



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

dal 1984 passione e non solo

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 37 NOVEMBRE / DICEMBRE 2016



Start
In pista con FDA

SOUTH GARDA
KARTING
Lonato, 13th October 2016

SOMMARIO:

Start:	1
e-DITORIALE	2
Member	2
Vintage	3
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
Racing Food	6
Photo Finish	8

Una sorta di "Passion Day"; era da tanto che lo aspettavamo e la nostra attesa non è stata delusa: obiettivo centrato da Scuderia Ferrari Club che ci ha regalato una fantastica giornata a stretto, anzi strettissimo contatto con la squadra FDA. La giornata uggiosa non ci ha certo scoraggiati ed in tanti, anzi tantissimi siamo giunti al South Garda Karting di Lonato. Noi di San Martino di Bareggio, capitanati dal nostro Presidente Francesco Di Martino, abbiamo gestito l'Info Point di Scuderia Ferrari Club: in primis Francesco e poi io, Giulia, Luigino ed Antonio accoglievamo tutti con un sorriso, pronti a dare le informazioni necessarie. Già dal giorno prima gli striscioni degli Scuderia Ferrari Club facevano bella mostra sulle gradinate, degna cornice rossa di quanto avveniva in pista e nel paddock; i giovanissimi ragazzi Antonio Fuoco, Giuliano Alesi e Charles Leclerc (*nel mentre che componiamo il numero Charles si è aggiudicato il titolo di campione nella GP3, ndr*), capitanati da Massimo Rivola, batteggiano a suon di derapate e sorpassi sulla pista di Lonato resa ancora più divertente dall'asfalto bagnato. Insieme a loro i ragazzi del Tony Kart Racing Team ad inaugurare la loro partnership tecnica con Ferrari. Le sessioni di prove in pista si sono susseguite con ritmo incalzante mentre passeggiando nel paddock la nostra gioia esplodeva nell'incrociare i piloti Ferrari Andrea Bertolini, Marc Genè e Giancarlo Fisichella. Tra tanti campioni e talenti in erba non è passata inosservata la presenza dell'ex iridato di F1 Emerson Fittipaldi, giunto in pista per accompagnare il figlio Emerson Jr, impegnato in questa giornata speciale con i giovanissimi. Il momento più gradito ed emozionante è stato l'arrivo del quattro volte Campione del Mondo di F1, Sebastian Vettel, giunto in pista nel pomeriggio; giri veloci e poi autografi a go-go fino ad arrivare al momento delle premiazioni per noi di SFC. Una giornata di festa insieme a tanti amici degli altri Scuderia Ferrari Club d'Italia e del resto del mondo, da Forlimpopoli a Reggio Calabria, da Berna alle Canarie, che abbiamo rivisto molto volentieri, che ci fanno sentire membri di una grande "family", capitanati dal poliedrico Mauro Apicella all'insegna sempre e solo del #liveyourferraripassion...

Giusy Costantino

#LIVEYOURFERRARIPASSION

e-DITORIALE

Praticamente è già Natale...



Giusy Costantino,
caporedattore rosa
per una rivista rosso
Scuderia!



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



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

Mentre Donald Trump vince a sorpresa le presidenziali in America, in Italia ancora siamo combattuti tra il SI ed il NO. E allora col mondiale di Formula 1 "ricco di noia" ormai concluso siamo praticamente proiettati al Natale, manco a dirlo la nostra festa preferita, non fosse altro perché è il rosso il colore predominante di questo periodo ...e a noi il rosso piace! Archiviata anche la nostra gita in Pagani, alla ricerca di pezzi unici per gente più che facoltosa, e chiusi i battenti della mostra di modellismo presso la nostra sede, attendiamo il 2017, anno di grandi festeggiamenti per la Ferrari che spegnerà le sue 70 candeline. Non mancheranno eventi che avranno risonanza mondiale e che ci prepariamo a vivere con entusiasmo. Scuderia Ferrari Club quest'anno ci ha regalato emozioni in pista a Lonato con Ferrari Driver Academy; speriamo che qualche cosa già bolla in pentola in vista dell'importantissimo prossimo anno. Affrontiamo queste festività Natalizie "a tavola" seguendo an-

che noi qualche prezioso consiglio dato da Giulia nella rubrica Racing Food per proiettarci nell'anno nuovo più vitali ed energici. A me, unitamente a tutta la redazione di Cuore Rampante e al nostro Presidente Francesco Di Martino non resta che augurare Buone Feste e che sia un 2017 radioso e ricco di soddisfazioni.

