Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO SCUDFRIA FFRRARI CIUB SAN MARTINO DI BARFGGI

NUMERO 59 NOVEMBRE-DICEMBRE 2020

Start - Ciao Tino



Il nostro carissimo socio onorario e stimato amico di tutti noi, il pilota Gimax, al secolo Carlo Franchi, ne ha vissute di ogni con Tino! Gimax e Tino erano rivali durante le gare ma grandi amici nella vita. Sono rimasti sempre in contatto nel corso di tutti questi anni. Una settimana prima di morire Tino disse a Gimax di essere stanco di questa vita. E...il 3 agosto 2020 si è spento nella sua casa di Monza, Ernesto "Tino" Brambilla. E' morto all 'età di 86 anni, ma ormai da tempo si era ritirato dalla scena pubblica. Aveva corso con tutto, ma veramente tutto, kart, moto, automobili di ogni tipo. Una lunga sequenza di rischi e di fatiche, sempre raccontate col sorriso, sorretto da una memoria di ferro. Tino vivea sempre in coppia col fratello di Vittorio, scomparso nel

2001: i fratelli Brambilla, sempre insieme, in pista, come al lavoro nell' officina a due passi dal parco di Monza, simile a una caverna rumorosa e strapiena di meraviglie. Intere generazioni di appassionati sono cresciuti nel mito dei due fratelli veloci dappertutto. Tino, chiamato da Enzo Ferrari, avrebbe corso con la Rossa nel 1969 ma cadde in moto e il suo sogno svanì. A Maranello godeva del massimo rispetto per via della sua competenza meccanica straordinaria e infatti fu collaudatore della Dino



quale viaggiava da Monza a Maranello, da Maranello a Napoli e ritorno ogni giorno, per mesi. Vogliamo ricordarlo così ...col suo sorriso...in attesa di ascoltare da Gimax aneddoti e racconti sulla loro lunghissima amicizia.

stradale

con la

Giusy Costantino



SOMMARIO

Start

Editoriale 2

Member 2

Ferrari Universe 9

Pitlane 4

La penna ai soci 3

5
La penna ai soci 8

9 10

Photo finish | | |

#LIVEYOURFERRARIPASSION

PAGINA 2

ED176ಜ1ALE — Vi presentiamo il nuovo logo...

Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!

Ce l'abbiamo fatta; impegnati tra le curve e le varianti di questo difficilissimo 2020, abbiamo concluso il nostro gran premio e tagliato il traguardo del 2021. Forse un po 'acciaccati, con qualche graffio che ci ha segnati per sempre ... ma abbiamo visto la bandiera a scacchi. Per quanto riguarda il nostro club, ecco a voi il numero 59 di Cuore Rampante che va a chiudere il 2020. E vi presentiamo qui subito una novità: il nuovo anno inizia con il primo probabilmente di una serie di cambiamenti. Il Logo che distingue gli Scuderia Ferrari Club ufficiali cambia faccia: ci arriva da Maranello il "nuovo modello" che andremo fin da subito ad utilizzare. Che cosa ve ne pare? Aspettiamo di sapere se vi piace!

SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO





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

Vi lasciamo alla lettura degli interessanti articoli di questo numero, quasi tutti incentrati sul passaggio dal vecchio al nuovo anno. Considerazioni sull'imminente passato e previsioni per il prossimo futuro. La redazione tutta ringrazia Voi, appassionati lettori di Cuore Rampante, che non ci avete mai lasciati soli! E tutta la redazione porge ad ognuno di Voi luminosi auguri per un nuovo anno di "rinascita"...

> Giusy Costantino Instagram sfcsanmartinodibareggio

Member — Piccoli tifosi crescono...



