

# Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA  
 SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 29 LUGLIO/AGOSTO 2015



*Start*

Ferrari d'A...mare the 2<sup>nd</sup> lap: rombando nel Tigullio

## SOMMARIO:

<b>Start:</b>	<b>1</b>
<b>e-DITORIALE</b>	<b>2</b>
<b>Member</b>	<b>2</b>
<b>Vintage</b>	<b>3</b>
<b>Pitlane</b>	<b>4</b>
<b>Ferrari Universe</b>	<b>5</b>
<b>Photo Finish</b>	<b>6</b>

Se l'esordio di tre anni fa fu uno spasso, il seguito quest'anno non è stato da meno. Alcuni si porteranno negli anni il ricordo di una calura insopportabile, altri invece avranno scolpita nel cuore la forza di una triade che è stata capace di agglomerare un week end in Liguria, composta da tre Scuderie ufficiali Ferrari: La SFC San Martino di Bareggio, la SFC Berna e, la padrona di casa, la SFC Rapallo.

Un evento svoltosi sabato 11 e domenica 12 Luglio proprio nell'elegantissima Rapallo, dove lo squisito candore e la calda accoglienza di tutti i loro soci, l'organizzatissimo staff ed il loro Presidente Orlando Gentile, hanno allietato il nostro incontro dinnanzi agli ottimi piatti dell'Hotel Europa. Ovviamente, un set variegato di Rosse, tredici Ferrari e due Maserati, che ha rumoreggiato egregiamente a Rapallo il sabato e a Chiavari la domenica, ha fatto capolino accantonando per un attimo la reverenza dovuta al solleone, in questo luglio così amato, ma così infuocato. Per la nostra Scuderia, l'incontro con gli amici elveticì è stato a Ronco Scrivia (GE), presso la sede della OMP Racing per visitare lo show room/museo appositamente aperto per noi; protagonisti poi sulla pista adiacente allo stabilimento, "PG Pista Ronco", i ragazzi del nostro club impegnati nel trofeo di kart Memorial Michele Caputo; questa seconda gara del trofeo ha visto primeggiare Francesco Benaglia seguito da Luca Zebri mentre sul gradino più basso del podio è salito Marco Iorillo. Un onore poi entrare in pista con le rombanti Rosse per effettuare scatti fotografici che hanno lasciato il segno. Pomeriggio di refrigerio in spiaggia a Rapallo con tuffi nel bel mare del Tigullio e serata all'Hotel Europa fra ottimo cibo e bella musica, con scambio dei gadget tra i tre Presidenti presenti Di Martino, Gentile e Fazio. Molte le proposte, fra cui l'idea, da molti apprezzata, di raggiungere gli amici svizzeri a Berna, con le Rosse. La domenica tutti a Chiavari, percorrendo i tornanti della panoramica via Aurelia, con posizionamento privilegiato delle Ferrari al Porto Turistico Internazionale "Amm. Luigi Gatti" e pranzo a base di pesce allo Yacht Club...un week end da ricordare, un week end al mare; un week end d'a... mare, in tutti i sensi, grazie anche all'amicizia che ci lega alle SFC Rapallo e Berna. Bravi tutti, bravi noi!

Mauro Modena



## Tasse: la lingua batte dove il dente duole



**Criticità e obiettività**  
nella rubrica del  
Capo Redattore  
**Mauro Modena**



**Antonio Pellizzoni, la**  
nostra passione conta-  
gia anche Trecate

**Flavio Paina, un**  
esperto che anche le  
maggiori testate ci  
potrebbero invidiare



**Giusy Costantino:**  
chi ha detto che il  
mondo dei motori è  
solo per uomini?



Pericolo scongiurato per tutti coloro i quali pensavano che Ferrari andasse all'estero, regalandoci l'ennesimo abbandono di una fabbrica purosangue italiana, costretta dalle troppe tasse ad emigrare. Un comunicato ufficiale FCA, ha smentito già da tempo tutte le voci che presagivano una fuga nei Paesi Bassi - come FCA stessa - della sede fiscale del Cavallino per pagare meno tasse. Certo la questione è degna di una discussione, oltre che economica anche politica, materia dalla quale noi di Cuore Rampante ci esimiamo essendo iperpartes. Tuttavia sarebbe giusto che un marchio nostrano, con prodotti totalmente made in Italy ed invidiato in tutto il mondo prestasse un servizio economico al

