Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 54 OTTOBRE-NOVEMBRE-DICEMBRE 2019

SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

Start - 35 anni e non sentirli….

Sabato 22 novembre abbiamo spento 35 candeline. Si, un bellissimo compleanno per il nostro sodalizio che ha preso vita nel 1984 proprio a San Martino di Bareggio grazie all 'allora presidente Maurizio Cislaghi. Mosso da immensa passione Maurizio fondava uno dei primi Ferrari Club ed iniziava quel legame con Maranello che da allora, attraverso il susseguirsi nei vari anni di eventi, gite, incontri, visite a musei, visone di gran premi in compagnia, pranzi e cene è cresciuto senza mai interrompersi. Durante la festa abbiamo proiettato un filmato, montato da Mirco, che attraverso lo scorrere di tantissime fotografie ci ha mostrato come siamo cambiati nel tempo. Abbiamo pensato di premiare i nostri soci fondatori con una targa ricordo; la stessa è stata consegnata dai nostri piccoli soci junior …quasi a voler simboleggiare questo legame tra passato e futuro. E allora abbiamo premiato Simone e Luca Cislaghi figli di Maurizio, Franco e Vittorio Girotti, Ezio Baroni, Ettore Giubileo, Sergio Pobbiati, Enrica Cislaghi, Luigi Susani, Pierino Crespi, Michele Iorillo, Camillo Marchetti, Paolo Biraghi e Bruno Pavani. Una targa è stata consegnata anche alla nostra tesserata e cara amica Laura Alboreto sorella di Michele; abbiamo infatti ricordato come Michele, sul finire degli anni ottanta, amasse frequentare il nostro club. Una targa è stata consegnata anche ad Ugo Monsellato, non solo socio fondatore ma manche presidente in anni particolari. Presente alla festa anche Luca Zebri che pur essendo stato presidente per un breve periodo ne ha preso le redini in un momento molto delicato. Per il club hanno ritirato la targa Luigino e Mirco due soci molto attivi all 'interno del nostro sodalizio e che portano a termine numerosi compiti anche delicati ed impegnativi. Da Maranello ci è stato mandato un bellissimo regalo: una originale doppia biella con pistone della F2003 GA . potete passare in sede ad ammirarla! A tutti un grande grazie …ciò che siamo oggi è nato 35 anni fa…

Giusy Costantino

SOMMARIO:

Start:

Editoriale 2

Vintage 3

Member 2 5 9

Pitlane 4

Ferrari Universe 8 9

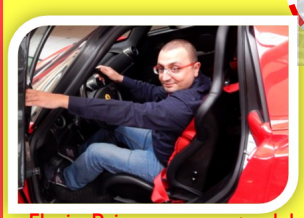
La penna ai soci 10

Photo finish 11

#LIVEYOURFERRARIPASSION

Giusy Costantino, capo-redattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!

Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di F1, veloce kartista.



Flavio Paina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante, fa invidia alle maggiori 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 — Ciao ciao 2019

"C'è chi nasce per sognare e chi per essere un sogno" (cit.)...e noi abbiamo passato un 2019 sognando. Anzi, un 2019 da sogno! E' stato l'anno dei 50 anni di Michael Schumacher con una splendida mostra a lui dedicata presso il Museo Ferrari di Maranello ed è stato l'anno del nostro trentacinquesimo compleanno; il nostro sodalizio nato nel 1984 ha spento 35 candeline. E' stato l'anno in cui abbiamo ricevuto dalle mani del figlio di Schumy il premio come miglior club al mondo con presidente donna. E' stato l'anno in cui abbiamo visitato il Museo Onda Rossa a Caronno Pertusella ed il Salone dell'Auto a Ginevra e in cui abbiamo visitato il Birrificio Poretti. E' stato l'anno in cui con le nostre vetture Ferrari siamo andati all'Abbazia di Chiaravalle. E' stato un anno da "Terra dei Motori" tra Minardi Day ad Imola, Factory Tour a Maranello, Motor Valley Fest a Modena in Maserati e Universo Ferrari a Fiorano. E' stato un anno di teatro con "D'Amore non si Muore" e di TV con la nostra apparizione alla trasmissione Paddock. E' stato l'anno in cui abbiamo intitolato la rotatoria di Corbetta al pilota ingegner Piero Taruffi. E' stato l'anno del Gp di Francia in compagnia al Bar Formula Uno. E' stato l'anno dei 90 anni della Ferrari: 90 Anni di Emozioni in piazza Duomo a Milano, novanta anni di passione con il cuore in gola a Monza per il Gran Premio d'Italia. E' stato l'anno in cui in occasione di Ferrhabily abbiamo regalato sorrisi a chi è meno fortunato di noi. E' stato l'anno in cui abbiamo fatto volare alta la nostra passione entrando con le nostre vetture Ferrari all'Aeroporto di Cameri e l'anno in cui ci siamo estasiati col Tricolore disegnato in cielo dalle nostre amate Frecce Tricolori durante il Milano Linate Air Show... E adesso? ... Adesso ci apprestiamo a vivere un 2020 da sogno!...

Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

Vintage — AL GABBIANO LARUS PIACE ANCHE LA FERRARI

Esposta all'emporio milanese Larusmiani la Ferrari 275 GTS di Ed Hugus.

Segue articolo a pag. 3

Vintage — AL GABBIANO LARUS PIACE ANCHE LA FERRARI

Esposta all'emporio milanese Larusmiani la Ferrari 275 GTS di Ed Hugus.

Ancora una volta è d'obbligo il consueto attacco: la saga "Miani" Beach to be continue. Dopo la prima edizione del "Fuoriconcorso" tenutasi la primavera scorsa a Cernobbio, nella quale il collezionista Guglielmo Miani espose tutta una serie di Bentley Continental one off, ad oggi non ha mai fatto mancare nel suo show-room "Larusmiani" alcune delle icone automobilistiche che regnarono tempi addietro nelle strade e nei rally. Un luogo in cui storia e alta manifattura sono messi a disposizione di appassionati e maestri del Bon Vivre. Mondi che molto spesso sono destinati a convivere. In questo periodo, l'occhio di colui che in via Montenapoleone a Milano si appresta a varcare l'uscita della celebre pasticceria Cova, magari semplicemente dopo aver preso un caffè, inevitabilmente si imbatte nelle sue vetrine e proprio questa volta l'iride è accarezzato dal tenue colore dorato di una Ferrari. Si nota per via delle cromature dei rostri e della calandra che si tratta di una vettura d'antan, per la precisione del 1965. Ma i meno esperti del settore faticheranno a riconoscerla come una Ferrari proprio a causa del colore. Nell'immaginario collettivo - e forse anche negli archetipi junghiani contemporanei se mai esistessero - una Ferrari dev'essere esclusivamente rossa. Difficile pensare il contrario, ma scorgerla in vetrina mentre ti scruta, riesci a percepirne la grinta, ma non solo. Anche una certa dose di eleganza che non proprio tutte le Ferrari erano destinate ad avere. Nello specifico si tratta di una Ferrari 275 GTS, un'esemplare dal valore di qualche svariato milione di euro, messa a disposizione dalla Kidston SA di Simon Kidston, celebre voce del Concorso d'eleganza Villa d'Este. Il particolare estetico più incisivo rispetto alla versione chiusa GTB sono proprio i cerchi a raggi Borrani di 14 pollici, a differenza dei classici con gallettone. Mentre per quanto riguarda il propulsore V12 Colombo, la GTS fu concepita con un occhio di riguardo a favore del confort, sacrificando lievemente le prestazioni corsaiole della sorella GTB. Nondimeno vanta performance in linea a quanto ci si aspetta da una Ferrari. Il magazine Car and Drive nell'ottobre '65 la definì in un servizio "La migliore Ferrari aperta che abbiamo mai guidato." L'esemplare in questione poi - telaio 7297 GT; motore 7297 GT - vanta un pedigree di tutto rispetto. Fu commissionato ed appartenuto in configurazione oro e interni rossi dal pilota e uomo d'affari americano J Edward "Ed" Hugus (l'uomo che pare abbia gareggiato più ore a Le Mans) per soli tre mesi. Hugus non solo ebbe un passato come pilota per Briggs Cunningham ed il North America Racing Team, ma partecipò come colonna portante al progetto Shelby Cobra (guarda caso i riferimenti al film "Le Mans '66 nelle sale cinematografiche in questo periodo). Successivamente le ricerche della Kidston SA portarono al secondo proprietario nel 12 luglio 1965, quando Luigi Chinetti ricevette dalla Waldorf Leasing di New York un ordine di acquisto a copertura di una permuta con una 330 GT, più 4500 dollari. Il beneficiario del finanziamento fu un certo H Schneider di Fort Lee in New Jersey, il quale se la godette fino al 5 ottobre del '66, passandola poi alla LCM. Il 7 dicembre del 1966 andò ad un borghese di Jackson, in Ohio, tale Robert Williams. Da qui in poi l'auto rimase negli Stati Uniti fino agli anni '70, dove fu trovata in California a San Bernardino, nella collezione di Walter N. Hunt che la iscrisse nel registro possessori Ferrari Americano (FOCUSA) nel 1980. Tuttavia, il registro nel 1986 confermava la proprietà della vettura al chirurgo ortopedico Joel M Matta MD, che la esibì nel 1995 in un celebre evento chiamato "Rosso Rodeo" a Beverly Hills. Dopodiché ebbe ancora qualche passaggio di proprietà: andò fino in Inghilterra, notizia confermata da una lettera del Club ufficiale possessori Ferrari Regno Unito, la quale attestava che una 7297 GT si trovava su suolo inglese registrata ABH 350C. Poi finì in Europa Continentale dove subì un restauro in Olanda, terminato nel 2012. Cinque anni or sono, un cliente della Kidston SA e attuale possessore di questa meraviglia dorata (che vanta anche una 250 GTO e una 250 GT SWB) la acquistò, mandandola a rifarsi il trucco in un restauro maniacale nella pluripremiata officina "Bonini Carlo." Un make-up di ben 112.000 euro. Immaginiamoci poi nel 2015 gli immancabili controlli da parte del reparto Classiche di casa Ferrari, dove fu ispezionata al limite della maniacalità, e garantita del Red Book completo attestante la totale originalità di una 275 GTS con numeri corrispondenti in toto. Da allora la si scorge solo nel periodo primavera-estate, con capote abbassata in concorsi d'eleganza, oppure a qualche evento mondano come quelli che Mr. Miani è abituato a regalarci. Ringraziamo per le informazioni la *Kidston SA* di *Simon Kidston* e *Andrea Luzardi* per le foto. Un grazie speciale al collezionista e patron di Larusmiani *Guglielmo Miani*.