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

tre mesi è oggi il socio più giovane del nostro sodalizio. In un momento di pandemia mondiale e di grande difficoltà nel mantenere vivi i nostri affetti e le relazioni interpersonali, ci riempie di gioia vedere crescere il nostro club così. Ci chiediamo: che futuro lasceremo a questi piccolissimi tifosi? Non lo sappiamo ... possiamo solo fare di tutto aprendo loro la strada con il nostro buon esempio. Noi ci mettiamo cuore e passione e, nonostante tutto, ci siamo! Siamo vivi, siamo qui ... per continuare a gridare insieme Forza Ferrari! Pare che vari dettagli nella gestione degli SFC stiano cambiando presso la segreteria a Maranello. Il nuovo presidente Luca Colajanni sta mettendo in pista modifiche all'assetto degli Scuderia Ferrari Club di tutto il mondo che speriamo non rallentino ed impoveriscano in entusiasmo la preziosa



Giusy Costantino

2021.

La penna ai soci — Storia del binomio Lancia – Pininfarina (seconda puntata)

Se nello scorso numero "Cuore Rampante" ci siamo soffermati sui primordi della collaborazione tra Lancia e Pininfarina, esaminando nello specifico la Lancia Dilambda, adesso ci concentreremo su un altro modello di Lancia che fin dalla sua presentazione Salone dell' Automobile di Torino nel 1956 riscosse un grande successo e cioè "Lancia Flaminia". Per la "Flaminia", Pininfarina disegnò una carrozzeria che risolveva in linee slanciate la mole notevole della vettura. Inoltre, dalla calandra anteriore,



studiata in posizione orizzontale, scomparve il tradizionale scudetto verticale Lancia. Anche la parte meccanica si staccò in parte dalle consuetudini della Casa con la scomparsa del classico avantreno Lancia ad elementi telescopici. A muovere il tutto, il mai abbastanza lodato V6 da 2.5 o 2.8 litri con potenze variabili tra i 119 ed i 140 CV, portatore di una fluidità di marcia senza rivali e di un 'elasticità di riferimento. Il progetto di guesta berlina fu curato dall'ing. Fessia che venne prescelto da Carlo Pesenti della Italcementi, da poco subentrato alla famiglia Lancia nella proprietà dell' Azienda. Dopo I'anteprima torinese del 1956 la "Flaminia" subì modifiche e messe a punto, così che la regolare produzione iniziò solo nell'estate del 1957. Altresì, al Salone di Torino del 1958 apparvero anche altre versioni derivate dalla "Flaminia" e cioè la "Coupé" realizzata come la Berlina da Pininfarina, la "GT Coupé e Convertibile", da attribuire alla Carrozzeria Touring, e la "Sport e Supersport" della Zagato. Se le Touring e le Zagato entrarono giustamente nell' Olimpo del collezionismo, sia pure con valori diversi, la Coupè ed in special modo la Berlina della "Flaminia" vivono attualmente in uno strano limbo del mercato. Se la Coupé è da definirsi una delle eterne incomprese, ma che comunque a chi la possiede trasmette un 'enorme gioia, la Berlina sconta un disinteresse da parte del mercato che va giudicato incredibile ed ingiustificato, ma in effetti è una sorte abbastanza condivisa da tutte le berline che, evidentemente, non riescono a comunicare agli appassionati i vantaggi pratici che esse portano al proprietario che le privilegia. Tra le vetture mondiali di classe dell'epoca, la "Flaminia" si presentò con un tono di eleganza e di signorilità che la pose su un piano di vettura veramente di prestigio e originale. Furono numerosi i fattori positivi che concorsero ad agevolare la guida di questa vettura: un motore potente e nel contempo elastico; uno sterzo preciso, leggero e con un buon "ritorno"; un confort di marcia complessivo nettamente superiore alla media della concorrenza.

In definitiva la "Flaminia" rivelò in ogni particolare costruttivo I'accuratezza che può soddisfare l'a utomobilista esigente e raffinato ed in più è da considerarsi una macchina bella, elegante, di gran classe e che armonizza il confort della grossa vettura americana col brio della vettura europea. Venne prodotta nelle sue varie versioni fino al 1970.

Pitlane — In vista del 2021...