Giusy Costantino
Caporedattore



Member

Mostra Modellismo in sede... con compleanno!

In occasione della scorsa festa patronale, la nostra Scuderia ha esposto per la prima volta in assoluto svariati modelli in scala nella nostra sede di via Novara a San Martino di Bareggio, dando il via alla V Mostra di modellismo statico nei giorni del 1 e 2 ottobre. Un capo saldo della nostra tradizione dove, per l'occasione, oltre a svariati e prestigiosi memorabilia, si sono potuti ammirare rari modelli di Ferrari in scala. Tema principale i motori V12, rappresentati dagli 1/18 provenienti dalle collezioni private del

Presidente Francesco Di Martino e di Flavio Paina. Le riproduzioni 1/43 di FI di tutte le epoche e grandi modelli in scala 1/8 della collezione del nostro Segretario Ettore Giubileo unite alla pista 599XX per i più piccini hanno completato questa inedita e piacevole edizione della mostra che ha riscosso un'ottima partecipazione di pubblico, fra cui gli amici di altre Scuderie lombarde. Parallelamente si è svolto un'importante compleanno: le 80 primavere della concessionaria Baroni Auto di Bareggio del no-

stro socio e sostenitore Ezio Baroni. Un gruppo di Tesserati ha esposto presso l'autosalone le proprie Rosse per poi concludere i festeggiamenti con un ricco pranzo. Dopo aver ospitato la delegazione SFC Lombardia lo scorso luglio e dopo questa V edizione della Mostra di Modellismo la nostra sede quest'anno ha guadagnato due piacevoli primati, e la cosa ci fa molto piacere... Alla prossima!

Flavio Paina

*Vintage***RM Sotheby's ha presentato 750 lotti nella nuova edizione invernale della celebre fiera milanese**

“Duemila Ruote” a Milano Autoclassica

Come consuetudine, dal 25 al 27 novembre si è disputata fra i padiglioni di Rho Fiera la Milano Autoclassica: la mostra scambio di moto, vetture e oggetti d'epoca, sempre più incisiva nel settore di anno in anno. Quest'anno ha ospitato la “Duemila Ruote”, asta organizzata da RM Sotheby's definita a ragion veduta la più grande d'Europa, in

quanto collezione comprendente ben 430 auto, 150 moto e 60 imbarcazioni, oltre che biciclette d'epoca e varia oggettistica. Un totale di 750 lotti senza riserva, per una Milano che per tre giorni è divenuta il punto cardine mondiale della passione per le old timer. La cosa impressionante non è stata solo la quantità dei lotti, ma anche la qualità.

Solo alcuni esempi: Ferrari 275 GTB/6c Alluminio, 365 GTB/4 Daytona, F40, Maserati MC12 Stradale, Lancia Delta integrale Gruppo A ufficiale, e molto, molto, ma molto altro.

Mauro Modena

Vintage

A spasso con la F40

Non basterebbero tre pagine per descrivere solamente la genesi; e altrettante per comprendere tutta la storia della leggendaria Ferrari F40, una delle più belle mai uscite dagli stabilimenti di via Abetone. Tuttavia riteniamo doveroso fornire almeno un assaggio di quello che effettivamente è su strada questa straordinaria otto cilindri. Nata dalla 288 GTO Evoluzione, vettura di transizione fra 288 GTO e F40, celebrò il quarantesimo compleanno della Casa, aggiudicandosi il primato di vettura più estrema di tutto il listino automobilistico. Un gioiello che oggi può valere sino ad un milione e duecentomila Euro. Motore tremila a otto cilindri a V con due turbocompressori IHI capace di erogare 478 cavalli a 7000 giri; 324 Km/H e la sua accelerazione di 4.1 secondi per passare da 0 a 100. La vettura si presenta bassissima, le prestazioni sono esasperate ed una buona aderenza è d'obbligo, oltre alla portanza aerodinamica; considerando che fu la versione stradale di una vettura progettata per le competizioni, la linea risulta essere fin troppo bella. Ulteriori “chicche” sono le prese d'aria sulle fiancate, sul cofano, gli sfoghi di dispersione del calore dei freni a ridosso delle ruote anteriori e, non per ultimo il vetro posteriore in plexiglass che la fanno somigliare ad una vera opera di alta