Mauro Modena

Instagram il_dandissimo

Pitlane — Finale di stagione e Ombre Rosse sul 2020

Abbiamo assistito ad un finale di stagione di certo non monotono con le Rosse in crescita, la RedBull con un' Honda in crescita ed una Mercedes oramai con gli sviluppi tecnici puntati al 2020. Per la questione Scuderia Ferrari ed i due galli nel pollaio, oramai è chiaro a tutti che il giovane Charles ha messo in obiettivo di diventare il numero uno nel Team ma il buon Sebastian dall'alto dei suoi quattro titoli mondiali si sente addosso tutti i galloni del numero uno quindi si può pensare che nel 2020 avremo un duello interno tra i due alfieri di Maranello su chi diventerà poi prima guida. Quelli di Mercedes, campioni indiscussi dell'era ibrida in Formula Uno hanno sfruttato gli ultimi gran premi di stagione per testare le nuove componenti per la monoposto del prossimo anno. La vera squadra in crescita sembra invece essere la RedBull con una power unit Honda veramente in palla ed i due piloti che lavorano per la crescita della squadra. Complessivamente possiamo affermare, senza possibilità di essere smentiti, che il 2019 ci ha regalato alcune gare dall'alto tasso adrenalinico con duelli e risultati decisi solo nelle ultime battute. Ombre rosse sul 2020 perché la nuova monoposto di Maranello che sarà svelata il prossimo 11 Febbraio nascerà su quanto di buono abbiamo visto della SF90 e svilupperà nuovi concetti soprattutto aerodinamici per riuscire a sfruttare al meglio gli pneumatici che a quanto pare i team hanno scelto di mantenere in versione 2019 anche nel prossimo anno. Il prossimo anno avremo due new entry nel calendario, il GP del Vietnam e quello d'Olanda ed il totale degli appuntamenti salirà a ben 22 gare: cavoli che nostalgia degli anni 90 quando avevamo il mondiale di 14/15 gare e su piste vere. Già, la nostalgia... quest'anno la Signora vestita di nero si è avvicinata di molto al paddock della Formula Uno ma a Spa si è portata via il Giovane e Promettente Antoine Hubert dalla Griglia della F.2, non dimentichiamoci che ad inizio della stagione 2019 ci ha lasciati Charlie Whiting ed a maggio è stata la volta del Grande Niki Lauda; insomma ci ritroviamo ora a fine stagione, coi motori spenti a riflettere, a pensare, a fare propositi (buoni) per il 2020, ad immaginarci grandi sfide, grandi duelli in pista per l'anno venturo e pensando a duelli epici non possiamo che ricordare i venticinque anni oramai trascorsi dal tragico Primo Maggio di Imola quando Ayrton Senna è volato per sempre in cielo e soprattutto il Nostro Grande Michael Schumacher che dal dicembre 2013 lotta per tornare ad una vita normale circondato dal massimo riserbo che la famiglia ha steso intorno a lui. Tutti noi lo aspettiamo per applaudire ancora una volta il Kaiser Schumy. Concludo tornando a ripetere quello che diceva Enzo Ferrari: la Passione non la si può descrivere ma la si può solo Vivere! Tanti Auguri a Tutti per un 2020 Rosso!

Luca Zebri

BARONI 80
dal 1936 al Vostro fianco

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, noleggio auto d'epoca con conducente per cerimonie

dal 1919
ARTI GRAFICHE
Rossanigo

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.