Chiudiamo la stagione agonistica 2020 e diamo uno sguardo alla 2021. Team Mercedes ancora una volta sugli scudi come oramai succede dall'inizio dell'era turboibrida, team RedBull in grande crescita nel finale di stagione anche se paga lo scotto di aver già ricevuto lo stop dal fornitore di Motori Honda, Mclaren che si merita il Terzo posto tra i costruttori visto i progressi messi in pista durante tutto l'anno. Delusioni... o meglio rendimento sotto le aspettative? Sicuramente il team Ferrari è in pole position: nessuno dopo i primi test di Barcellona avrebbe immaginato una simile debacle della SF1000! Sul podio metterei sicuramente la Racing Point in quanto non è riuscita a concretizzare quanto di buono poteva trarre dalla Mercedes W10 del 2019 che una volta ridipinta di Rosa è divenuta la creatura del team di Stroll che doveva essere la vice Mercedes ed invece non ha concretizzato tutto il potenziale che aveva; l'unico che è riuscito a raddrizzare un po' la baracca è stato Sergio Perez, che nella seconda parte di stagione ha avuto un crescendo wagneriano nelle sue prestazioni e nella sua costanza in gara coronata col successo nel GP di Sakhir 2 e che è stato poi l'evento che gli ha aperto le porte nel team RedBull. Sul terzo gradino del podio posizionerei la Williams, storico team che in questo 2020 ha da una parte visto I 'uscita dalla proprietà la Famiglia Williams e dall 'altra non è stata in grado di produrre e sviluppare una monoposto che permettesse a George Russell di dimostrare il suo talento. Gli altri teams non citati si sono posti, a mio giudizio, nel torpore del centro gruppo senza infamia e senza lode, specie i due teams motorizzati con la Power Unit Ferrari che si sono ritrovati col fiato corto in rettilineo senza i cavalli che a Maranello non sono stati trovati nella Power Unit 2020. Lanciando uno sguardo alla Stagione 2021 Ferrari dichiara per la sua Power Unit di aver riacquistato almeno 30 cv il che non sarebbe male visto il gap di potenza che pagava nella stagione appena finita mentre, di contro, Mercedes, grazie ad uno dei tanti ingegneri italiani che lavorano a Brackley, dichiara di aver estratto altri 25 cv dalla nuova Power Unit. E' sempre vero che i conti si faran-

no quando tutte le monoposto 2021 metteranno pneumatici sull'asfalto dei circuiti e vedremo quali prestazioni riusciranno ad esprimere; purtroppo, con la questione dei limitati gettoni da spendere per le evoluzioni aerodinamiche e di telaio/



sospensioni non è lecito aspettarsi stravolgimenti dei valori in campo, tanto più che McLaren ritroverà il motore Mercedes e si andrà a riformare un connubio che in passato ha dato buoni risultati, oltretutto portandosi dietro anche I'entusiasmo di un Daniel Ricciardo che ha sicuramente voglia di fare bene. Cambi di casacca, a parte Checo in RedBull, abbiamo I 'arrivo di Sainz a Maranello a far da secondo a Charles Leclerc ed il passaggio di Vettel alla neonata Aston Martin; infatti in ottica 2021 avremo il cambio di casacca della Racing Point che diventa Aston Martin ed il team Renault che cambia colori e riporta in Formula Uno il Marchio Alpine. Insomma le premesse ci sono tutte per un 2021 dominato ancora da Mercedes ma con gli inseguitori che dovrebbero vedere un po' da più vicino il retrotreno delle monoposto di Brackley. Tanti Auguri per un 2021 di rinascita un po' per tutti. Forza Ferrari, Sempre! La Rossa è una fede, non basta indossare una maglia rossa e sventolare una bandiera per dire sono ferrarista, come diceva un certo Enzo Ferrari: "La Passione non la si può descrivere ma la si può solo Vivere "!

Luca Zebri



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



tel. 0290360751 ldavide@gransassocar.com

Oltre alla vendita e ad una accurata assistenza, noleggio auto d'epoca con conducente per cerimonie



La migliore professionalità al tuo servizio.