proprio paese d'origine. Un colosso come Ferrari merita di rimanere italiana e contribuire pertanto alla tassazione nostrana. Certo tutto questo se lo Stato in questione non praticasse una tassazione al limite dell'usura causa una millantata crisi che ha obbligato l'aumento delle imposte. Senza contare oltretutto che al vertice di FCA siede un Marchionne che non scende a compromessi e la sua mentalità è dedita al risparmio e al guadagno. Fatto sta che Ferrari S.p.A. rimane nel corollario di quelle imprese che fecero e fanno tuttora grande il nostro paese. Anzi. Perché lo Stato non incentivava imprese come quella del Cavallino? Le malelingue interpretano i finanziamenti donati a FIAT fino ad

ora come una ruberia politica da parte di quest'ultima, ma siamo davvero sicuri che sia così? Certo sono state temporaneamente chiuse fabbriche, successivamente riaperte. Sono stati riassunti dei dipendenti salvaguardando molte famiglie. Non vi è stato un solo trasferimento, e questo grazie agli aiuti portati dall'Italia a FIAT. Ma si sa, la lingua batte dove il dente duole, a proposito di malelingue. La strumentalizzazione politica è spietata persino nei confronti dei suoi figli lavoratori. Proprio per questo la politica spesso ha distrutto tutto ciò che ha toccato. Un vero peccato perché non dovrebbe essere così.

Mauro Modena

*Member*

### In pista col go-kart



Da tempo ormai se ne parlava: organizzare all'interno del nostro sodalizio un campionato di kart. Ed il momento giusto è arrivato; l'idea del nostro Presidente di ricordare con queste gare il caro amico e socio storico Michele Caputo, sportivo nel cuore e nell'anima, campione in auto di ben due mondiali, l'italiano su ghiaccio nel 1990 e di velocità sul kart quel 14 novembre 2011. Le

redini del progetto prese in mano da una nuova forza entrata nel nostro sodalizio, Luca Zebri, che con energico entusiasmo dedica ai motori ed alla velocità su pista con il kart cuore e passione.

E poi loro i protagonisti, quei ragazzi che si divertono un mondo a sgommare per vincere: oltre al Presidente e Luca, Francesco Benaglia e Roberto Benaglia, Stefano Cogliati, Alessio Improta, Marco Iorillo, Andrea Zebri e Davide Zebri. Quattro gare, su piste diverse Bigkart di Rozzano, OMP di Ronco Scrivia,

Ottobiano, circuito indoor Dromokart di Buccinasco; ad ogni gara premiazione con medaglia dei primi tre classificati ed assegnazione punti in stile F1 a seconda del piazzamento per arrivare ai tre vincitori assoluti che saranno premiati sabato 12 dicembre presso il ristorante La Fornace in occasione della Cena di Natale. Due gare già disputate; come sta andando? ...bhè già il talento si vede; Francesco Benaglia macina vittorie ma se la deve vedere con un Luca Zebri che schiaccia sull'acceleratore; i due sono tallonati da un Alessio battagliaero ed un Marco che sfodera le sue armi migliori tra curve e derapate! Bravi ragazzi!

Giusy Costantino

*Vintage*

## Ferrari 456 GT: quando l'opulenza diventa stile

**Era il 1992 e nasceva  
la 456 GT**

Quando si parla di Ferrari si parla "in secundo" di stile, ovviamente prima vengono le esasperate prestazioni. Ma quando si parla di stile per Ferrari, non si può non pensare alla matita del più grande degli stilisti, senza nulla togliere agli altri: Pininfarina. Una leggenda narra che in Ferrari i tecnici stessero progettando una degna erede delle eleganti 2+2 400i e 412i. Un qualcosa di veramente elegante da far invidia a Maserati, ma con le prestazioni di una purosangue.