Ferrari Univerce — QUANTO SEI BELLA ROMA

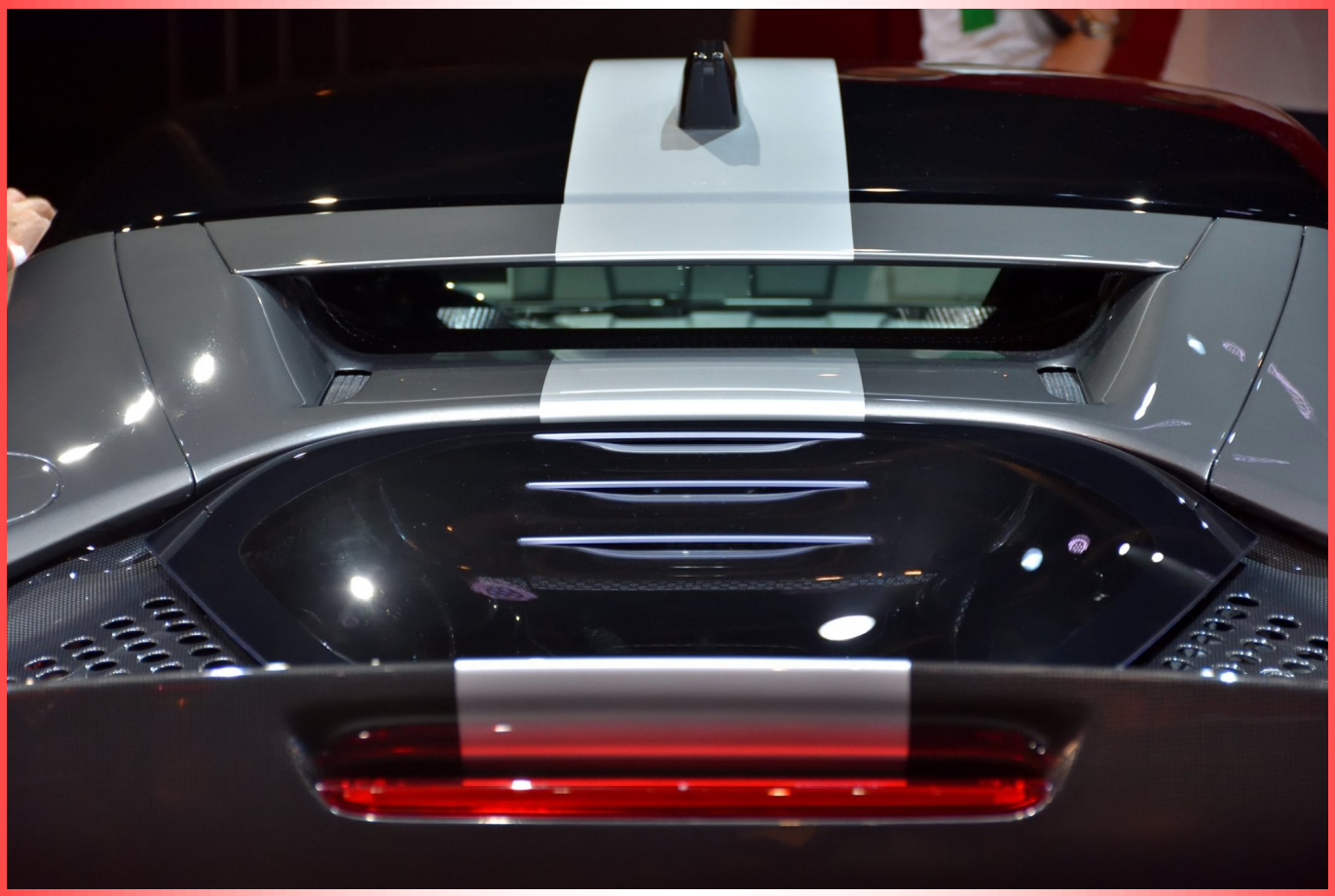
…quand 'è sera…ma anche di giorno a dire il vero. Nello Stadio dei Marmi del Foro Italico di Roma è stata presentata la nuova Ferrari che eredita il nome dalla Città Eterna. Quinto modello presentato nel 2019, caso straordinario per la Casa di Maranello, al pari della sofisticatissima ibrida plug-in SF90 Stradale va ad occupare uno spazio fino ad ora vuoto nella gamma. Sebbene tecnicamente rivoluzionaria, la SF90 Stradale non ha stupito particolarmente mentre anacronisticamente per la Roma lo stupore è stato forse maggiore nonostante vanti una meccanica tradizionale: è una Rossa che in pochi si aspettavano. La Roma è "la sorella in ghingheri" della Portofino dalla quale tecnicamente si differenzia principalmente per l'inedita carrozzeria chiusa che fa risparmiare un centinaio di kili, per un cambio dct ad 8 rapporti ed una ventina di cavalli in più, ora a quota 620. Dotata di V8 bi-turbo anteriore si rivolge a quella clientela che non desidera il cielo sopra la testa offerto dalla Portofino e predilige una linea più filante ed elegante nonché una maggior rigidità torsionale ed un pizzico di cavalli in più. In questo modo Ferrari ha anche colmato una micro-nicchia che fino ad ora era appannaggio di pochi competitor. La caratteristica saliente è senza dubbio il design che appare modernissimo, totalmente inedito ma al tempo stesso molto classico ed in piena filosofia Gran Turismo. Osservandola non si scorgono stilemi tipici del Marchio, dalla griglia anteriore in tinta con la carrozzeria, disponibile anche in altre finiture, che strizza l'occhio allo stile delle elettriche, ai gruppi ottici posteriori piatti a filo con la linea di coda, alle maniglie a scomparsa e ad uno spoiler dinamico occultato ad arte alla base del lunotto. Per certi versi, facendo le dovute proporzioni, la Roma porta alla mente l'esordio della Testarossa anni or sono, il cui stile di rottura non presentava alcun riferimento al passato o alla tradizione. È impressionante l'incredibile raffinatezza e pulizia del design, un insieme estremamente puro che la fa apparire meravigliosa. Nonostante abbia una linea sinuosa e contemporanea racchiude nei suoi tratti la diapositiva delle prestigiose fuoriserie che furono; è un'opera neoclassica elegantemente sportiva. Osservando l'abitacolo invece la sensazione è totalmente dissimile e diventa avveniristica. La lineare plancia Ferrari cede il posto ad una struttura speculare raccordata da un ponte mediano a sviluppo verticale che ingloba tutti i gingilli multimediali touch screen che oggi la clientela pretende. La strumentazione è costituita da un pannello lcd mentre la gran parte dei tasti è a sfioramento con effetto aptico. A differenza della Portofino il Manettino ha 5 step in luogo di 3, segno che si è puntato maggiormente sull'handling. Presenti anche due strapuntini posteriori mentre non ci sono le maniglie apriporta, al loro posto due tasti elettroattuati. Il nome Roma omaggia la Capitale ed il suo artistico romanticismo che si rispecchia nelle forme aggraziate della carrozzeria e noi, per rimanere in tema, la immaginiamo nella storica tinta Verde Tevere in bella mostra in un concorso d'eleganza.