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.

La penna ai soci — Intervista al nostro presidente

Carissimi soci ed amici, oggi intervistiamo il nostro presidente Giusy; lei è schiva e non ama parlare di sé ma si è messa in gioco ed ha risposto volentieri alle nostre domande.

"Come è nata la tua Passione Rossa?" – Era la fine degli anni Settanta, ero una bambina curiosa e mi sedevo sul divano accanto a mio papà a seguire le gare di Formula Uno. Mia sorella, allibita, mi diceva: ma come fai a guardare queste auto che girano in tondo, non ti annoi? lo le rispondevo: non girano in tondo, è uno sport bellissimo, guarda le monoposto Rosse; sono stupende, tutti ne parlano...escono dal genio di Maranello...

" Abbiamo vissuto questi ultimi anni in modo molto particolare, un



2019 emozionante con la crescita di Leclerc e 2020 molto al di sotto delle aspettative, tu come vedi il 2021?" – Diciamo che il 2020 è un anno da cancellare in toto, per vari motivi. Guardo al 2021 con positività perché alla fine mi dico: ok che non c 'è limite al peggio, ma non ditemi che può andare peggio di così!"

"Tra le Ferrari che ti piacciono sappiamo che hai un debole per la F40. Come mai?" – Partendo dal presupposto che, come diceva Enzo Ferrari, "La migliore Ferrari che sia mai stata costruita è la prossima", se devo fare un nome dico F40; nata per festeggiare i 40 anni del marchio, pur così "cruda" aveva carattere da vendere! E diciamo poco col fatto che, con i suoi 324 Km /h dichiarati, al momento della sua presentazione, era la vettura stradale più veloce in circolazione?

"Ci dici la tua emozione più grande da tifosa e la tua emozione più grande da presidente?" La mia emozione più grande da tifosa è stata la prima volta che ho varcato il cancello dello stabilimento Ferrari in via Grizzaga. Una sensazione fortissima, non so descriverla. Ho pianto! La mia emozione più grande da presidente ricevere dalle mani di Mick Schumacher il premio per il miglior club al mondo con presidente donna. Per due motivi: incredibile come Mick assomigli al papà nella gestualità e nei modi ed indescrivibile in quel momento il mio orgoglio nel rappresentare un SFC bello come il nostro con oltre 35 anni di storia!

Scuper Jacon Character County of the Consideration of the Consideration

"Hai visitato Alfa Romeo, Ferrari e Dallara. Cosa hai trovato in comune e cosa di diverso tra questi tre marchi italiani? – Nei tre marchi ho visto il "genio italiano" ... ingegneri, imprenditori con quella marcia in più! Nomi che fanno grande ed unico il nostro Paese. Non dimentichiamolo mai! Tre nomi che nell'arco della storia si sono incrociati, intrecciati ...mantenendo allo stesso tempo le loro peculiarità!

"Cosa consigli a tutti in questo momento così difficile?"

Non ho dubbi; consiglio ottimismo e positività. Qualsiasi cosa succeda non dobbiamo perdere mai il sorriso!

«Gente allegra il Ciel I 'aiuta» recita il proverbio, ma forse più che dal cielo I 'aiuto deve arrivare direttamente da noi!

Rodolfo Pozzi

Anteriore





Posteriore





La penna ai soci — La nuova Fiat 500 elettrica (prima puntata)

