



Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 50 GENNAIO - FEBBRAIO 2019

Start - E il meglio deve ancora venire...



SOMMARIO:

Start:

Editoriale 2

Vintage 3

Member 5

Pitlane 4

Ferrari Universe 2

La penna ai soci... 8

Photo finish 9

Photo finish 11

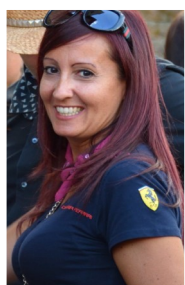
Il 15 febbraio, all'alba ma carichi a palla, si parte alla volta di Maranello per assistere alla presentazione della monoposto che correrà nel mondiale 2019. Location d'eccezione l'Auditorium Enzo Ferrari, magistralmente dipinto di rosso da chi, come noi, risponde alla chiamata di dare una mano. La proiezione inizia puntuale alle 10:45, la SF90 appare sullo schermo ed è bellissima; la tonalità del rosso opaco la rende unica, gli spunti di nero la rendono aggressiva, insomma, rimaniamo senza parole. Al termine del collegamento sul palco dell'auditorium, introdotto dal nostro Mauro Apicella, prende la parola Massimo Rivola, presidente uscente di SFC, che da gennaio ha intrapreso una nuova avventura a due ruote con Aprilia in MotoGP; nel suo saluto si coglie tutta la sua emozione nel ricordare gli anni magici trascorsi in Ferrari. Da lì a brevissimo ci raggiungono i piloti della FDA accompagnati da Marco Matassa; sette i piloti della FDA che parteciperanno a vari campionati di cui il più importante sarà la F2 a con Mick Schumacher, new entry della FDA, e Giuliano Alesi. Dopo una veloce presentazione dei piloti iniziano le premiazioni, una ci riguarda da molto vicino; è Giusy a ritirare dalle mani di Mick Schumacher, figlio del sette volte campione del mondo Michael, il premio quale miglior presidente donna per la stagione 2018. Tale premio è stato conferito poiché il nostro SFC è risultato essere, per numero di tesserati iscritti nella stagione 2018, il miglior club al mondo con presidente donna. I club ufficiali Ferrari nel mondo sono oltre duecento. Questo è per noi un risultato che ci inorgoglisce, frutto di un lavoro di squadra fatto di NOI...Una crescita iniziata nel 2017 sotto la presidenza di Luca Zebri, oggi direttore sportivo, che ha iniziato a circondarsi di belle persone...Ognuno dei 191 tesserati del nostro SFC è unico e speciale, con le sue particolarità e peculiarità. La coppa ritirata da Giusy a riconoscimento del traguardo raggiunto, farà bella mostra di sé in sede. Passate il venerdì sera per vederla. Apice della giornata è stato poi l'arrivo di Sebastian e Charles accompagnati da Mattia Binotto e Zoran Filicic, voce di Sky per la MotoGP che ha presentato il resto dell'evento. I nostri due piloti rispondono a qualche domanda posta da Zoran e poi si dedicano a noi firmando autografi. Il tempo a nostra disposizione vola letteralmente e dopo il pranzo in compagnia ed un tour al Ferrari Store ripartiamo alla volta di Bareggio con una bella coppa nel baule della macchina, e con l'obiettivo di riconfermarci primo club al mondo con presidente donna anche nel 2019. Al recente pranzo abbiamo tutti riconfermato la fiducia a Giusy e quindi...abbiamo già il 50% del necessario per rivincere il premio.

Mirco Minghelli



Fotografie © Massimiliano Rustignoli

#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!



Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di FI, veloce kartista.



Flavio Pina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante, fa invidia alle migliori testate



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



Mirco Minghelli le sue origini modenesi lo fanno nascere tifoso di motori, segue sia le 2 che le 4 ruote

EDITORIALE — Due coccarde è meglio che una...