Una GT insomma, ovvero quella gamma di vetture la cui sigla indica da sempre confort e velocità. Il progetto riuscì in pieno ma fu tardi per costruirne un prototipo da presentare al salone di Ginevra. Ferrari avrebbe vantato di una vettura slanciata, dalle linee filanti e bassissima. Quando però venne inaugurato il salone, osservando lo stand BMW, a molti pezzi da novanta della casa di Maranello quasi non venne una sincope. La casa tedesca lanciò la 850i del tutto uguale a

quella che sarebbe dovuta essere la Rossa del futuro. Sbigottiti, abbandonarono subito il progetto, per dedicarsi in brevissimo tempo - nuovamente - a qualcosa di innovativo; e fu allora che al centro stile, Pininfarina disegnò una linea forse troppo avanti con i tempi, ma incredibilmente accattivante: era il 1992 e nasceva la 456 GT. Lo stile e l'eleganza, ispirate alla indimenticata 365 GTB/4 "Daytona", risultano essere perfettamente attuali anche oggi, nell'epoca in cui le linee sono più spigolose e gli interni all'apparenza più scarni. Mossa da un poderoso 12 cilindri a quarantotto valvole di 5474 cc posto all'avantreno, questa nuova Rossa enorme nelle dimensioni, scattava da 0 a 100 km/h in solo 5,2 secondi, ed una velocità massima oltre i 300 km/h. Trazione posteriore e cambio disposto in blocco al differenziale seguendo lo schema transaxle, la 456 GT univa come di tradizione Ferrari un ottimo bilanciamento dei pesi rapportati alla potenza di ben 442

CV (325 KW). Lo sterzo servoassistito, un servotronic di origine ZF, consentiva in manovra di essere piuttosto "morbido", ma alle alte velocità di indurirsi e diventare più diretto e preciso. Sistema frenante antibloccaggio ABS, ed impianto frenante con quattro dischi ventilati e pinze in alluminio.

Un particolare aerodinamico quasi impercettibile era lo spoiler ad attivazione elettrica posto sotto il pannello di coda: il suo angolo d'incidenza variava in base alla velocità, e agiva sulla deportanza della vettura.

Un'auto con una derivazione successiva nel '98, la 456M GT dove M sta per Modificata, anch'essa disponibile con cambio a 6 rapporti sia manuale meccanico che automatico. Oggi una 456 GT la si può trovare intorno ai 40 mila euro, ma occhio alla manutenzione.

Quella costa tanto.

Mauro Modena

*Vintage*

## Ferrari 348 GT Competizione: quando la grinta è per pochi

Si sa, sulla 348 si è ampiamente scritto. Si è ampiamente discusso. In certi ambienti addirittura si è mostrato del disappunto. Ma rimane una delle berlinette a otto cilindri più stilose ed affascinanti da guidare. Una mini Testarossa nello stile. Una vera Ferrari nella guida, capace di donare emozioni come ci si aspetta da una supercar. I difetti delle precedenti TB e TS vennero risolti con le serie GTB e GTS, più grintose, con il problema dello "sbecchettamento" anteriore ad una certa velocità risolto traslando la batteria da posteriore ad anteriore. Oggi forse tanti che all'epoca la disprezzarono, ne apprezzeranno la guida da purista (ABS a parte). Nuda e cruda, da farti venire degli avambracci "così". Ma pochi sanno delle sue ulteriori evoluzio-

ni, come la 348 Challenge e la 348 GT Competizione. Parlando proprio di quest'ultima, bisogna sapere che per partecipare alle gare di categoria GT3, secondo il regolamento, Ferrari ebbe bisogno di una vettura "omologata" prodotta almeno in 50 esemplari. Nacque così la 348 GT Competizione nel 1993. A parte la cavalleria portata a 320 CV, questa Rossa ebbe il suo punto forza nell'allievemento, quale cofani e portiere in Kevlar e fibre di carbonio. Cerchi da 17 pollici componibili, assetto irrigidito e ulteriormente ribassato, la GT Competizione fu apprezzata soprattutto all'estero: una cosa che a Maranello non avrebbero mai potuto prevedere. Interni privi di moquette, la vettura sacrificò molta della sua eleganza alla sporti-