La Fiat 500 dell'ultimo decennio, essendo per gli italiani un'auto decisamente popolare, con l'inizio delle vendite della versione elettrica, potrebbe essere, per molte persone, la vera occasione di informazione su questa nuova tipologia di auto, fino ad arrivare eventualmente a considerarla nella scelta come seconda auto per gli spostamenti in città. Per far capire come bisogna usare una macchina elettrica e per sfruttarne appieno i vantaggi, in special modo su un modello come la 500, destinato per lo più ad un utilizzo giornaliero, sarebbe utile far dei paragoni con auto a gpl o a metano già presenti sul mercato come la stessa 500 o la Fiat Panda. Infatti, le utilitarie che funzionano a gpl o a metano, così



come quelle elettriche, hanno un 'autonomia in media di 250-300 km e vengono quasi sempre utilizzate per gli spostamenti quotidiani durante la settimana, con percorrenze al di sotto dei 50 km. Completamente differente è il paragone tra veicoli a gpl o a metano ed elettrici per il rifornimento di carburante e la ricarica: se con un 'auto a gpl o a metano per fare un pieno ci vogliono circa 10 minuti, tra le code per aspettare di essere serviti ed il tempo effettivo di rifornimento, invece per un 'auto elettrica bisogna ricordare che il confronto con una colonnina pubblica di ricarica veloce non è verosimile dato che questa modalità di ricarica in corrente continua non è concepita per un uso quotidiano ma bensì per quando si usa I 'a uto per un viaggio a mediolungo raggio. Se poi tanti italiani, anche molto giovani, volessero considerare di avere una sola auto a funzionamento elettrico, come la 500 elettrica, per guidarla a 360° sia in città che in autostrada, per il weekend o per andare in vacanza, per loro è ancora realisticamente prematuro che ciò possa verificarsi. Al di là del fatto che con gli incentivi possa essere accessibile economicamente, per forza di cose vi è la necessità di mettere in conto di avere un posto auto a disposizione a casa per ricaricare I'auto. La Nuova 500 elettrica rappresenta il primo modello nato full electric della storia della Fiat ed è basato su una piattaforma completamente nuova, che deriva da un lungo periodo di lavoro e da ingenti investimenti, quantificabili in 700 milioni di euro, con lo scopo di rivoluzionare la mobilità nel nostro paese. La 500 100% elettrica, che viene nuovamente costruita a Torino Mirafiori a distanza di 48 anni dalla prima Fiat 500, e che non andrà a sostituire da subito I attuale generazione di 500, ha tutte le carte in regola per scalare le classifiche di vendita in Italia ma anche in altre nazioni europee, quali ad esempio il Regno Unito, ed inoltre è quasi confermato il suo approdo negli USA. Nel prossimo numero di "Cuore Rampante" affronteremo i dettagli tecnici della Nuova Fiat 500 elettrica descrivendo le versioni, gli allestimenti e le modalità di guida disponibili, le impressioni di guida, l' essenza dell'infotainment, i sistemi di sicurezza e di assistenza ed il listino prezzi con i relativi incentivi statali.

Sandro Salis

In breve...

Ecco a lato il Calendario provvisorio del Mondiale F1 2021.

Che la data ancora libera del 25 aprile venga occupata dal Gp da corrersi di nuovo a Imola?...Staremo a vedere...

2 I MELBOURNE AUSTRALIA	27 LE CASTELLET FRANCIA	SINGAPORE SINGAPORE
28 SAKHIR MAR BAHRAIN	SPIELBERG AUSTRIA	10 SUZUKA GIAPPONE
II SHANGHAI CINA APR	REGNO UNITO SILVERSTONE	24 AUSTIN OTT
25 TBC	BUDAPEST UNGHERIA AGO	CITTÀ DEL MESSICO MESSICO
9 BARCELLONA SPAGNA MAG	29 SPA- FRANCORCHAMPS AGO BELGIO	74 SÃO PAULO BRASILE
23 MONACO MAG	5 SETT ZANDVOORT PAESI BASSI	28 JEDDAH ARABIA SAUDITA
6 BAKU AZERBAIJAN GIU	12 MONZA SETT	5 YAS MARINA ABU DHABI
13 MONTREAL CANADA	26 SOCHI SETT	

Ferrari Universe — E anche questo 2020 ce lo siamo tolto dai...