La sorpresa arriva proprio mentre iniziamo a festeggiare il nostro 35° compleanno! Che potesse essere nelle nostre possibilità lo pensavamo! Quando si è una bella squadra, unita, compatta, soci fondatori, nuove leve, quando in tanti propongono ed aiutano a realizzare, quando regna l'allegria, quando l'aria che si respira è bella e trasparente...i soci nuovi arrivano e qualcuno che se ne era andato ritorna. I canali sono quelli giusti...i social, il passa parola, un amico che porta un altro amico, c'è la passione e tutto gira. La crescita era già iniziata sotto la presidenza di Luca Zebri...gioco facile, è bastato cavalcare l'onda. Ce lo racconta Mirco, che ha un pezzo di cuore nel nostro SFC, come è stato emozionante essere premiati come miglior club al mondo con presidente donna direttamente dalle mani di Mick Schumacher. A Mirco, a parte tutto, mancano le grid girl, lo potete leggere nel suo pezzo; anche a voi? Sempre in tema di pit lane il nostro Luca omaggia Maurizio Arrivabene con un saluto che è di tutti noi. Dal mondo del vintage Mauro ci racconta del Rally di Montecarlo e dell'annoso problema dell'ecotassa per poi deliziarci con un articolo dal mondo della *Milano bene* molto particolare. Flavio ritorna su una già vista ma sempre stupenda gtc4 Piper e, per la rubrica *la penna ai soci*, Sandro omaggia i vent'anni della Ferrari 360 Modena. In attesa di vedere scendere in pista la SF90, Giorgio ci racconta come Ferrari sia il marchio più forte al mondo e questo ci inorgoglisce. A proposito di nuovi soci, con immenso piacere, in questo numero passiamo la penna al nostro Riccardo, che a soli quindici anni, è il primo "giovannissimo" ad avere spazio su Cuore Rampante; bravissimo, complimenti il tuo "Il motore, cuore pulsante..." è da leggere tutto d'un fiato. Tra l'altro il pezzo è un estratto della tesina che Riccardo ha portato all'esame di terza media. Ci prepariamo a vivere un 2019 di emozioni tra visite ai musei, il primo il Museo Ondarossa, viaggi in pullman, gite in Ferrari, la prima presso l'Abbazia di Chiaravalle. Intitoleremo la rotatoria di Corbetta sulla ex SS11, a Piero Taruffi, e all'inizio di ottobre saremo all'Aeroporto di Cameri per una giornata storica insieme agli amici del Club 61 Freccie Tricolori di Borgomanero. Bravi, intrepidi, appassionati, con voglia di fare...questi sono i nostri soci, questi siamo noi! E allora due belle coccarde "regalateci" da Maranello, "Best Woman President" e "35° Anniversario" ci faranno compagnia in questo 2019. Le vedrete spesso, ci ricordano di sorridere e fare festa...

Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

Ferrari Universe — E' la Ferrari il marchio più forte al mondo

La casa di Maranello è al primo posto della classifica di Brand Finance. Già nel 2014 Ferrari aveva conquistato il titolo in base all'analisi che tiene conto di investimenti marketing, ritorno d'immagine e ritorno economico. Dopo quattro anni, Ferrari si aggiudica di nuovo «il titolo di marchio più forte del mondo» nella classifica di Brand Finance, società di consulenza strategica che valuta i brand. Il rapporto «Brand Finance Global 500» è stato illustrato durante il World Economic Forum di Davos (Svizzera). Ferrari ha sorpassato brand come McDonald's, Coca-Cola, Lego e Disney; il suo valore intrinseco è cresciuto a 8,3 miliardi di dollari (+ 27%). Se parliamo invece dal punto di vista di puro valore economico i colossi Digitali Amazon, Apple e Google la fanno ancora da padrona. A livello di settori invece i leader sono Microsoft assieme alla Cina (con iQiyi, la risposta cinese a Netflix). In netto calo invece Facebook.

Giorgio Giussani



Vintage — Forse non tutti sanno che...

Parlando nuovamente di ecotassa, ovvero quell'ulteriore misura a giudizio di molti vessatoria nei confronti degli automobilisti, ma debitamente camuffata nel nuovo pacchetto di stabilità in incentivi a favore di auto elettriche, ibride o a metano, verrebbe da chiedersi in quanti hanno capito cosa sia e come funziona. Soprattutto, in quanti sono a conoscenza che qualcuno si sta opponendo fervidamente alla cosa? Non tutti effettivamente, dato che non c'è l'interesse attivo nel mettere la pulce nell'orecchio alle migliaia di consumatori terrorizzati di non poter più circolare. Non staremo ancora a ripetere il meticoloso meccanismo di bonus malus "più inquinati - più paghi" chiarito nei numeri precedenti. Si sappia però che esistono fluidi oceanici di investimento da parte delle aziende a favore dell'elettrico, molte delle quali, nemmeno a dirlo sono proprio delle società petrolifere. Certo perché anche l'elettricità deve generarsi. Meglio automobilisti annichiliti e scoraggiati, piuttosto che una nuova stirpe di Gillet Gialli tutti italiani, i quali potrebbero mettere in discussione le decisioni di governi ed investitori, compattati magari ad associazioni di categoria. Ma qualcuno la voce la sta alzando eccome, anche se si sta cercando di silenziare il più possibile questo grido di guerra. Ad esempio la protesta delle associazioni di consumatori, nata dalla sinergia di ANFIA, FEDERAUTO E UNRAE, evidenzia come ad essere colpite dal malus non saranno solo le vetture di lusso o di grossa cilindrata, peraltro già assoggettate ad una gravosa imposta come il superbollo, ma anche moltissimi modelli ampiamente diffusi sul mercato, molti dei quali con una fascia media di costo sul quale l'aggravio di una tassa di 1.100 Euro. Una misura del tutto irragionevole, in quanto così strutturata e socialmente iniqua costringe un'ampia fascia di cittadini ad un importante sforzo per finanziare l'acquisto di pochi veicoli. Fosse stata attuata questa misura nel 2018, avrebbe toccato solo 82.045 vetture, pari al 4,5% del totale immatricolato. Oggi invece 1,73 milioni in più (fonte Quattroruote). Prestate attenzione pertanto anche alle tariffe assicurative: i tagli sugli importi sono stati decisi dall'IVASS. Le riduzioni obbligatorie sono subordinate a tre condizioni: ispezione preventiva sul veicolo, installazione di meccanismi elettronici che ne registrino l'attività (scatola nera e equivalenti) e il montaggio dell'alcolock, che impedisce l'avvio del motore in caso di tasso alcolemico del guidatore superiore ai limiti di legge. Molti lettori si staranno chiedendo: "Ma cosa c'entra tutto questo con la rubrica Vintage?" Beh, ancora incerto il futuro sulle storiche o youngtimer di alta cilindrata; nondimeno certo è che tutta questa voglia e bisogno di liquidità in nome dello spauracchio pretestuoso di un inquinamento dei veicoli del solo 14% sul totale, ci farà ritornare non tanto al vintage, bensì al medioevo. Scusate ma certi sassolini vanno tirati fuori.