Flavio Paina

FRONTE

Fotografie © Luca Zebri

RETRO



Fotografie © Luca Zebri

Ferrari Univerce — #Ferrari FM2019

Ogni anno si festeggia la fine dell'anno, e Ferrari lo fa organizzando le Finali Mondiali, la festa, o come cantavano i Pooh qualche anno fa….La Grande Festa…..e quest'anno lo è proprio stata una grande festa, i 90 anni di storia che ha compiuto la nostra amata Rossa; e devo ammettere che, nonostante la veneranda età, ancora tutti si girano a guardarla, come la donna più bella al mondo. La Festa presso l'Autodromo del Mugello ha visto disputarsi le ultime gare dei campionati Ferrari Challenge Europa, Nord America e Asia-Pacifico il sabato, e la gara delle gare la domenica dove, come in una partita di poker, ci si gioca tutto con un all-in, e viene decretato il campione dei campioni. Ci siamo lustrati più volte la vista con le bellissime F1 dei proprietari e le Ferrari del XX programmes, vetture uniche derivate da modelli altrettanto unici come la Ferrari "Enzo", che dà i natali alla FXX, la F599GTB che dà i natali alla F599XX e La Ferrari che dà i natali a FXX-K e FXX-K evo. Il momento più atteso ovviamente lo show della squadra corse F1, introdotto dal sorvolo a pochi metri dalle tribune di un elicottero dei carabinieri che ha portato in pista il protagonista dello show: il tricolore. In pista tutte le vetture presenti 4 F60 con livrea 2019 mission winnow, la meravigliosa 488GTE vincitrice col team AF Corse delle 24 ore di Le Mans, le F1 dei proprietari, le vetture XX programmes e infine noi di SFC, presidenti e volontari, con un tricolore immenso che ha salutato gli eurofighter typhoon dell'Aeronautica Militare che hanno sorvolato un paio di volte la pista, prima di salutarci con una salita a candela e un paio di virate impossibili; come sono camparsi all'improvviso, sono scomparsi altrettanto all'improvviso….La giornata si è chiusa con una gara di kart tra team di SFC, vinta da SFC Abbiategrasso, la premiazione per lo striscione più bello, vinta da SFC Ostia Lido, la consegna ai nuovi club della targa ufficiale e altre premiazioni dell'anno 2019. Ovviamente il nostro club ha partecipato all'evento tra i volontari, allestendo le tribune fin dalle prime ore di venerdì, e disallestendole nel pomeriggio di domenica. Alle finali mondiali del Mugello c'è una tradizione da rispettare, e anche quest'anno l'abbiamo rispettata: la cena di benvenuto/apertura delle Finali Mondiali alla trattoria Da Baffo, che dopo il cuoco degli dei di Asterix, è l'unico in grado di cucinare una quantità esagerata di ottimo cibo… A degna chiusura del week-end, dopo l'immancabile foto di gruppo, corse clienti ci ha ospitato nel paddock per la visione del GP del Messico ma dopo l'inizio del GP io ho abdicato come un re stanco e consumato dalle fatiche e sono tornato nell'agriturismo del Camel trophy per una notte di riposo prima del rientro in quel di Milano. Mettiamoci il cuore in pace, nel 2020, dopo 3 anni in Italia, le Finali Mondiali si sposteranno ad Abu Dhabi al caldo degli Emirati Arabi….caldo sicuramente per la temperatura, anche se quest'anno il clima ha concesso, anche in Italia, alla fine di ottobre, un week-end da maglietta a mezze maniche, ma molto più caldo grazie al tifo e alla passione che ci mettono le migliaia di appassionati che hanno raggiunto l'autodromo.