Finalmente questo benedetto 2020 sta per chiudersi e come direbbe il Milanese Imbruttito "ce lo siamo tolto dai..." Ma il 2021 non sarà poi tanto diverso, almeno nei primi mesi! Pensare che le premesse erano state ottime, una presentazione a Reggio Emilia, patria del tricolore italiano, che ci lasciava sperare che la SF1000, così nominata per i 1000 Gp, fosse una monoposto pronta a lottare per il campionato; alla fine ha solo vinto il premio "alla carlona" e i nostri due beniamini in Rosso non sono mai stati in gioco per posizioni importanti, se non in sporadici casi fortunati. Il nostro club aveva in calendario eventi di primo livello, una golosa gita a Domodossola per visitare I' Officina del Cioccolato che tra le sue bontà produce anche una F1 di cioccolato, una visita alla Brumm, azienda che produce modellini, i biglietti per il gp di Monza già acquistati, una trasferta al Gp di Monaco, insomma eravamo pronti e carichi a molla! Ma poi abbiamo dovuto imparare la parola lockdown, abbiamo dovuto prendere confidenza con la parola pandemia, abbiamo imparato a fare la conta di contagiati e morti provocati da questo nemico invisibile che ci sta ancora condizionando e fa sì che i club non possano organizzare eventi. Allora ci siamo reinventati ed abbiamo imparato a tenere le relazioni con i nostri amici ed i nostri affetti in modo "virtuale" tramite incontri sulle varie piattaforme tra cui Zoom. Abbiamo imparato ad apprezzare la F1 virtuale, la Indy virtuale, i rally in virtuale; e poi, per fortuna, le tv hanno iniziato a dare importanza agli eventi motoristici; in particolare, grande risalto è stato dato al Rally di Monza, che quest' anno è stato tappa del mondiale Rally: abbiamo visto girare nel parco di Monza e per le strade delle montagne bergamasche gli assi del volante con le loro WRC plus, veri e propri missili a 4 ruote motrici. Ho molto apprezzato #distantimauniti, collage di foto realizzato dalle segreteria in un momento in cui anche un piccolo gesto dava comunque sostegno e, a marzo/aprile ne avevamo davvero bisogno! Purtroppo mi sa che anche il 2021 non si aprirà sotto in migliori auspici; la speranza è che il mondiale di F1 possa partire da Melbourne a marzo e che si possa avere un mondiale " normale", negli autodromi con il pubblico presente; sarà segno che questo nemico invisibile non ci ha battuto, ha vinto qualche battaglia, ma la guerra l'abbiamo vinta noi! ...e chissà cosa ci riserverà il futuro, speriamo un futuro pieno di eventi all'insegna del #liveyourferraripassion, hashtag che ci accompagna da anni e che noi ferraristi non dimentichiamo, perché nel bene o nel male, in ricchezza e in povertà, nella salute e nella malattia, un piccolo pezzo del nostro cuore ha tatuato il Cavallino Rampante... Sempre Forza Ferrari!!! Mirco Minghelli

La penna ai soci — Schumacher o Hamilton?