Mauro Modena

Vintage — RALLY MONTECARLO HISTORIQUE

Un evento carico di storia, di leggenda. Per la prima volta dopo il 1932, l'edizione 2019 del Rally Montecarlo Historique effettua la partenza da Milano per commemorare i centoquindici anni della fondazione dell'ACI. Quest'ultima associazione ha pertanto pensato bene di organizzare la parata, intitolandola "Tribute 11mo AC Milano," sfoggiando fra le vie della City le vetture storiche iscritte all'Automobile Club de Monaco e partecipanti al celebre rally, nonché prova del calendario internazionale FIA 2019. Venerdì 1 febbraio hanno pertanto rumorizzato

oltre novanta vetture che parteciparono al

rally tra il 1955 e il 1980 in via Marina alle 12:30, e a Palazzo del Senato dalle 15 alle 17. La passerella, avvenuta alle 17:15 da Corso Venezia, ha fatto rivivere una strana similitudine con un altro Corso Venezia, ma a Brescia, in occasione della MilleMiglia, dove in entrambe le manifestazioni il minimo comune denominatore è la passione per il vintage, gli scarichi liberi, ed il profumo dell'aria intriso di carburanti di vario tipo. Dalla passerella, il corteo si è spostato dopo la presentazione sul palco allo start vero e proprio, in Piazza del Duomo (ore 20:00), rispettando i tempi imposti dal regolamento fra una vettura e l'altra. Un'esperienza intensa, degna di uno dei rally più belli del mondo, che ha conferito alla metropoli di Milano, in barba alle sue sempre più vessatorie norme anti inquinamento, una verve mistico/motoristica, dove appassionati, personalità e semplici carspotter, hanno potuto sfoggiare non solo il loro estro, ma anche testimoniare che la storia è anche questa. E che storia!

Mauro Modena



Pitlane — Ciao Maurizio

Hai passato quattro anni intensi al muretto Ferrari, il tuo motto "Testa Bassa e Lavorare" è stato un inno per rincorrere e raggiungere l'armata delle Frecce d'Argento nell'era ibrida di questa Formula 1 moderna. Il 2018 è stato, forse, l'anno più dolce prima ed amaro poi; tutti noi tifosi eravamo convinti di poter riuscire nell'impresa di spodestare l'egemonia Mercedes nell'era ibrida ed invece il rush finale del campionato si è dimostrato come un brutto risveglio dopo un sogno rosso stupendo cullato durante la prima parte di stagione. Ciao Maurizio, con te se ne va una parte della ventata di novità



che avevi portato nella Scuderia, a volte il tuo carattere sanguigno può essere risultato indigesto ai più ma ci stava tutto. Per molti versi sei riuscito a gestire una squadra corse che in certi momenti era con dei nervi saldissimi ed in altri era da accompagnare con la mano fuori dal pantano in cui si era andata ad infilare. Ciao Maurizio, col tuo modo di fare hai reso "chiacchierone" e "quasi latino" un Kimi Raikkonen che è conosciuto da tutti col soprannome di Iceman proprio perché freddo e molto lontano dal modo di esprimersi di noi italiani. Ci hai ricordato molte volte che l'uomo resta tale nel bene e nel male, si vive di emozioni ed a volte le emozioni ci portano ad andare oltre. Ci hai ricordato che si vince e soprattutto si perde tutti insieme. Ciao Maurizio, in un mondo governato dalle simulazioni e dai dati virtuali semplicemente non sei stato compreso appieno e, come in altri campi, alla fine, se i conti non tornano, è il Capo che ne paga in primis le conseguenze. Nel bene e nel male sei stato la bandiera per la Scuderia Ferrari per quattro anni e sono stati anni intensi, irti di polemiche, decisioni affrettate ed a volte scandalose prese dalla Federazione ma non ti sei mai scomposto, hai sempre cercato di riportare verso di te le tensioni accumulate nei fine settimana di gara in modo tale che a Maranello potessero sviluppare al massimo delle loro possibilità la monoposto. Ed infatti siamo arrivati ad avere la SF71H che durante lo scorso campionato ha molto impensierito gli uomini in grigio. Ogni azione tentata può essere un insuccesso ed infatti hai lasciato crescere e sfogare le idee dei tecnici nati e cresciuti nel cuore rosso dell'Emilia, motoristicamente parlando e tanti te ne saranno grati in futuro. Ciao Maurizio, ti auguriamo ogni bene e tanta gioia a livello personale prima e professionale poi. Concludo col Nostro Unico Motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi fare" e Forza Ferrari!!!