Mirco Minghelli

La redazione Augura a tutti un Felice 2020

La Penna ai soci — Spazio ai marchi del gruppo FCA: Storia della FIAT 500 …

Se nel numero 53 di "Cuore Rampante" abbiamo fatto la sintesi dell'evoluzione dei modelli della Fiat 500 dal 1915 fino ai giorni nostri, in questo numero incominciamo ad approfondire la "TOPOLINO". La FIAT 500 TOPOLINO è un mito indiscusso della storia automobilistica italiana ed uno dei maggiori simboli della Casa torinese. Senza dubbio la Topolino fu la capostipite assoluta delle utilitarie economiche e catturò immediatamente l'attenzione del pubblico italiano diventando in brevissimo tempo uno dei più noti mezzi di successo dell'automotive. Il suo progetto è da attribuire all'ingegner Dante Giocosa ed il suo nome non fu mai ufficializzato dalla Casa torinese in quanto è stato proprio il popolo a battezzarla così per le sue dimensioni particolarmente minute e minuscole che la facevano assomigliare ad piccolo topo; in aggiunta il suo nome è collegabile anche al successo che l'omonimo personaggio ideato da Walt Disney aveva ottenuto in Europa. Il primo modello di Fiat 500 Topolino fu lanciato nel 1936 e fu denominato FIAT 500 A ma nel 1938, appena due anni dopo la presentazione, tale modello fece un passo in avanti in termini di confort e di sicurezza grazie al telaio allungato e rinforzato. Infatti, la prima versione della 500 A che venne venduta in 3 allestimenti: "berlina due porte", "berlina due porte trasformabile" e versione "furgone" fu denominata "500 balestra corta" mentre la seconda versione della 500 A fu definita "500 balestra intera" o "500 balestra lunga" a causa della sostituzione delle mezze balestre con balestre intere e adottando il telaio rinnovato per tutte le varianti di carrozzeria. Relativamente agli ulteriori sviluppi di questo veicolo nel 1948 nacque il modello 500 B caratterizzato da una grande evoluzione per quanto concerne l'aspetto motoristico e ingegneristico (motore con nuova testata in ghisa con valvole in testa comandate da aste e bilancieri; telaio con barra trasversale stabilizzatrice posteriore e ammortizzatori idraulici telescopici sulle quattro ruote; inoltre il confort invernale venne migliorato per mezzo dell'adozione dell'impianto di riscaldamento su richiesta) ma anche per la nuova strumentazione inserita in un nuovo cruscotto e per la silenziosità particolare. Altri cambiamenti furono inerenti allo schema della verniciatura dato che si passò dal bicolore alla tinta unita, ai ganci di chiusura del cofano anteriore, al tergicristallo che divenne a doppia racchetta e alla luce interna che venne incorporata nello specchietto retrovisore. La novità più importante e gradita nell'ambito degli allestimenti della 500 B fu l'introduzione della "Giardiniera", che proponeva una piccola familiare con quattro posti e un portellone posteriore, che dava accesso al considerevole vano di carico, aumentabile tramite il ribaltamento in avanti dello schienale posteriore; inoltre la giardiniera era caratterizzata da lussuose fiancate realizzate con listelli di frassino e masonite e fu la prima automobile al mondo tipo station wagon costruita in grande serie. La "500 B" rimase in produzione per poco più di un anno, con oltre 21000 esemplari costruiti. Il terzo modello di Fiat 500 Topolino fu la FIAT 500 C che venne prodotto a partire dal 1949 con alcune novità relative alla carrozzeria; infatti il frontale fu modificato incassando i fari nei parafanghi e la coda vide scomparire la ruota di scorta a vista. A livello tecnico la testata non venne più realizzata in ghisa ma bensì in alluminio. Da ultimo nel 1951 la "Giardiniera Legno" abbandonò le fiancate in legno e faesite in favore della "Belvedere", con nuovi lamierati metallici realizzati a stampaggio. La produzione della "Topolino Berlina" cesso nel 1954 lasciando il posto alla FIAT 600, mentre quella della "Belvedere" si protrasse a tutto il 1955. La "Topolino" fu prodotta su licenza, anche in stabilimenti consociati alla FIAT o mediante la creazione di apposite joint venture: fu assemblata in Polonia dalla Polski Fiat, in Austria dalla Steyr-Puch, in India dalla Premier, in Germania dalla NSU-Fiat Neckar. Inoltre, grande fu il successo delle versioni francesi prodotte dalla Simca con i modelli "Cinq" del 1936 e "Six" del 1947 con una produzione complessiva di oltre 50.000 esemplari. Mentre la "Simca 5" risultò identica in tutto e per tutto alla "500 A" tranne il logo anteriore per la "Simca 6" che derivava dalla "500 C" venne ripresa la parte meccanica della vettura italiana mentre a riguardo della carrozzeria la casa francese volle creare un design leggermente diverso caratterizzato dal frontale e dai passaruota posteriori ridisegnati testimoniando la volontà di distaccarsi pian piano dalla Fiat e di dedicarsi alla produzione in proprio. Nel prossimo numero di "Cuore Rampante" verrà invece analizzata la "Fiat Nuova 500".