I dilemma attuale: Schumacher o Hamilton? Noi, appassionati in Rosso, abbiamo con un po' di sofferenza constatato come il pilota inglese abbia agguantato il kaiser come numero di mondiali vinti, raggiungendolo a quota 7. Dopo la Turchia in tanti hanno iniziato a chiedersi chi dei due fosse il migliore: alcuni addetti ai lavori si sbilanciano in base al rapporto che hanno avuto con i piloti. In particolare, due persone hanno collaborato con entrambi, Aldo Costa e Ross Brown: loro mettono alla pari i due piloti, forse per non far torto a nessuna delle due tifoserie. lo provo a darvi un parere cercando di non farmi coinvolgere dalla passione sfrenata per la Rossa. Iniziamo con il numero di gare disputate dai due piloti: nelle ultime stagioni il maggior numero di Gp in calendario ha aiutato Hamilton dandogli più possibilità di vincere più gare in una singola stagione e questo gli ha permesso di raggiungere più facilmente il numero di vittorie di Schumacher. Pensiamo poi alla "gavetta": il tedesco ha iniziato con una Jordan e dopo un solo Gp è passato alla Benetton crescendo ed imparando prima da un certo Piquet e poi dal nostro Patrese, creando una squadra lavoro che lo seguirà per tutta la sua carriera, con l'avvicendarsi anche di altre persone tra cui per esempio Todt. Il tedesco è cresciuto con la squadra, aumentando le prestazioni e portandola a due titoli mondiali, fino ad arrivare nel 1996 alla scommessa più grande: riportare il Cavallino Rampante al successo. In quel 1996, con una rossa da quarto posto nei costruttori, il tedesco si è tolto la soddisfazione di 3 vittorie e dalla stagione successiva, ad eccezione del 1999 e 2005, pur con una macchina inferiore, ha lottato per la conquista del titolo, fino ad arrivare al 2000 anno in cui inizia il suo "impero". Per quanto riguarda l'inglese ha iniziato subito con un top team ed ha iniziato subito a giocarsi il titolo; il passaggio dalle categorie minori alla F1, infatti, negli ultimi anni è meno difficile che in passato. Dal mio punto di vista direi Schumacher il migliore ma ritengo sia impossibile dire chi sia il più forte di tutti i tempi in quanto ci sono vari parametri che non permettono una valutazione omogenea. Possiamo dire che Hamilton è il più forte dell' era ibrida, Schumacher il migliore da metà anni 90 fino ai primi anni 2000, e così via per tutti i piloti del passato. L'unica cosa di cui siamo sicuri è che noi della Ferrari siamo e saremo sempre i migliori! E secondo voi chi è il più grande di tutti i tempi? Rodolfo Pozzi

La penna ai soci — Premi 2020

Anche quest 'anno, solo come ho fatto su Cuore Rampante nel 2019, ho deciso di assegnare i premi come fa ogni week-end di gara Race Anatomy, trasmissione di approfondimento di Sky. Il premio "Gododendro", che va a chi gode ma senza esternare il suo godimento, lo do sicuramente a Lewis Hamilton, premio per l'impresa di raggiungere Schumy nei titoli mondiali e superarlo nella classifica dei piloti più vincenti di sempre; per questo Hamilton si merita di godere dentro,



fuori, ovunque. È il più vincente della storia, aiutato sicuramente da una vettura e una squadra che domina da anni; la sua striscia di risultati positivi è impressionante. Il premio "Rododendro", che va invece a chi rosica ma non può darlo a vedere, lo assegno a Vallteri Bottas, woodman, che oltre a venire costantemente battuto da Hamilton, si è visto, nel GP di Shakir, affiancare da George Russell, pilota seguito da Toto Wolff e in forza alla Williams, che al primo GP in Mercedes ha dimostrato di essere una, forse anche due, spanne sopra woodman; se la squadra non fosse andata in tilt completo, avrebbe vinto il suo primo GP dominandolo. Il premio "La Carlona", in onore di Sergio Marchionne, che in un Gp di qualche anno fa disse appunto che in Ferrari avevano fatto un po'le cose " Alla Carlona ", non può che andare alla Ferrari per la stagione 2020, sicuramente difficile per la pandemia, ma anche per una vettura, la SF1000, presentata in pompa magna a Reggio Emilia 11 gennaio 2020, che non si è dimostrata all'altezza delle vetture di testa, Mercedes e Red Bull, che con il famoso motorone Honda si è piazzata costantemente davanti alla rossa. Il premio "The Donald ", premio che viene assegnato a chi compie un 'impresa smargiassa, "da sborone" come direbbe Oriano Ferrari, lo do a Roman Grosjean, che esce indenne, grazie all 'Halo ed alle norme di sicurezza volute fermamente da FIA, da un incidente da brivido; erano anni che non si vedeva un incidente come quello di Grosjean, che è uscito vivo dalla sua Haas in fiamme, incastrata in un guard-rail. Il premio "Maldonado", che va a chi compie incidenti spettacolari, lo assegno a George Russel che a Imola, terzo GP in Italia in questa stranissima e complicatissima stagione, in regime di Safety Car, ha pensato bene di stampare la sua Williams contro un muro, perdendo il controllo della vettura in maniera inspiegabile. Menzione d'onore al nostro Charles "Carletto" Leclerc, che nella foga di recuperare e sopperire agli evidenti limiti della sua SF1000 ha più volte innescato incidenti, distruggendo la gara di Seb Vettel in Austria, distruggendo la sospensione della sua SF1000 in Sakhir, andando a muro a Monza. Non può mancare anche una menzione speciale a Mick Schumacher, figlio del nostro indimenticato campione, che è diventato campione di Formula 2, e che nel 2021 diventerà pilota di F1 con il team Haas. Dopo un inizio esagerato del suo compagno di squadra Robert Schwarzmann, è riuscito a portare a casa ottimi risultati, tra cui la vittoria a Monza; da far scendere la lacrimuccia l'immagine in cui Mick arriva al podio a Monza e passa vicino all'immagine del papà, quasi a voler raccogliere il suo testimone. Infine, anche se non esiste il premio per chi porta una certa "sfiga", assegno un premio a Netflix; I'anno scorso riprese il week-end di Mercedes in Germania, week-end in cui il team e i suoi piloti, ne fecero una più di Bertoldo, quest 'anno ha ripreso il week-end di Ferrari a Monza, e anche qui ne sono successe di tutti i colori, e ha ripreso il week-end di Shakir di Mercedes... Fossi in loro, una ravanata quando passa qualcuno di Netflix me la darei!!!