Luca Zebri



Via Roma, 24
20010 Bareggio (MI)
tel. 02 9013238
autobaroni@libero.it
*Dal 1936 al vostro fianco
col nuovo e con l'usato*



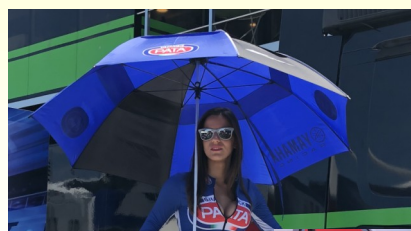
tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com
Oltre alla vendita e ad una accurata assistenza, noleggio auto d'epoca con conducenti per cerimonie



Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011
info@artigraficherossanigo.it
Le tue stampe realizzate con cura e precisione. Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.

Pit lane — Ridateci le grid-girl

Si è da poco chiuso il 2018 ed anche il primo campionato di F.1 senza le grid-girl. A marzo quando Liberty Media ha annunciato l'intenzione di sostituire le grid-girl con dei ragazzini, future promesse del motor-sport, è stato un colpo al cuore. Ricordo ancora le 20 stupende ragazze sulla griglia di partenza del G.P. di Monza del 2017, con curve più perfette di qualsiasi circuito, vestite di tutto punto, con un bel vestito verde Heineken e con le décolleté tacco 12, segnalare il nome e la posizione di partenza dei 20 piloti del mondiale. Le grid-girl erano le grid-girl.....ad ogni g.p. erano vestite con abiti tipici del paese in cui si svolgeva la gara: in Austria avevano per esempio il tipico abito tirolese a quadretti, in altre gare avevano abiti richiamanti lo sponsor del G.P., come nel caso di Monza. Le grid-girl erano nel cuore di noi appassionati, allietavano la vista, i più fortunati che avevano il piacere di incontrarle nel paddock rimanevano estasiati, con espressioni pari a Eddie Valiant, in "Chi ha incastrato Roger Rabbit", quando vede per la prima volta Jessica Rabbit. Per fortuna di noi maschietti, Dorna, organizzatore dei campionati di Motogp e SBK, ha continuato la tradizione delle ombrelline, qui abbigliate sui colori delle case ufficiali produttrici di moto o secondo gli sponsor del team; molti ricordano ancora gli anni in cui la Honda del team LCR, era sponsorizzata da Playboy, e l'ombrellina era vestita da "coniglietta di Playboy". Rimase nella storia il pilota del team LCR, Randy De Puniet, vittima di una caduta e inquadrato alla clinica mobile, mentre veniva consolato dall'ombrellina vestita da "coniglietta", diventata dopo qualche anno sua moglie. L'unico pilota della motogp,



che per parecchio tempo non ha avuto un'ombrellina al suo fianco è Daniel Pedrosa; per anni il suo vecchio manager, costrinse il povero Daniel ad avere un meccanico come ombrellina. Per fortuna Daniel è rinsavito e ha cacciato il manager, e finalmente anche lui ha, come tutti, un'ombrellina al suo fianco sulla griglia di partenza. Credo che la vita della grid-girl/ombrellina/standista non sia proprio una passeggiata; ad Eicma, ad esempio, sono state per 6 giorni appollaiate sulle moto, in tutine talmente aderenti che per indossarle bisogna trattenere talmente tanto il respiro, da essere in grado di battere il record mondiale di apnea, o con vestitini talmente corti da renderle delle contorsioniste per stare sedute sulle moto e non mettere in mostra le grazie; durante tutto il giorno sono fotografate dai visitatori del salone, vengono colpite da talmente tanti flash da finire la giornata più abbronzate che sotto il sole delle Maldive. Vale il detto "donne e motori....gioie e dolori"; loro per noi sicuramente sono una gioia, ma quando le nostre fidanzate/mogli/compagne ci beccano a guardarle troppo insistentemente sono dolori....