vità, ciononostante mantenendo l'estetica consolle centrale con i manometri che tanto la differì dagli altri modelli. Sedili e pannelli delle portiere sono in Kevlar, mentre sul volante è inciso il numero progressivo dell'esemplare. Le 348 GT Competizione ufficialmente realizzate furono 56, otto dei quali con guida a destra. Ne volete una oggi? Se si è fortunati la si porta a casa con una cifra intorno ai 100 mila euro. Incredibile vero?

Mauro Modena



**Sebastian Vettel sale sul gradino più alto del podio aggiudicandosi il GP di Ungheria**



**Prossimi GP:  
23 agosto Belgio  
6 settembre Italia**



**Jules Bianchi nacque a Nizza (F) il 3 agosto 1989. Nel 2009 era entrato a far parte della Ferrari Driver Academy**

## Strepitoso Seb, sfortunato Kimi

La rossa c'è, grande prestazione in Ungheria dopo la buona gara in Inghilterra. Una gara fantastica quella di domenica, che ci ha regalato emozioni a non finire e che per qualche giro ci ha fatto sognare una doppietta Ferrari che avrebbe avuto dell'incredibile. Tanta commozione ad inizio gara per il saluto di tutti i piloti, manager e meccanici, a Jules Bianchi. Al via della gara, dopo solo 3 curve le 2 rosse erano già in prima e seconda posizione, sfruttando al meglio la partenza incerta delle 2 Mercedes. La prima metà di gara vede un'ottima gestione delle strategie da parte della Ferrari ma, causa la rottura dell'ala anteriore di una Force India, al 43° giro entra in pista la safety car, che annulla i distacchi tra i piloti. Kimi al

40° giro aveva contattato i meccanici descrivendo una perdita di potenza del motore; 6 giri più tardi, dopo il rientro della safety car, Raikkonen viene subito passato dalla Mercedes di Rosberg mentre poco più indietro Hamilton si tocca con Ricciardo, che cerca di coglierlo alla sprovvista all'entrata di un tornante. Causa foratura di una gomma Hamilton rientra ai box cadendo in 7° posizione, poco dopo anche Kimi è costretto al rientro ai box per cercare di resettare la macchina, ma senza successo. Si ritirerà pochi giri dopo mentre Seb riesce a tenere dietro Rosberg mentre Daniel Kvyat conquista il suo primo podio. Le Mercedes finiscono 6° e 8°. Seb a fine gara dedica una conversazione radio in

francese a Jules. Dopo 10 gare ritenendo ci si possa ritenere soddisfatti visto che all'inizio del gp di Ungheria il Team Principal Arrivabene ricordava che la Ferrari a inizio stagione si era posta l'obiettivo di vincere almeno 2 gran premi durante la stagione, e lo ha fatto. Adesso ci aspetta la pausa estiva fino al gran premio del Belgio e il gran premio successivo sarà quello di Monza; siamo certi che quest'anno in Ferrari si faranno ben poche ferie e si lavorerà molto per cercare di essere costanti con entrambe le vetture; il popolo in Rosso è sempre più caldo e dopo l'ultima gara freme di vedere la prossima sperando che Seb e Kimi ci regalino un'altra mezza stagione come ci spetta: in alto nella classifica!