Mirco Minghelli

Photo finish — SF21

La nuova monoposto che correrà il mondiale 2021 si chiamerà SF21. Il nome non rappresenta una grossa novità, così come non avrà grosse novità neppure la nuova monoposto. Binotto ha detto che il team ha scelto un nome molto semplice per la nuova vettura "perché crediamo che il prossimo anno sia un passaggio al 2022, quindi manteniamo il nome SF21". E poi ha aggiunto: "S arà sicuramente un'auto parzialmente congelata, lo stesso telaio del 2020. È così." Quindi,



niente di particolarmente entusiasmante ci attende, almeno per quanto riguarda il telaio. L'auto del prossimo anno sarà strettamente basata su quella del 2020 a causa delle nuove regole che limitano le modalità in cui i team possono modificare i loro progetti. Se dal punto di vista dell'aerodinamica non c'è da aspettarsi nessuno stravolgimento importante, sul fronte power unit ci si attende una vera e propria innovazione tecnica. Pare che, Mahle, azienda che lavora fianco a fianco con Ferrari per lo sviluppo e la progettazione del motore e delle sue parti interne, abbia sviluppato per il Cavallino un'innovazione importante dal punto di vista tecnologico; il tutto pare sia legato al sistema di iniezione del carburante. Il nuovo sistema, infatti, con funzionamento "a getto", ormai ampiamente collaudato sulle vetture di serie, sembra prossimo a fare il suo debutto in Formula 1 e in primis proprio sulla Ferrari 2021. Se ne dovrebbe beneficiare sia in potenza che a livello strutturale Staremo a vedere! Intanto Binotto fa sapere che in Ferrari stanno pianificando gli eventi di lancio: la SF21 non apparirà fino ai test pre-stagionali in Spagna. "Organizzeremo in modo diverso la presentazione della Ferrari 2021. Inizialmente ci sarà un evento in cui presenteremo la squadra, i nostri piloti, ai nostri fan, ai nostri partner e ai giornalisti", questa la rivelazione di Binotto. Non ci resta che aspettare fiduciosi e sempre guidati dalla nostra grande passione!

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: Giusy Costantino Direttore Sportivo: Luca Zebri Capo Redattore: Giusy Costantino

> Giusy Costantino Luca Zebri Mirco Minghelli

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino Luca Zebri

Addetti Stampa:





Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali

sostenitori









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



Scuderia Ferrari Club 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...

Orta San Giulio - 20 Settembre 2020