Mirco Minghelli

Instagram mirco_mircke_minghelli

Member — Ferrari e Targa Florio...una lunga storia

Dopo aver raccolto un favoloso successo di pubblico durante la prima serata al Centro Polifunzionale di Bareggio il 27 aprile dell'anno scorso, quando, un coinvolgente Ugo Monsellato, nostro socio fondatore, ci ha raccontato l'avvincente storia della Ferrari 330P4, abbiamo replicato a dicembre. Lo scorso 14 dicembre infatti il Centro Polifunzionale di Bareggio, alla presenza anche del Sindaco Linda Colombo, si è di nuovo riempito; una cinquantina di persone sono state catturate dal monologo del nostro "Doc" Ugo Monsellato, che ha illustrato ai partecipanti la storia di una delle competizioni storiche più belle al mondo, la Targa Florio. La sua presentazione, ricca di fotografie, e corredata da filmati e con aneddoti sulla avventura di Enzo Ferrari e delle auto frutto del suo genio creativo, è stata a dir poco emozionante; con trasporto ed entusiasmo, che lasciano trasparire una rara ed innata passione, il "Doc" ci ha fatto vivere la storia con quel "di più" che sui libri di testo non leggi. Quel "di più" è il cuore... Fra il pubblico anche Gimax, al secolo Carlo Franchi, ex pilota automobilistico nonché nostro socio onorario, che, con i suoi aneddoti, frutto di ricordi maturati correndo proprio su quelle strade polverose, ha arricchito l'affascinante racconto. La serata non avrebbe avuto il successo sperato se tutti i tesserati non avessero dato il loro prezioso contributo. Si vince e si perde infatti tutti insieme. E allora come non menzionare Mirco, Pierino, Teresa, Luigino e Sergio che hanno curato l'allestimento della sala ed il buffet ricco di pandoro e panettone, e Luca che è salito sul palco con Ugo ed il sindaco per i saluti iniziali ed ha curato poi il servizio fotografico. Perfetta sinergia in una serata in cui abbiamo anche presentato, per la prima volta, il nostro magazine Cuore Rampante in versione XL.

Giusy Costantino

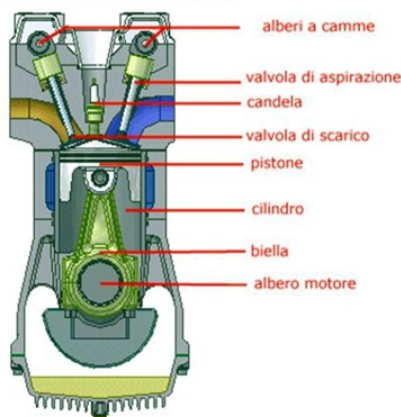
OLD STILE



LE PICCOLINE



Le parti del motore



Il motore a scoppio o motore a combustione interna è definito come macchina motrice endo-termica che permette di convertire l'energia chimica, posseduta da una miscela aria-combustibile (benzina-diesel), in lavoro meccanico reso disponibile all'albero motore ed in generale al sistema di trasmissione. La conversione avviene nella camera di combustione, dove i gas combusti generano alta pressione ed aumento di volume tale che spingono il pistone verso il basso, e a sua volta, quest'ultimo fa ruotare l'albero motore. La miscela consiste in un combustibile, che può essere benzina, gasolio, GPL o altri derivati del petrolio, mentre l'ossigeno dell'aria funziona come comburente. L'invenzione del primo motore appartiene a Eugenio Barsanti e Felice Matteucci, che già nel 1853 ne dettatarono il funzionamento e la costruzione. Come si può dedurre, questo primo esemplare era davvero poco efficiente. Le prime applicazioni pratiche dei motori a combustione interna furono come motori marini, questo perché il principale impedimento all'applicazione pratica del

motore a combustione interna in veicoli terrestri era il fatto che, a differenza del motore a vapore, non poteva partire da fermo mentre i motori marini non risentono di questo problema. Dopo anni di sperimentazioni, solo nel 1899 apparvero delle vere frizioni in grado di far partire un veicolo terrestre da fermo senza doverlo spingere manualmente: ciò diede l'effettivo impulso allo sviluppo dell'automobile. Il motore a scoppio più comune è quello a quattro tempi. Il termine a 4 tempi deriva dal fatto che la combustione avviene per quattro passaggi successivi, con alcune differenze tra motore ad accensione comandata e motore ad accensione spontanea. Le quattro fasi sono: *aspirazione* in cui le valvole di aspirazione si aprono per consentire l'ingresso della carica. Il pistone scende dal punto morto superiore al punto morto inferiore. Scendendo crea una forte depressione nella camera di combustione; grazie a questa depressione e all'inserimento di carburante da parte di un iniettore, la camera si riempie della quantità di carburante calcolata dalla centralina elettronica sulla base della pressione sul pedale dell'acceleratore. *Compressione* in cui le valvole di aspirazione si chiudono e il pistone risale dal punto morto inferiore al punto morto superiore, comprimendo l'aria o la miscela all'interno della camera di combustione. *Scoppio* in cui il pistone salendo comprime l'aria all'interno del cilindro. Una volta arrivato alla fine della sua corsa, la candela accende la miscela producendo l'espansione della miscela che spinge verso il basso il pistone. Ed infine *scarico* in cui il pistone risale spinto dal movimento degli altri pistoni espellendo i gas provocati dalla combustione attraverso l'apertura delle valvole di scarico, che fanno evacuare il gas combusto dal cilindro, preparandolo ad un nuovo ciclo. Nel mentre i residui della combustione vengono immessi nel collettore di scarico, collegato all'impianto di scarico, costituito dalla marmitta catalitica e dal silenziatore. I motori impiegati nelle autovetture Ferrari sono prevalentemente dei V8 e V12. Il motore V8 è la definizione usata per designare un motore endotermico alternativo dotato di 8 cilindri, disposti in bancate separate a gruppi di 4 ed aventi tra loro un angolo tra i 60° e 90°. Le bielle sono normalmente collegate ad un albero motore comune, e gli assi dei cilindri nelle due bancate formano tra loro un angolo variabile, risultando così disposti a V. Il V12 è un motore di dodici cilindri disposti in due bancate da sei cilindri ognuna. In campo automobilistico il motore V12 non è mai stato molto comune. La causa va ricercata nella sua complessità di realizzazione e nel suo elevato costo di produzione. Il suo utilizzo è quindi limitato alle vetture di fascia alta, auto di lusso, auto sportive e supercar.