Sandro Salis

Member — FAMILY DAY 2019

Ogni 2 anni Ferrari, per ringraziare i dipendenti, da la possibilità a ciascuno di loro di far visitare la fabbrica a parenti e amici e quest'anno, per la prima volta, anche ai presidenti di Scuderia Ferrari Club o loro delegati è stata data la possibilità. Così il 14 di settembre, senza sapere bene cosa aspettarci, io e Laura siamo partiti alla volta di Maranello, per questo evento; dopo esserci registrati e aver ritirato il pass abbiamo varcato i cancelli della fabbrica e soprattutto capito che potevamo visitare qualunque dipartimento dello stabilimento, della Ges, luogo dove nascono le monoposto di F.1, e lo stabilimento della Scaglietti a Modena, dove vengono costruite le carrozzerie dei gioielli del cavallino rampante, insomma il paese dei balocchi, e come cantano i Pooh nell'omonima canzone: "Nel paese dei Balocchi se ci arrivi non vai più via", e noi non vorremo più andare via. Decidiamo di vedere velocemente i dipartimenti che fanno parte del factory tour, per dedicarci ai reparti mai visti, come la linea di montaggio delle 12 cilindri, dove nascono le 812 superfast e le GTC4 Lusso, il reparto di lavorazione delle pelli, dove delle bravissime sartine cuciono, rigorosamente a mano, tutte le parti in pelle delle vetture, e il reparto dove vengono testate le vetture, in quest'occasione stracolmo di bolidi di tutte le forme e colori, 8 e 12 cilindri in mostra per noi. Durante il giro facciamo un salto nel tempo, visitando il reparto delle vetture classiche, prima di ritornare ai giorni nostri e fare un salto nel futuro, ammirando la SF90 stradale, prima bomba da 1000 cavalli, che fa entrare a testa alta Ferrari nel mondo dell'ibrido. Arriviamo così all'ingresso storico della fabbrica e usciamo per andare alla GES, edificio avveniristico, realizzato qualche anno fa, che contiene tutti i segreti della F.1: varchiamo l'ingresso degli uffici, dove le vetture vengono pensate e realizzate. Alla fine ammiriamo i due trofei costruttori, portati a Maranello da Charles Leclerc nel mese di settembre, varie F.1 degli ultimi anni e la meravigliosa SF90, nel suo particolarissimo rosso, che la ricopre quest'anno. Passando dal simulatore F.1, raggiungiamo la logistica GES, detta "dirigibile", dove troviamo alcune F.1 del passato: la 488-GT3 n. 51 di AF Corse vincitrice della 24 ore di Le Mans del 2019, proprio nell'anniversario dei 70 anni dalla prima vittoria a Le Mans. Li incontriamo Giuliano Alesi, figlio di Jean, e giovane talento della FDA, che scambia due parole con noi e si presta a qualche foto, prima di dare una dimostrazione di guida al simulatore; intanto sul circuito di Fiorano gira la vettura gemella di quella esposta all'interno del dirigibile, la 488-GT3 n. 71. Salutata la GES andiamo alla Carrozzeria Scaglietti a Modena, dove vengono prodotte le carrozzerie, e lì abbiamo modo di vedere la precisione maniacale con cui vengono realizzate le carrozzerie, che vengono poi verificate e misurate al centesimo di millimetro per verificare che siano perfette. Verso le 19:30 risaliamo sulla navetta che ci riporta al parcheggio della fabbrica a Maranello, e da li stanchi morti ci concediamo una veloce cena in compagnia al Ristorante Cavallino, storico ristorante in cui si recava spesso Enzo Ferrari, prima di rientrare a Milano, con un bagaglio di emozioni da far venire i brividi solo a pensarci!