Antonio Pellizzoni

## Pitlane

### RIP: Rest in Peace Jules

E' con un twitter che la famiglia dello sfortunatissimo pilota francese annuncia al mondo intero ciò che nessuno avrebbe voluto sentire. Nella notte tra venerdì 17 e sabato 18 luglio Jules ha smesso di combattere la sua battaglia per vivere. Purtroppo neanche i migliori specialisti del mondo son riusciti a salvarlo, dopo più di 9 mesi di coma, a seguito del fatidico incidente del 5 ottobre 2014 in cui al 46esimo giro di una gara segnata dalla pioggia, perse il controllo della sua Marussia in uscita dalla curva Dunlop andando a sbattere contro un mezzo di servizio che

stava rimuovendo la Sauber di Sutil. Nove lunghissimi mesi hanno tenuto tanti tifosi ed appassionati con il fiato sospeso nell'attesa di sentire qualche buona notizia ma nella notte tra venerdì e sabato, purtroppo, le sue condizioni già compromesse si sono ulteriormente aggravate facendo sopraggiungere la morte. I funerali si sono svolti pubblicamente nella chiesa di Santa Riparata a Nizza, sua città natale, il 20 luglio. Alle esequie erano presenti tanti nomi illustri della F1, piloti, manager, meccanici ma anche tantissima gente comune che ha voluto dare l'ultimo saluto a Ju-

les. Per la Ferrari era presente Maurizio Arrivabene, insieme a Sebastian Vettel e ai due giovani piloti della FDA. Nei giorni precedenti al funerale Jean Todt, Presidente della FIA, aveva annunciato che veniva ritirato il numero 17 dalle monoposto di Formula 1, spiegando sul sito ufficiale della federazione che, il numero 17 era e resterà di Jules e nessuno potrà più correre con una monoposto con quel numero. Jules Bianchi è la quarantatreesima vittima della F1, l'ultimo incidente mortale prima del suo è stato quello di Ayrton Senna, sul circuito di San Marino, il 1° maggio 1994.

Ciao Jules , Grande Pilota , Uomo Vero.

Antonio Pellizzoni

*Ferrari Universe*

## Touring Berlinetta Lusso: capolavoro italiano

Abbiamo avuto l'onore di ammirarla di persona nella nostra visita ufficiale dell'8 marzo scorso al Salone dell'Automobile di Ginevra, e siamo rimasti inevitabilmente stregati dalle sue linee; qui rivivono in maniera assoluta le forme del bel design italiano di un tempo, eleganza, suggestività e dinamismo. In tre parole: Classica Granturismo Italiana. Si rimane estasiati al suo cospetto, e non esageriamo definirla una delle più belle auto degli ultimi vent'anni. Il Cavallino Rampante non c'è, almeno per ora, probabilmente per questioni di diritti, ma è ovvio che si tratta di una Ferrari. La vettura è stata realizzata su base F12 dalla carrozzeria Touring Superleggera che dal 2006 è tornata operativa con sede a Terrazano di Rho (MI). Fra le sue creazioni, nel 1948 si annoverano le indimenticate Ferrari 166 MM in versione barchetta e coupé ed è proprio dalla sottile nervatura che caratterizzava le loro fiancate che arri-

va l'idea di trasferire tale concetto su questa Touring Berlinetta Lusso. Ideata dal designer belga Louis de Fabribeckers e realizzata interamente a mano da sapienti battilastra che a colpi di cesello hanno, insieme ai tecnici, realizzato quest'opera d'arte in 5 mila ore di lavoro. Partendo dal telaio spaceframe della F12 ed impiegando ben 12 varietà di leghe di alluminio si è ottenuta una carrozzeria che sebbene più lunga, larga ed alta rispetto a quella della F12 (rispettivamente 4,69 – 2,08 – 1,30 m contro i 4,62 – 1,94 - 1,27 m); invariato il peso ed aumentata del 20% la rigidità torsionale. Il passo è ovviamente invariato al pari della meccanica di serie, quindi sotto il cofano anteriore troviamo il poderoso V12 di 6,3 l in grado di erogare 740 cv. L'interno è caratterizzato da finiture premium con alluminio spazzolato e carbonio mentre i rivestimenti sono in pregiata pelle crema e blu, il quale riprende la lumi-