Riccardo Rossi
anni 15



Fotografie © Luca Zebri

CUORE RAMPANTE



Ferrari Universe — Una V12 che parla di storia

Si dice sempre di non voltarsi indietro, ma se non ci voltassimo mai, probabilmente non avremmo idea di ciò che siamo, delle nostre esperienze e dei nostri valori. In Ferrari questo concetto lo conoscono perfettamente e con loro anche gli estimatori più sanguigni. Una prova è la serie 70 Icone di Stile, i nuovi progetti Icona e le svariate personalizzazioni dal gusto vintage. Vetture realizzate per emozionare e per non dimenticare mai perché "la Ferrari è la Ferrari". Un esempio di tutto ciò è questa GTC4Lusso deliciosamente ispirata alle gare che furono. Il nostro Luca Zebri l'aveva immortalata a Maranello durante i festeggiamenti per il 70° Anniversario ed ora ve la illustriamo dallo showroom di Rossocorsa, concessionaria ufficiale Ferrari-Maserati. Prende ispirazione dalla Ferrari 250 GTO di proprietà del pilota inglese David Piper.



Con il telaio n.3767 uscì dagli stabilimenti di Maranello il 26 luglio del 1962 nel classico "BP Racing Green", targa MO79460 e guida a destra per poi essere venduta nel '63 al pilota statunitense Ed Cantrell che con livrea blu e bande bianche corse per l'Angels Aviation Racing Team. I tratti salienti di questa prestigiosa sportiva li troviamo magistralmente reinterpretati in chiave attuale sulla stupenda GTC4Lusso protagonista di questo articolo. Ed ecco quindi uno spettacolare "Metallic Green" che dona una meravigliosa brillantezza alla carrozzeria, un anteriore giallo, particolare con cui Piper disputò diverse gare, finitura zona posteriore e copri brancardo in nero lucido e numero 47 in omaggio alla 1000 km del Nurburgring del 19 maggio del 1963 in cui la 250 GTO gareggiò condotta da Piper e Cantrell. Presenti, oltre all'immane Scudetto della Scuderia Ferrari, il logo del British Racing Drivers' Club e la targa che omaggia il tour del giubileo della 250 GTO disputatosi nel 2012. Le chicche continuano in abitacolo dove protagonista è la selleria Heritage Soft che propone il classico cuoio naturale di un tempo con cuciture a vista e sedute traforate. Come ci fa notare il dott. Giorgio Dall'Olio di Rossocorsa sono presenti anche la targhetta della personalizzazione Ferrari Tailor Made e sui battitacchi il palmares della GTO di Piper dove spiccano le vittorie sul tracciato di Kyalami e in Angola avvenute il 3 novembre ed il 2 dicembre del 1962. Una V12 attuale che attinge a mani basse dall'inestimabile patrimonio storico Ferrari classificandosi al primo posto fra le GTC4 da noi visionate.

Flavio Paina

La penna ai soci — La Ferrari 360 Modena compie 20 anni

Nella seconda metà degli anni '90 per la Ferrari era giunto il momento di pensare alla nuova piccola di casa, in sostituzione della F355. La nuova berlinetta fu presentata al Salone di Ginevra del 1999 e fu denominata 360 Modena. Essa si caratterizzava essenzialmente, rispetto al modello uscente, per prestazioni superiori grazie all'impiego del più leggero alluminio per il telaio, la carrozzeria, il motore, la scatola del cambio e le sospensioni garantendole così un rapporto peso/potenza più favorevole; inoltre, per una migliore aerodinamica, derivata direttamente dalla monoposto di Formula 1 F399, che generava una deportanza



da record di ben 180 kg. a 290 km/h, cioè quattro volte superiore a quella della F355; altresì, per una maggiore affidabilità dato che poteva essere guidata quotidianamente e senza pensieri, ed in aggiunta con una manutenzione meno frequente e relativamente più economica. Il motore della 360 Modena è un V8 aspirato di 3.6 litri che eroga 400 CV, con camicie dei cilindri trattate al Nicasil e bielle in lega di titanio. Inoltre, i tecnici di Maranello mettono a punto un innovativo cambio con cancelletto o di tipo elettroattuato F1, di diretta derivazione dai modelli di Formula 1. Nel 2000 la Ferrari sviluppa il 3° sistema di aspirazione a geometria variabile. La distribuzione, invece è a cinque valvole per cilindro (3 di aspirazione e 2 di scarico, queste ultime comandate da assi a camme con fasatura variabile per migliorare le prestazioni agli alti regimi). Il cambio è, a scelta, tradizionale a 6 marce 60 Challenge in poco più di 300 esemplari (da non confondere con la Challenge Stradale prodotta in 1274 esemplari dal 2003) per le gare monomarca e per vari campionati FIA, utilizzando la meccanica di serie, ma con un peso ridotto. Nel 2002, la 360 ha cominciato a gareggiare nella prestigiosa 24 Ore di Le Mans.