orologeria. Sedendosi, si affonda incastrati nei sedili Recaro, con una posizione delle gambe totalmente orizzontali. Sembra di essere seduti per terra, mentre dagli specchietti laterali sono imponenti in larghezza. Giriamo la chiave e premiamo il magico “pulsantino rosso”, ed immediatamente sentiamo uno sferragliare meccanico che fa da sottofondo ad un borbottio infernale, con tanti piccoli scoppiettii, nemmeno avessimo dietro una pentola di castagne sul fuoco. La sensazione è quella. Innezziamo la prima e percepiamo l'eccessiva resistenza di una frizione ultrasportiva. Il borbottio, dapprima diventa rumore cupo, per poi armonizzarsi man mano che i giri si fanno più alti. Sorpresa delle sorprese, mentre avanziamo con le marce, scopriamo che la vettura è guidabilissima, e grazie al suo otto cilindri ha una magnifica coppia. Un poco faticosa, dallo sterzo durissimo e ultra diretto, ma eccezionalmente agile. Mentre viaggiamo stiamo sempre attenti ad ogni curva all'ingombro; nelle salite il motore muore un poco, ma raggiunti i 4000 giri ha una sorprendente ripresa. Le curve scivolano senza problemi sotto di noi, sembra di stare sui binari, il motore canta, e le marmitte si fanno sempre più calde, donandole quel sound inimitabile. Attenzione alle decelerazioni, la macchina si impunta, risulta essere molto ruvida e reattiva, per cui stiamo all'occhio. Guardiamo lo spartano cruscotto in velluto, come ad assi-

curarci che sia tutto a posto, sapendo che dopo quella curva ci aspetta un immenso rettilineo. Dopo la curva sciammo dalla quarta alla terza, acceleriamo, e lì, proprio lì oltre i 4000, un sibilo posteriore spegne il fuoco alle castagne: la macchina non scoppietta più, ma urla e fischia! L'accelerazione è spaziale e schiacciati contro i sedili ci rendiamo conto che il retrotreno sta cominciando ad andare dalla parte opposta dello sterzo. Deceleriamo prima che sia troppo tardi. Spaventati riprendiamo la guida, molto allegra ma stando altrettanto attenti e l'F40 diventa impegnativa almeno il doppio di quando sotto i 3500 non lavoravano le turbine. Le reazioni sono raddoppiate e non si fatica per nulla in curva a trovarci in testacoda in caso di decelerata, scalata o accelerazione inappropriata. La temperatura interna è un forno crematorio, ed i materiali non aiutano di certo. Una spia si è accesa da poco e ci viene detto che in quel caso la macchina sta dando un consiglio: fermarsi visto che le marmitte sono troppo calde. Una volta fermatisi a motore ancora acceso cerchiamo di aprire la portiera, priva di ogni fronzolo elettrico, ma non trovando la maniglia deduciamo che la sua funzione è adempita da una corda rossa semi penzolante. Tiriamo la corda e scatta la serratura: una vera sportiva, nuda e cruda.

Mauro Modena

Questa Formula Uno piace ancora?