nosa tinta esterna denominata Azzurro Nioulargue in onore della regata che originariamente di disputava nelle acque di Saint Tropez. Per ora la Touring Berlinetta Lusso è una one off, quella che vedete nelle immagini è stata commissionata da un facoltoso collezionista, ma la carrozzeria Touring in caso di altre richieste ne produrrà al massimo altre 4 unità. Per realizzare questo capolavoro occorrono circa sei mesi, ogni esemplare sarà completamente personalizzabile, sia nei particolari estetici sia nelle finiture e di conseguenza i prezzi saranno variabili, ma considerando il costo della F12 di base, le ore di lavoro ed i vari materiali, progetti ed omologazioni non è difficile ipotizzare una cifra prossima al milione. Non certo brucolini, ma considerando la "trionfale bellezza" della vettura con buona probabilità potrebbero nascere altre. E noi lo speriamo davvero.

Flavio Paina

*Ferrari Universe*

## Pininfarina Sergio: Cavallino futuristico

Guardando la Sergio "street version" sembra di essere catapultati nel futuro. L'abbiamo fatto a Ginevra e poi di nuovo al Parco del Valentino. E' risaputo che Pininfarina è il designer che ha dato forma alle Rosse di Maranello da 60 anni a questa parte ed ora con la nascita del centro stile interno molte cose potrebbero cambiare, ma sta di fatto che il legame fra Maranello e Cambiano è ancora forte. Ne è la dimostrazione la versione omologata della Pininfarina Sergio, vettura esplicitamente dedicata al senatore Sergio (figlio del fondatore Battista) e celebra appunto i 60 anni di collaborazione con Ferrari. Rispetto al prototipo del 2013 che abbiamo potuto ammirare personalmente a Villa D'Este è radicalmente

diversa, anche se l'approccio estetico è assolutamente simile. La carrozzeria in unica fusione lascia il posto ad una soluzione ben più convenzionale ed omologabile a pannelli. Quindi le scenografiche semi porte a farfalla lasciano il posto a portiere standard, spunta il parabrezza (assente sul prototipo) ed i gruppi ottici sono quelli della Ferrari 458 Spider, vettura che è servita da base per realizzare la Sergio. Rimane invariato il motivo a virgola a contrasto cromatico che caratterizza le fiancate e la soluzione di continuità fra i gruppi ottici anteriori. Nel rollbar sono presenti delle prese d'aria atte a raffreddare la trasmissione, mentre il frontale è stato studiato per fornire la massima aerodinamicità. Il design di questa

Sergio è molto avveniristico e spettacolare, impressione che viene ulteriormente avvalorata osservando le singolari griglie d'aerazione poste su un cofano motore decisamente accattivante e futuristico. L'interno riprende gli stilemi della 458 mentre i cerchi sono stati realizzati ad hoc. La gran parte della vettura è realizzata in fibra di carbonio per ridurre il peso e per aumentare la rigidità torsionale. La meccanica è rimasta invariata rispetto alla 458 Spider di base, quindi si parla di un V8 di 4500 cc montato posteriormente in grado di sviluppare 570 cv. Il prezzo non è stato comunicato, ma per un oggetto così prestigioso a tiratura limitata sarà sicuramente molto impegnativo. Aspetto che comunque a noi non riguarda, perché anche volendo le 6 Pininfarina Sergio, come era facile prevedere, sono già state tutte prenotate.

Flavio Paina

## Segreti estivi al museo

Il caldo torrido che ha abbracciato anche Maranello è un invito ancor più stimolante ad entrare nel fresco ambiente del Museo Ferrari. La mostra che fa da leitmotiv in questa rovente estate 2015 s'intitola Genio e Segreti ed illustra alcuni aneddoti dell'universo Ferrari. All'ingresso si nota immediatamente il pit board che saluta Jules Bianchi. Una volta entrati si può subito ammirare uno dei due esemplari di 365 GTB/4 prototipo. Questa vettura sconosciuta ai più è stata realizzata da Scaglietti e rappresenta lo step definitivo di quella che poi diventò la celeberrima Daytona. Fra le vetture da pista di svariate epoche sono presenti due vere chicche: la Pininfarina Sigma del 1969, un'innovativa vettura di F1 con una dotazione di sicurezza per il pilota sconosciuta in quegli anni dove questo importante fattore era del tutto trascurato e la LFI del 2009 di Leonardo Fioravanti. Salendo di qualche scalino ci troviamo in preda allo stupore: denudato appositamente per poterne ammirare la tecnica è presente il secondo ed ultimo esemplare di Ferrari 408 4RM del 1988. Questa Ferrari gialla vanta la particolarità di essere il primo modello del Cavallino