Sandro Salis

Vintage — Alcantara & Automobili Amos, ospiti da Guglielmo Miani



Mercoledì tredici febbraio. Un terso fine serata nel quadrilatero della moda, nella via principale. L'atmosfera è ingentilita dai modi eleganti dei selezionatissimi invitati che si accingono ad entrare nella prestigiosa boutique Larusmiani, in via Montenapoleone angolo via Verri. Il sentore di qualcosa di eccezionale è altamente percepibile. Di fronte allo store stanno cominciando le manovre di parcheggio delle auto eccellenti: Porsche SC, Lancia Delta Evo Martini, Alfa Romeo 1.9 Sport Coupé carrozzata speciale, ed una luciferina Ferrari 512 TR. Tutto lascia pensare ad un'impeccabile organizzazione. Dopo una rapida carrellata fotografica all'esterno decidiamo di entrare, esibendo l'invito nominativo al personale addetto. Del resto, il tema della serata è proprio all'interno dello showroom. Anzi, all'interno c'è la serata; ed essa ci scruta cattiva dalla vetrina, con i suoi quattro occhioni circondati da fibra di carbonio: il prototipo della Lancia Delta Futurista creata da Automobili Amos. Il cocktail party è stato organizzato finemente dal Pre-

sidente dell'associazione Montenapoleone District, co-founder e CEO di Larusmiani Guglielmo Miani. Miani, non solo è uno dei top stylist più quotati nel campo dell'alta sartoria, esperto in tessuti e spesso eclettico ideatore di prestigiosa oggettistica, ma anche un appassionato e collezionista di altrettante top car, con tante idee e un'agenda talmente fitta da renderlo più irraggiungibile dell'araba fenice. Decisamente un uomo da prendere al volo, se solo ci si riuscisse. Proprio restando in tema di stoffe ed alcantara che oggi lo abbiamo visto in sinergia con Eugenio Amos nella presentazione della vettura, prendendo oltremodo parte attiva al progetto "Futurista" non solo per il totale rivestimento interno del fine velluto, ma realizzando personalmente il portacasco nel cruscotto, e fornendo gli attrezzi per la manutenzione della vettura in una bellissima pochette in pelle nera arrotolabile. Non dimentichiamo che Miani è colui che ha rilevato, oltre l'attività del nonno omonimo Guglielmo, anche la famosissima Coltelleria Lorenzi, esponendo e rivendendo insieme agli sfavillanti abiti tutti i suoi esclusivi articoli. E' Guglielmo che ci presenta orgoglioso il giovane Eugenio Amos. Un ragazzo nei cui occhi brilla l'entusiasmo di vivere e dedicare il proprio core business alla sua passione: le auto. Ex immobiliare di successo, quest'ultimo ci illustra l'incisivo stravolgimento della vettura: partendo da una vecchia Lancia Delta Evoluzione, le ha cambiato più di mille componenti. Ha allargato ulteriormente le carreggiate, ridisegnato il portellone posteriore, cambiato i blocchi di sospensioni, saldato le portiere posteriori per rendere più rigida la scocca (particolare che ricorda di gran lunga la Delta S4) e rivisto gli interni, rivestiti totalmente in tessuto di alcantara e fibra di carbonio. Il propulsore rimane ovviamente il classico quattro cilindri, ma anch'esso rivisto un po' in tutto dalla Autotecnica Motori di Angiolo (Cr) con ben 330 CV. Insomma, un ritorno al passato in piena regola e destinato solo ad una ventina di facoltosi clienti, dato che il costo si aggirerà attorno ai 300 mila Euro. Un'ulteriore curiosità l'abbiamo chiesta proprio ad Eugenio: "Ma perché proprio verde?" Non esiste un perché definito - ci sentiamo rispondere - forse perché la Delta è da sempre stata vista come un esempio di sportività mista ad eleganza, e questo Verde Brinzio (Brinzio, il paese dove fu fondata l'azienda incaricata di verniciarla), per me è di un grande charme. Non ci avevamo pensato. D'altrocanto è sua quella F40 - anch'essa verde Brinzio - che recentemente abbiamo visto sui social intraversarsi sulla neve per procurarsi un albero di Natale; e che Natale.