La Virtual Safety Car è un sistema che impone dei limiti di velocità ai piloti, senza bisogno che questi si accodino dietro ad una vettura fisica

Formula 1: una volta bastava pronunciare il nome e subito venivano alla mente i duelli Lauda-Hunt, Villeneuve-Arnoux, Senna-Prost; una volta si diceva che le corse erano pericolose ed il sesso era sicuro. Oggi la Formula 1 è diventata la fedele riproduzione di un videogioco, le auto ed i circuiti sono diventati estremamente più sicuri, per fortuna, ma dobbiamo anche registrare un'eccessiva crescita di leggi, leggine e commi che hanno portato questo sport a ridursi ad un lavoro di burocrati, avvocati, tribunali, appelli e contrappelli. La stagione che oramai volge al termine, oltre ad aver visto esplodere il personaggio Max Verstappen ha anche visto il susseguirsi di cambi di regolamenti in merito alla disciplina da tenere in pista in caso di duello rav-

vicinato. Non solo non si comprende il gioco dei colori dell'arcobaleno degli pneumatici, non si comprende neppure il perché in alcuni momenti della gara una monoposto sembri volare per poi pochi giri dopo non andare più; anche l'uso e abuso del DRS ha portato ad effettuare sorpassi che non hanno più senso se non vivacizzare la gara nel momento dei pit-stop. È storia recente la sanzione inflitta a Vettel a causa della sua resistenza all'attacco di Ricciardo; il pubblico non l'ha compresa in quanto Vettel stava battagliando per la sua posizione dopo che Verstappen lo aveva ostacolato. E la Safety Car vogliamo parlarne? Oramai se piove, in nome di una forse fantomatica sicurezza, lo start non avviene più col semaforo in griglia ma con inter-

minabili giri dietro la Safety Car, a totale discapito dello spettacolo. Se ci sono incidenti o uscite di pista la direzione gara interviene, spesso arbitrariamente, senza alcuna coerenza, districandosi tra VSC (Virtual Safety Car), Red Flag o Yellow Flag. Insomma, cari appassionati di motori, il nostro amato e vituperato sport risulta oramai malato dall'interno. A questo punto attendiamo fiduciosi il debutto delle monoposto 2017 con i tanto decantati "pneumatici larghi" ed alettoni con superfici alari più grandi e speriamo che l'equazione "Maggior Velocità in pista = Maggior Spettacolo" non venga disattesa. Speriamo che la Formula Noia, ops, la Formula 1, non debba ancora una volta trovarsi alla ricerca della sua vera identità persa tra le pagine di un regolamento che sembra essere come la coperta di Linus, troppo corto per accontentare tutti.

Gianluca Zebri



Classe 1933, Lodovico Scarfiotti vantava una parentela importante: era il cugino di Gianni Agnelli.

Giorgio Mileti, nostro lettore simpatizzante, è un archivio di notizie sulla FI a dir poco strabiliante!



Pitlane

Lodovico Scarfiotti una targa e un flash

Poco tempo fa, di ritorno a Milano da Ascoli, mi fermo a Porto Recanati a mangiare un boccone. Parcheggio sul lungomare e, scendendo dalla macchina, leggo la targa che indica il nome della strada: "Viale Lodovico Scarfiotti". Che bello!", penso; il Comune di Porto Recanati ha dedicato una strada, la più importante, ad un pilota di FI. Subito un flash: una foto in cui Scarfiotti taglia il traguardo del GP d'Italia a Monza a braccio alzato, con il compagno Mike Parkes secondo un po' distanziato. Entrambi sulla Ferrari 312 del 1966. Una foto che puntualmente ogni anno ci ricorda che da quel 1966 nessun pilota italiano su Ferrari ha vinto a Monza. Ogni anno qualche giornale la pubblica alla vigilia del GP, un ricordo e una attesa andata sempre delusa. Entrando nel

ristorante mi complimento con il proprietario per la scelta del Comune e gliene chiedo il motivo: lui è una persona sulla settantina, molto informato su Lodovico che qui aveva forti legami familiari e professionali; insomma un personaggio importante della cittadina marchigiana, pur essendo nato a Torino. E mi racconta praticamente la vita sportiva del pilota. Corse pochi GP di FI, vincendone uno a Monza, ma era una pilota da ruote coperte. Lui si considerava un grande della categoria, imbattibile nelle giornate di grazia. Re delle corse in salita, allora molto famose e popolari, vinse due Campionati Europei della montagna con la Ferrari e soprattutto la 24 Ore di Le Mans del 1963 in coppia con Lorenzo Bandini e la 12 Ore di Sebring, sempre su Ferrari. Lasciata la