ad adottare la trazione integrale. Di fronte a lei la maestosa FF del 2011, prima vettura di produzione a 4 ruote motrici con inedita logica brevettata nel 2006. All'ultimo piano del Museo incontriamo altre interessanti rivelazioni: la ASA 1000, soprannominata Ferrarina, una vetturessa sportiva dei primi anni 60 dotata di telaio e meccanica Ferrari prodotta in 120 esemplari. Sempre la ASA avrebbe dovuto produrre la Innocenti GT186 esposta a pochi metri. Questa vettura semi sconosciuta dotata di "metà V12 Ferrari" subì un brusco stop prima di essere immessa sul mercato. Ammiriamo poi la concept Giugiaro GC50 su base 612 che come suggerisce il nome celebra i 50 di attività della Italdesign. Spostiamo lo sguardo di poco ed ecco una sorpresa: le forme innovative by Pininfarina della 360 Modena le conosciamo tutti, ma quello che non sapevamo è che esisteva anche una proposta di Giorgetto Giugiaro ed ora possiamo scruutarla di persona. Sazi di tutte queste intriganti curiosità? D'istinto diremmo di sì, ma il bello deve ancora venire! Camminando accanto a mostri sacri come 250 GTO, SWB e TDF arriviamo nell'ala più recente dove rischiamo "gli svarioni" e non certo per il caldo peraltro inesistente all'interno del Museo. Qui troviamo gli stadi del Progetto 150 ovvero: LaFerrari e la FXX K accompagnate dalla maquette di stile e dal mulotipo

di sviluppo. Siamo senza parole. Non contenti ci deliziamo con la serie completa delle fuoriserie e one off più recenti: la versione stradale della Pininfarina Sergio e la SP12 EC voluta dal cantautore britannico Eric Clapton con espliciti richiami estetici ripresi dalla 512 BB. Entrambe realizzate partendo dalla base della 458 Italia fanno da contorno alle altre specialità realizzate su base F12 ovvero: F12 TRS, F60 America e SP America. Quest'ultima è un pezzo unico richiesto da un collezionista newyorkese mentre la TRS, considerando che siamo davanti ad un'esemplare che oltre alla tinta presenta lievi differenze rispetto agli altri, ci fa affermare che al momento esistano almeno tre F12 TRS commissionate da altrettanti clienti. Infine merita un cenno di nota la F60 America. Questa barchetta è stata realizzata in soli 10 pezzi esclusivamente per i clienti statunitensi in onore dei 60 anni di presenza Ferrari negli USA e vista di persona è un vero inno alla spettacolarità. Inoltre è l'ultima Ferrari dell'era Montezemolo, un modello che conclude un periodo storico che rimarrà nel cuore degli appassionati. Ora abbiamo veramente finito con le sorprese e siamo già fuori dal Museo vittime dell'inesorabile arsura. Che facciamo, torniamo dentro?

Flavio Paina

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: [www.sfcbareggio.it](http://www.sfcbareggio.it)

e-mail: [presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it](mailto:presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it)

e-mail: [stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it](mailto:stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it)

Presidente: Francesco Di Martino

Segretario: Ugo Monsellato

Capo Redattore: Mauro Modena

Addetti Stampa: Giusy Costantino

Flavio Paina

Antonio Pellizzoni

Impaginazione e grafica: FdM

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



Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l.

c/o Ferrari S.p.A.

Via Abetone Inferiore, 4

41053 Maranello (MO) - Italy

[www.sfcscarl.com](http://www.sfcscarl.com)

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

ringrazia i principali sostenitori