Mauro Modena

Instagram il_dandissimo

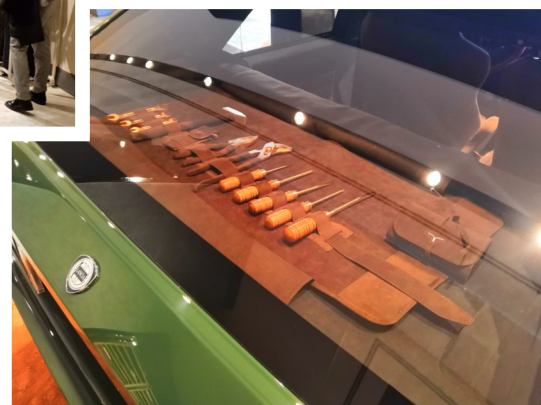


Photo finish — Il mio SFC

San Martino di Bareggio, e la prima affermazione è stata: ma quanti eventi organizzano in un anno.....caspiterina....Grazie a Giusy, anche Laura si è avvicinata di più al mondo SFC, tanto che nel 2017 ha voluto fare l'iscrizione al club lei come member, relegandomi al ruolo di socio family; da lì si è aperto un nuovo mondo, fatto di persone disponibilissime, che appena arrivati al club ci hanno fatto sentire a casa, come se fossimo soci del club da tantissimo tempo...da lì a poco sono nate tantissime belle amicizie. Il club ha anche il piacere di avere come soci onorari l'ex pilota "Gimax", Nadia Astorri Alboreto (moglie del famoso e indimenticato pilota) e Tony Arbolino, pilota del motomondiale classe moto3. E' inoltre nostra tesserata, a cui ci lega un legame di affetto grandissimo Laura Alboreto sorella di Michele. Abbiamo partecipato a molti eventi organizzati dal club, intitolazione di un parco ad Enzo Ferrari, pranzi come se non ci fosse un domani, spettacolo delle Frecce Tricolori, gite al mare e chi più ne ha più ne metta. Il club mi ha anche permesso di dare sfogo alle mie voglie da scrittore e, grazie alla redazione di Cuore Rampante, ho avuto l'onore di poter raccontare alcune avventure del club. In questo 2019 il club festeggia, durante tutto l'anno, i suoi 35 anni di storia in eventi che sono ancora in fase di definizione, che per tempo saranno pubblicizzati sul sito www.sfcbareggio.it. La prima cosa che è stata pensata, ha visto la luce alla fine dello scorso anno, quando abbiamo pensato di donare ai soci un bel calendario del 2019 ricco di foto che possano ricordare a chi era già iscritto il 2018 e ai nuovi iscritti raccontare cosa significa essere soci di SFC



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club

Presidente: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

Giusy Costantino

Luca Zebri

Mirco Minghelli

Collaboratori: Placido Ruggeri

Giorgio Giussani

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino

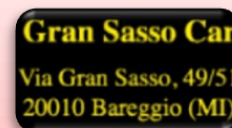
Luca Zebri



Sono entrato nel mondo S.F.C. nel 2011, e grazie a Monzagg, nel 2016, ho avuto il piacere di conoscere Giusy, attuale presidente di SFC San Martino di Bareggio. Dopo aver conosciuto lei, ho iniziato a seguire Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio, e la prima affermazione è stata: ma quanti eventi organizzano in un anno.....caspiterina....Grazie a Giusy, anche Laura si è avvicinata di più al mondo SFC, tanto che nel 2017 ha voluto fare l'iscrizione al club lei come member, relegandomi al ruolo di socio family; da lì si è aperto un nuovo mondo, fatto di persone disponibilissime, che appena arrivati al club ci hanno fatto sentire a casa, come se fossimo soci del club da tantissimo tempo...da lì a poco sono nate tantissime belle amicizie. Il club ha anche il piacere di avere come soci onorari l'ex pilota "Gimax", Nadia Astorri Alboreto (moglie del famoso e indimenticato pilota) e Tony Arbolino, pilota del motomondiale classe moto3. E' inoltre nostra tesserata, a cui ci lega un legame di affetto grandissimo Laura Alboreto sorella di Michele. Abbiamo partecipato a molti eventi organizzati dal club, intitolazione di un parco ad Enzo Ferrari, pranzi come se non ci fosse un domani, spettacolo delle Frecce Tricolori, gite al mare e chi più ne ha più ne metta. Il club mi ha anche permesso di dare sfogo alle mie voglie da scrittore e, grazie alla redazione di Cuore Rampante, ho avuto l'onore di poter raccontare alcune avventure del club. In questo 2019 il club festeggia, durante tutto l'anno, i suoi 35 anni di storia in eventi che sono ancora in fase di definizione, che per tempo saranno pubblicizzati sul sito www.sfcbareggio.it. La prima cosa che è stata pensata, ha visto la luce alla fine dello scorso anno, quando abbiamo pensato di donare ai soci un bel calendario del 2019 ricco di foto che possano ricordare a chi era già iscritto il 2018 e ai nuovi iscritti raccontare cosa significa essere soci di SFC San Martino di Bareggio. Ovviamente Giusy mi ha coinvolto subito per la parte grafica del calendario, quindi, mentre lei sceglieva le foto, io iniziavo la preparazione; dopo un paio di istruttorie abbiamo chiuso il progetto ed ottenuto un gran bel risultato. Questo mio articolo è un semplice e dovuto ringraziamento a Giusy, al suo braccio destro Luca, direttore sportivo del club, a Luigino, a Pierino, a Ettore, a "Doc" Monsellato, e a tutti i membri del club, che nel 2018 sono arrivati a 191, e augurare buon compleanno a Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio che quest'anno compie ben 35 anni.

Mirco Minghelli

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...

Maranello - 26 maggio 2018



#LIVEYOURFERRARIPASSION