Ferrari che non gli garantiva spazi, passò alla Porsche nel '68 e proprio con una 910 trovò la morte in una gara in salita in Germania: un incidente non chiarito del tutto, dove il guasto meccanico potrebbe esserne stato la causa primaria. Enzo Ferrari disse che per Lulù, così lo chiamavano, aveva già preparato un contratto per il 1969; non so se è verità o leggenda, certo Lodovico non fece in tempo a firmarlo. Era soprattutto un gentlemen driver e tutti, oltretutto per le doti di pilota universale, lo ricordano per i suoi tratti umani. Mi accorgo di aver mangiato quasi nulla, ma di aver ascoltato affascinato il racconto di Beppe, il proprietario del ristorante. Vado verso la macchina per ripartire e salendo leggo ancora la targa: "Viale Lodovico Scarfiotti" e ancora il flash di quella foto gioiosa di Lodovico che taglia il traguardo di Monza con il braccio alzato.

Giorgio Mileti

Ferrari Universe

Pagani Automobili e le due perle del Museo

Horacio Pagani è nato il 10 novembre 1955 a Casilda, Argentina

Tutto è nato così: abbiamo raccolto l'invito di un gruppo di Tesserati e ci siamo concessi una variazione sul tema! Sempre di motori si parla, ma questa volta, seppur in terra modenese, abbiamo toccato con mano una realtà microscopica che grazie alla tenacia del suo fondatore è ora conosciuta fra tutti gli appassionati. Stiamo parlando della Pagani Automobili di San Cesario Sul Panaro. Horacio Pagani, argentino con

la passione della fibra di carbonio, è stato un pioniere di questo materiale e dopo una lunghissima gavetta è riuscito a realizzare il suo sogno: produrre automobili esclusive in piccola serie, solamente una ventina all'anno per tutto il pianeta. Le liste d'attesa sono, come è facile intuire, di circa 3 anni; infatti, per realizzare un esemplare nella piccola officina Pagani, occorrono circa 6/7 mesi ed i clienti italiani sono al

momento solamente cinque. Nello store-shoowroom abbiamo potuto ammirare una decina di auto,



Zonda e Huayra alcune con carrozzeria ricoperta solo di trasparente per mettere in risalto il carbonio di cui sono composte. Dopo l'ottimo pranzo presso un agriturismo locale abbiamo deciso di far continuare le emozioni nella nostra capitale: Maranello. Dopo lo shopping, la doverosa visita al museo dove fra le rarissime vetture esposte ci ha ammaliato LaFerrari Aperta, primo esemplare a fregiarsi del logo del

70° anniversario della Casa, accompagnata dalle "sorelle" LaFerrari e FXX K. Altra perla degna di nota una celeste e fiammante Ferrari 340 MM del 1953 appena resuscitata dal reparto Ferrari Classiche. E dopo aver trascorso l'ennesima gita fra allegria, convivialità e passione anche questa volta possiamo affermare di essere super soddisfatti ed orgogliosi del nostro gruppo!

Flavio Paina



Ferrari Universe

70 anni di Passione



Sono passati quasi 10 anni da quando, non ancora iniziata l'avventura con la Scuderia, il sottoscritto, Francesco e Giusy in un rovente pomeriggio di giugno restavamo esterrefatti in quel di Maranello: era la tappa conclusiva degli eventi del 60° anniversario della Casa, l'ambiente era fantastico e surreale. Oltre 2 mila Ferrari di ogni epoca provenienti da ogni nazione avevano letteralmente invaso il piccolo centro modenese. Ferrari, Ferrari ovunque; il rumore di fondo era caratterizzato dal sound dei propulsori e sembrava che in quel luogo le

