomini, la cui leadership abbia lasciato un segno indelebile e tangibile nella storia del settore automobilistico attraverso il raggiungimento di traguardi professionali d'eccellenza. Ottimo lavoro Brembo! Bravi!

Giusy Costantino



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it

e-mail: stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

Giulia Moscatelli

Giusy Costantino

Luca Zebri

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino
Luca Zebri

**Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i
principali sostenitori**



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio is a member of:



Scuderia FerrariClub S.c.a.r.l.
c/o Ferrari S.p.A.
Via Abetone Inferiore, 4
41053 Maranello (MO) - Italy

**La Redazione ringrazia tutti i soci membri del sodalizio
che leggendo Cuore Rampante lo fanno vivere...**

Accadde ieri... 30 Volte Fiesta — Anno 2014



#LIVEYOURFERRARIPASSION