Mirco Minghelli

Instagram Mirco_mircke_minghelli

Ferrari Univerce — UNIVERSO FERRARI

"Se lo puoi sognare, lo puoi fare" …e noi lo abbiamo sognato e lo abbiamo finalmente fatto. In una struttura appositamente sorta proprio a ridosso della pista di Fiorano abbiamo ammirato con occhi estasiati la SF90 per poi passare alle Ferrari Classiche, icone indiscusse dal fascino surreale, come la 250GTO del 1962. LaFerrari Aperta del 2016 e la FXX-K Evo del 2017, nella sala successiva, ci proiettano tra lifestyle ricercato e spirito di competizione di coloro che cercano la massima performance. Per il campionato a ruote coperte interessante la vittoria a Le Mans della 488GTE che ammiriamo con accanto il suo trofeo. Fiore all'occhiello di casa Ferrari la nuova nata SF90 Stradale, splendida prima supercar ibrida di serie della casa di Maranello. Ma a svettare su tutto sono le icone Ferrari Monza SP1 e SP2, due vetture che fanno da ponte tra passato e futuro; le stesse sono magistralmente esposte all'aperto su di una piattaforma che lambisce la terrazza a ridosso della Pista di Fiorano. Complice una giornata di sole stupendo portiamo a casa la magica sensazione vissuta trovandoci seduti in terrazza su un comodo divanetto con lo sguardo che corre dalla pista alle Monza… mentre la bandiera a fondo giallo su cui svetta il Cavallino Rampante e dolcemente cullata dal vento…

Giusy Costantino

Photo finish — FERRHABILY

Ferrhabily, giunto alla terza edizione, è una manifestazione organizzata da SFC San Martino di Bareggio e SFC Abbiategrasso che cerca, per quanto sia possibile, di fare trascorrere a dei ragazzi disabili, aiutati da associazioni della zona, un pomeriggio spensierato e allegro facendogli fare un giro in Ferrari. Ogni edizione ha avuto un ospite d'onore, la prima edizione Bebe Vio, pluricampionessa di scherma, la seconda edizione Francesca Porcellato, campionessa di ciclismo e fondista, e siccome bisogna sempre migliorare la terza edizione ne ha avuti addirittura 3 di campioni paralimpici: Daniele Cassioli, campione mondiale di Sci Nautico e Wakeboard, Mirco Garavaglia, atleta di Boccia Paralimpica e Davide De Maria, campione mondiale di Vela. A questa edizione ha partecipato anche Christian Cipriani, direttore dell'Istituto di BioRobotica Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e responsabile del progetto "Mano Bionica". L'evento è iniziato con un'esibizione di canto è una di pianoforte di due ragazzi di associazioni presenti, seguito da un breve incontro con Christian Cipriani, che ha illustrato il suo incredibile lavoro, e ci ha mostrato dei video in cui si vede come funziona la "sua" mano. Dopo di lui è stata la volta dei 3 atleti che hanno raccontato la loro esperienza, e cosa significa essere un'atleta paralimpico. Dopo la loro preziosa testimonianza, si è dato il via ai giri sui bolidi rossi; i nostri ferraristi si sono trasformati in "tassisti" per un pomeriggio, per fare provare l'emozione di salire su una Ferrari. Le espressioni felici dei ragazzi, a fine del giro, sono state più che sufficienti a renderci fieri di avere organizzato l'evento. Il tutto si è chiuso con una cena, abilmente preparata dai cuochi del club di Abbiategrasso. Tra non molto saremo già al lavoro per organizzare la prossima edizione, la quarta, di Ferrhabily.

Mirco Minghelli

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

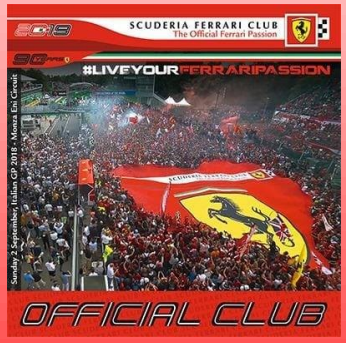
Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori

BARONI 80°
dal 1936 al Vostro fianco

dal 1919 ARTI GRAFICHE Rossanigo

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

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 - 21 Settembre 2019