Ferrari le regalassero o quasi. Ovunque ti giravi ne vedevi almeno 3 o 4, posteggiate o in movimento. C'era persino Montezemolo con la sua 360 realizzata ad hoc per lui dall'Avvocato. Ricordo le parole di una bionda ragazza, residente a Fiorano, la quale mi disse che pur essendo abituata, così tante Ferrari messe insieme con le aveva mai viste in vita sua. Ora siamo al cospetto del 70° anniversario e siamo in grado di dirvi che i programmi saranno ben più ampi di quelli già grandiosi di dieci anni fa. Il primo step di questo anniversario lo

abbiamo potuto assaggiare con le 5 Ferrari Tailor Made presentate al Salone di Parigi. Fanno parte di un programma denominato "70 Icone di stile" in cui 70 livree riprese dalle Ferrari più rappresentative di tutti i tempi saranno applicate una sola volta per ognuno modello dell'attuale gamma. Saranno inoltre dotate di targhetta personalizzata e dell'elegante logo del 70° anniversario che ha esordito su LaFerrari Aperta. Non ci resta altro che aspettare e... festeggiare!

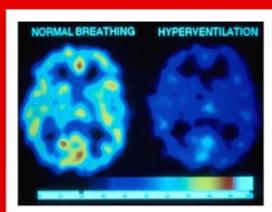
Flavio Paina



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



TNT Energy Drink è
uno dei Brand del
gruppo Petropolis, il
secondo più importan-
te attore sul mercato
brasiliano ed il più
grande produttore
nazionale di sole bibite.
Sponsor di Scuderia
Ferrari dal 2012



**Ecco cosa succede al
cervello di un soggetto
iperventilante. Più i
colori si avvicinano al
nero e sono scuri, me-
no ossigeno è a disposi-
zione delle cellule**

Solo acqua? Sì!

L'attenzione dei piloti professionisti nei confronti dell'idratazione è importantissima perché un mancato apporto di sali minerali vuol dire mancanza di riflessi e lucidità. Sodio, magnesio, calcio, potassio naturalmente contenuti in alcune acque minerali danno ai piloti delle due e delle quattro ruote una marcia in più. Questi minerali sono essenziali per svolgere molte funzioni nel nostro organismo, il magnesio, ad esempio, riequilibra il sistema nervoso e distende i nervi. Nonostante gli sponsor, infatti, le bevande energetiche non sono assunte se non saltuariamente perché il carico di zuccheri comprometterebbe la performance. Sappiamo che i piloti

sono atleti come quelli delle altre discipline sportive e per restare al top devono curare la propria alimentazione ed il proprio benessere psicofisico, reintegrando i liquidi durante e dopo la gara. L'apporto idrico di un pilota, oltre a dipendere dalla durata della gara e dal mezzo, dipende, come per ogni comune mortale, dalle abitudini e dalla temperatura esterna. Il dottor Massimo Corbascio, responsabile della Clinica Mobile del Superbike spiega: "Il giorno della gara, consigliamo ai piloti una lenta idratazione, circa 200-400 ml ogni 30-40 minuti." Dopo la gara bisogna reintegrare i sali persi col sudore con un'acqua ricca di sodio, potassio, magnesio.

Ma come bevono durante la gara? I centauri mettono nella loro "gobbina" mezzo litro d'acqua, collegato con una cannuccia al casco, i piloti di FI hanno la scorta idrica dietro la nuca all'interno dell'Hans, il "collare" che evita che la testa sbatta contro il volante in caso di incidente. I piloti di FI rispetto a quelli delle due ruote, hanno una frequenza cardiaca leggermente inferiore, ma rimangono in pista un'ora e mezza circa. Il calore all'interno dell'abitacolo di una monoposto è certamente superiore rispetto a quello avvertito dal motociclista e, infatti, nella giornata della gara, bevono dai 3 ai 4 litri d'acqua!

Giulia Moscatelli

Racing Food

La costanza della concentrazione

Vi è capitato di non vederci più dalla fame? Il nostro organismo ha bisogno di carburante per svolgere ogni giorno le sue innumerevoli funzioni. Pensate che semplicemente respirando in modo lento e profondo per soli 15 minuti al giorno si consumano circa 900 calorie! Il respiro è la funzione più importante della nostra vita, ma lo diamo per scontato fino a quando percepiamo che qualcosa nel nostro organismo non va. Per ritrovare la concentrazione e sbarazzarci dell'ansia, spesso inconsapevolmente facciamo un profondo respiro. Lo stesso fanno, prima di entrare in un cubo così ristretto capace di portare in un'altra dimensione, i piloti professionisti, che spesso vengono paragonati

a dei computer per la loro capacità di rimanere concentrati per molto tempo senza commettere la minima sbavatura alla guida anche se il livello di stress che raggiungono sia prima che durante la gara è alto. Come fanno a gestirlo? Grazie ad un'adeguata alimentazione. Per placare l'eccitazione che porta ad un eccessivo consumo di energie, vengono evitati cibi e bevande che contengono teina e caffeina sia nei giorni precedenti alla gara sia nel giorno stesso. Ciò non basta... indispensabile è riuscire a mantenere sempre un respiro lento. Perché? Perché una corretta respirazione si traduce in numerosi effetti positivi con un aumento dello stato di benessere biologico, psicologico ed energie-

tico. Infatti, respirando mettiamo in moto nel flusso sanguigno l'ossigeno il quale raggiunge il cervello ed i muscoli, rilassandoli; se un pilota non fosse in grado di controllare un respiro affannoso non durerebbe che trenta secondi perché il suo battito cardiaco, già elevato, aumenterebbe ancora di più. Tutti infatti sappiamo che dobbiamo fermarci (o lo facciamo inconsapevolmente) e respirare quando ci troviamo in una condizione di stress, altrimenti l'intensa contrazione del corpo porterebbe via le preziose energie di cui necessitiamo per affrontare una situazione difficile.

Giulia Moscatelli

Accadde ieri...

Castello di Montaldo Torinese 24-25/04/2010



Photo Finish

Alfieri la Maserati a batteria!

Molto probabilmente arriverà solo nel 2020, ma in molti ne stanno già parlando da tempo. A farsi scappare qualche cosa su una Maserati elettrica è stato Peter Denton, General Manager di Maserati North Europe; la produzione di una Alfieri elettrica è già prevista e probabilmente arriverà dopo l'Alfieri V6 benzina BiTurbo da 410 CV per la trazione posteriore e 450/520 CV per la trazione integrale, che debutterà presumibilmente nel 2019, dopo i continui slittamenti della produzione di serie. Questa modenese doc dovrà essere la rivale della Porsche 911 e della Jaguar F-Type modelli che a loro volta potrebbero nascere in versione "a batteria". Sappia-



mo che si baserà sullo stile della concept vista nel 2014 al Salone di Ginevra, nata per festeggiare i 100 anni dalla sua fondazione e di cui tanti di noi si sono innamorati, dato il suo design accattivante. Il modello a batterie nasce dall'esigenza, con cui si sono dovuti trovare a confron-

"Ho sempre pensato che il modello economico di Tesla potrebbe essere replicato da Fiat Chrysler con il giusto marchio e le vetture giuste e credo che utilizzare uno dei nostri modelli potenziali in questo settore sia interessante"
Sergio Marchionne

to i costruttori, di abbassare le emissioni medie della propria gamma a partire dal 2021, quando entreranno in vigore le nuove normative europee anti inquinamento. Ma intanto dobbiamo attendere che da qui ad un paio di anni, anche con l'uscita delle nuove Maserati GranTurismo e GranCabrio, più agili di quelle oggi su strada, si raggiunga la quota di vendita di 75000 veicoli l'anno.

Giusy Costantino

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@scuderiaferrariclubbareggio.it

stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Francesco Di Martino

Segretari: Ettore Giubileo / Luigino Tumiatti

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Mauro Modena

Giulia Moscatelli

Flavio Paina

Gianluca Zebri

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio is an official member of:



Scuderia Ferrari Club s.c.a.r.l.
at Gestione Sportiva Scuderia Ferrari
Viale Enzo Ferrari, 27
41053 Maranello (MO) - Italy
www.scuderiaferrari.club

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
ringrazia i principali sostenitori



Seguici anche su:

