

# Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE  
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO  
NUMERO 73 LUGLIO 2024

SCUDERIA FERRARI CLUB  
SAN MARTINO DI BAREGGIO



Created by Giulia Angela Sangion

## Sommario:

Copertina	pag. 2
Editoriale	pag. 3
La 24h di Le Mans	pag. 4
Festa delle ciliegie 2024	pag. 5
Pranzo in cascina di inizio estate	pag. 5
Super quiz del mese	pag. 5
La Safety Car in Formula 1	pag. 6-7
Family Day: il racconto dei soci	pag. 8-9
Family Day 2024: nel cuore della passione	pag. 10-11
Visita all'Heritage Hub	pag. 12-13
Come cambierà la Formula 1 nel 2026	pag. 14
Solo fortuna o...	pag. 15
Al volante con Ollie Bearman	pag. 16-17
La Ferrari 288 GTO	pag. 18

#LIVEYOURFERRARIPASSION

## EDITORIALE

Per questo numero di Cuore Rampante l'editoriale lascia posto agli auguri di buone vacanze da parte di tutta la redazione.

*Un carissimo augurio di buone vacanze a tutti voi soci di SFC San Martino di Bareggio, alle vostre famiglie e a tutti gli amici del club. Ci rivediamo a settembre e a fine mese per festeggiare insieme i nostri 40 anni con un evento unico e irripetibile.*

*Mirco Minghelli*

*E' ora di concedersi un po' di sano relax...Buone vacanze!*

*Sandro Salis*

*Cari amici, passate una gioiosa, soleggiata e simpatica estate! E anche sotto l'ombrellone: forza Ferrari!*

*Chiara Minotti*

*Buone Vacanze Rampanti!*

*Rodolfo Pozzi*

*Tantissimi auguri a tutti i soci rampanti per una fantastica estate! Sempre forza Ferrari!*

*Arianna Venturini*



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



Arianna Venturini ferrarista lover e appassionata di Formula 1, segue il brivido delle corse con uno zaino in spalla e una tenda per due



Chiara Minotti, Praticamente cresciuta "a pane e FI", fin da piccola adora passare il tempo libero sulle tribune dell'Autodromo.



Sandro Salis Tifoso da sempre della rossa, il suo motto è "i piloti cambiano ma la Ferrari rimarrà sempre nel mio cuore"



## La 24 Ore di Le Mans

A transitare per prima sotto la bandiera a scacchi e raccogliendo l'applauso dei 329 mila spettatori che hanno assistito all'evento, è la 499P numero 50 del team ufficiale Ferrari – AF Corse condotta al traguardo da Nicklas Nielsen, che ha condiviso la vettura con Miguel Molina e Antonio Fuoco. Se la 499P numero 50 è stata la principale protagonista della 24 Ore, che ha condotto da leader per ben



72 giri, a completare una giornata destinata a rimanere nella memoria dei tifosi è la terza posizione al traguardo della Le Mans Hypercar "gemella", la numero 51 di Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi – vincitori lo scorso anno sul circuito de La Sarthe – staccata di soli 36" rispetto ai compagni di squadra. Il risultato è stato il frutto di un lavoro di squadra impeccabile che ha permesso alle 499P ufficiali del Cavallino Rampante di rimanere in lotta per la leadership nell'intero arco della corsa, ottimizzando le prestazioni delle vetture e diversificando le strategie in particolare nella scelta degli pneumatici, nell'arco di una

gara caratterizzata dalla pioggia che ha determinato quasi sette ore di Safety Car, in particolare nella notte. Per Il Cavallino Rampante si tratta dell'11esima vittoria assoluta nella classica maratona endurance

francese, la seconda consecutiva dopo quella ottenuta nel 2023 con la 499P numero 51: i precedenti risalgono al 1949, 1954, 1958, e agli anni compresi tra il 1960 e il 1965. Nell'albo d'oro della Casa di Maranello a Le Mans figurano, inoltre, 29 successi di classe: le vittorie complessive, quindi, raggiungono quota 40. Trionfando alla 92esima edizione della 24 Ore di Le Mans e al GP di Monaco di Formula 1, Ferrari è il primo costruttore a salire sul gradino più alto del podio di due delle più prestigiose gare al mondo, nel medesimo anno, dal 1934. Assieme alla 500 Miglia di Indianapolis, queste due manifestazioni sportive costituiscono la "Triple Crown of Motorsport".



Rodolfo Pozzi



## Festa delle Ciliegie 2024



Ogni anno a Bareggio si tiene la festa delle ciliegie, tradizione consolidata per il paese, in cui ha sede il nostro club. Sulla fine del 2023 la casa editrice "66and2nd" con cui avevamo collaborato per la presentazione del volume di Diego Alverà, mi ha proposto il libro di Alfredo Giacobbe, Michael Schumacher - l'uomo dietro la visiera", e considerando che la prima vittoria in Ferrari di Schumy fu il 2 giugno 1996 ho unito le cose e proposto la data del 1 giugno all'editore che ha su-

bito accettato.

Sempre nello spirito di collaborazione tra club ho coinvolto i club di Abbiategrasso, Como, Erba e Sant'Angelo Lodigiano, con cui abbiamo collaborato per molte presentazioni. Il un caldo sabato pomeriggio, uno dei pochi di giugno, abbiamo accolto Alfredo tra noi, e con il nostro socio Giorgio Prando, ci ha raccontato il suo libro, rispondendo anche alle domande del pubblico, in particolare ha colpito tutti un ragazzo con una grave disabilità che gli ha posto una serie di domande a cui Alfredo ha risposto con grande passione, si vede che conosce molto bene la storia di Schumy. Alla fine della presentazione Alfredo ha firmato le copie, rischiando quasi il crampo dello scrivano, per quante copie ha firmato. Ci siamo lasciati dopo una veloce cena e abbiamo fatto rientro a casa, pronti per il giorno dopo. Il due di giugno ci siamo spostati in centro a Bareggio e abbiamo esposto 4 bolidi rossi dei nostri sempre disponibili soci, e abbiamo trascorso la giornata in compagnia, tra un giro alle bancarelle, due chiacchiere e un immancabile pranzo pantagruelico. Fin qui tutto bene, poi in 15 minuti il finimondo, il diluvio universale, in tre anni che partecipo alla festa, ha sempre piovuto, e ci ha fatto scappare a casa in fretta e furia....



Ritenta e sarai fortunato si dice, vedremo nel 2025 cosa succederà.



Mirco Minghelli

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

tel. 0290360751  
ldavide@gransassocar.com

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

**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*

dal 1919  
**ARTIGRAFICHE**  
**Rossanigo**

Via San Domenico 12  
2010 Bareggio Mi  
tel. 02.9036011  
info@artigraficherossanigo.it

*Le tue stampe realizzate con cura e precisione. Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.*

## Pranzo in Cascina d'inizio Estate

Vacanze vacanze vacanze...



Le attendiamo con ansia, finalmente arrivano ma non te ne accorgi neanche e sono finite.... ma le vacanze sono le vacanze e quindi non si può non fare un buon pranzo in compagnia.

Il 7 luglio ci siamo dati appuntamento all'agriturismo Cascina Pietrasanta di Magenta, che tra l'altro è iscritto da quest'anno al club....una casualità che mi ha lasciato a bocca aperta.

Alle 12:30 abbiamo raggiunto l'agriturismo e poi abbiamo iniziato un buon pranzo in compagnia. Tutto cibo di ottima qualità e un'ottima torta, accompagnati da tante risate e allegria.

Dopo pranzo il nostro socio e fondatore Ugo Monsellato ci ha illustrato l'evento dei 40 anni che si svolgerà a fine settembre, ma questa è un'altra storia....una bella storia che vi consigliamo di non perdersi.

Mirco Minghelli



## Super quiz del mese

Quale pilota concluse la sua esperienza in Ferrari con la conquista di 0,5 punti al GP d'Australia?

Vi diamo qualche indizio con il numero della monoposto in foto...



## La Safety Car in Formula 1

Presidio fondamentale per la sicurezza dei piloti in pista e potenziale game changer dell'esito delle gare: ecco la Safety car di Bern Maylander.

O meglio, sono due le due vetture che svolgono il ruolo di Safety Car nelle diverse sessioni dei Gran Premi di Formula 1 dal 2021, che ha visto accostarsi alla classica *Mercedes AMG GT Black Series*, l'*Aston Martin Vantage F1 Edition*, della quale in questo campionato è stata portata una versione aggiornata, conforme alle indicazioni di miglioramento indicate dai piloti.

La Safety car venne introdotta in F1 per il Gran Premio del Canada nel 1973 e, a partire dal 2000, è condotta da Bern Maylander, nome divenuto ormai famosissimo nel circus della F1 e de motorsport.

Il pilota tedesco, che aveva già un consistente background di competizioni agonistiche con esperienza sia in Formula 3000 sia nella classe GT dove ottenne un secondo posto alla 24 Ore di Le Mans nel 1999, fu chiamato a guidare la Safety Car da Charlie Whiting, lo storico direttore di gara della F1, che si occupava anche di sicurezza in pista.



Come raccontato a F1 Nation - il podcast della F1- il pilota della Safety car ricorda l'interessante esperienza accumulata nel corso degli anni di guida davanti alle monoposto di F1, F2 e F3, rinnovando la motivazione per il suo lavoro e sottolineando l'importante lavoro svolto negli anni a miglioramento dei regolamenti e delle disposizioni di sicurezza in pista.

E' un lavoro fondamentale per tutta la F1, che si costruisce pezzo per pezzo anche valorizzando i feedback dei team e dei piloti stessi.

Salendo in macchina con lui - sulla sua macchina, al suo posto- Maylander spiega la sua visuale dall'abitacolo ed il suo ruolo quando la direzione gara decide: "Safety Car Deployed": "La direzione gara ha una visione completa di cosa accade in pista, dove è l'incidente, se il tracciato è bloccato da qualche parte, le varie situazioni di pericolo. In quel momento i piloti non ci pensano, perché sono concentrati su ciò che devono fare, mantenere la temperatura delle gomme, le pressioni al giusto livello e cose simili per la partenza".

## La Safety Car in Formula 1

Maylander infatti non parla -fortunatamente- direttamente con i piloti ma solo con la direzione gara che lo informa di ciò che sta succedendo in pista e delle azioni da intraprendere alla guida del "trenino" delle monoposto dietro di lui. Per esempio, nel caso in cui sia necessaria un'andatura lenta per la presenza di detriti sul tracciato, Maylander viene prontamente informato, affinché possa calibrare l'andatura della sua vettura per permettere ai marshall di ripulire la pista o, addirittura, fare un giro in più o in meno rispetto alle condizioni che si verificano.

La sicurezza, infatti, è sempre messa al primo posto.

L'abitacolo della Safety car è un esempio di innovazione tecnologica molto particolare: è infatti dotato di una mappa con GPS che segnala la posizione delle monoposto sulla pista e l'ordine delle stesse dietro la vettura di sicurezza, e in cui sono segnalate le bandiere gialle esposte nel circuito. La parte preponderante è quella dedicata alla radio, che permette le comunicazioni con la direzione gara e il responsabile delle operazioni di sicurezza, mentre la strumentazione più curiosa è la presenza di un grande specchio in HD attraverso il quale il co-pilota può identificare e controllare tutte le vetture dietro di lui.



Come sappiamo la Safety car può anche condizionare le gare dei piloti poiché quando ne viene disposto l'utilizzo, i team possono decidere strategicamente di effettuare il pit-stop, sfruttando il cosiddetto *cheap pit* in quanto le tempistiche per la procedura della sosta in regime di Safety car vengono drasticamente ridotte ed i distacchi dagli avversari completamente annullati.

Non mancano, però, anche i momenti più entusiasmanti per Maylander quando, ad esempio, la direzione gara gli impartisce l'ordine di mantenere una certa velocità nei rettilinei che gli permette di andare in flat out. Ciò accade spesso in piste veloci come a Baku, dove la Safety car raggiunge i 280 km/h.

E' vero: la Safety car rallenta le monoposto di F1 che al suo seguito sono costrette a ridurre il loro passo, ma Maylander alla guida raggiunge velocità che realisticamente...non sono così basse. Questo ci dice quanto sia davvero complicato avere la percezione realistica della velocità che raggiungono le F1 in pista.

Chiara Minotti



## FAMILY DAY: il racconto dei soci

Dopo l'interruzione per il Covid, quest'anno si è ripresa la tradizione del Family Day, evento realizzato da Ferrari per i dipendenti, che possono far visitare la fabbrica in tutta libertà a parenti e amici.

Quest'anno sono stati invitati anche gli SFC, in maniera proporzionale, si sono divisi gli ingressi disponibili.

Ci siamo divisi in due gruppi. 6 soci al sabato e 5 la domenica; così una volta ritirato il pass abbiamo potuto accedere alla fabbrica Ferrari e visitare tutti i padiglioni. Devo ammettere che erano veramente tanti, compreso il nuovo E-Building, in cui verrà realizzata la Ferrari elettrica, inaugurato il giorno precedente dal Presidente della Repubblica.

Chi è andato al sabato ha anche potuto visitare lo stabilimento Scaglietti a Modena, luogo dove prendono forma le carrozzerie della Ferrari e viene assemblata la Daytona SP3, gioiello di casa.

Dopo un veloce giro al temporary store abbiamo preso la via del ritorno, stanchi ma veramente felici, non so se capiterà ancora un'occasione del genere.

Mirco Minghelli



Il 23 giugno io e mio marito

Marco siamo stati tra i soci fortunati a poter celebrare e festeggiare la giornata dedicata alle "Persone Ferrari" ovvero alle famiglie, ai parenti e agli amici dei dipendenti Ferrari Spa. Dopo 5 anni di assenza a causa del Covid, l'evento ha ottenuto un numero record di presenze all'interno dello stabilimento: oltre 30 mila persone nelle giornate del 22 e del 23 giugno.

Insieme ad altri amici soci, il grandissimo Ettore, Angelo e Antonio ... ci siamo trovati la mattina del 23 davanti all'ingresso dello stabilimento, abbiamo ritirato i pass e siamo entrati in anticipo rispetto all'orario previsto d'ingresso (più tempo di visita per noi, che felicità!).

Dopo una visita ai diversi settori e una pausa caffè della metà mattina, ci dirigiamo dopo la pausa pranzo alla GES, la Gestione Sportiva Ferrari realizzata nel 2012 dall'Arch. Wilmotte e dall'Ing. Quaranta, concepito per essere interamente dedicato al reparto corse e alle diverse attività della Scuderia Ferrari. Il complesso occupa un'area di circa 16.000 metri quadrati comprensivo anche di una vasta area verde e percorsi di viabilità interna. L'intero edificio è suddiviso in tre piani. Il piano interrato e il piano terra dove vengono assemblate le vetture di Formula 1, il primo piano dedicato alle aree della comunicazione e degli eventi e il dipartimento tecnico. Siamo riusciti a visitare vicino alla pista di Fiorano il reparto Endurance e Corse Clienti dove abbiamo visto le bellissime macchine trionfanti della 24h di Le Mans: la n.50 di Antonio Fuoco-Miguel Molina e Nicklas Nielsen e la Ferrari n. 51 di Pier Guidi, Calado e Giovinazzi.

Che dire, una giornata piena di emozioni e in buona compagnia! Chissà se capiterà mai un'altra occasione così bella!

Arianna Venturini

Un'occasione unica ed emozionante per scoprire l'essenza del mondo Ferrari: questa è stata la stupenda giornata del Family Day trascorsa a Maranello, insieme agli amici di tutti i Club e alle persone che, grazie al loro lavoro, rendono Ferrari grande nel mondo.

Un tour esclusivo per esplorare tutta la fabbrica di Maranello, i diversi reparti di produzione, gli spazi di Scuderia Ferrari e lo stabilimento Scaglietti a Modena per sentirsi davvero parte dell'Universo Ferrari.

Chiara Minotti

## FAMILY DAY: il racconto dei soci

Il Ferrari Family Day 2024 è stato l'evento che ha riunito colleghi, amici e famiglie per una giornata di divertimento, condivisione e allegria ed ha rappresentato un'occasione preziosa per celebrare la grande famiglia aziendale dell'impresa modenese nata ormai 107 anni fa e fortemente radicata nel territorio. Anche la Scuderia Ferrari Club di Bareggio ha avuto il privilegio di partecipare a questo



evento con una delegazione di 11 persone (6 persone sabato 22 giugno e 5 persone domenica 23 giugno) ed io sono stato uno tra i fortunati. Durante il Family Day ho avuto modo di visitare in particolare: l'Officina Pilota, l'E-Building, il Testing e Finizione, il Montaggio Vetture, il settore Classiche, la Scuderia Ferrari, l'Endurance & Corse Clienti e la Scaglietti. Seppur ritengo tutti interessanti i reparti appena menzionati, vorrei concentrare l'attenzione sull'E-Building e la Scaglietti. L'E-Building, inaugurato di recente, è il simbolo di quell'innovazione sostenibile firmata da Benedetto Vigna. Si tratta di un edificio futuristico e di avanguardia che è pura essenza di tecnologia e design nel segno della flessibilità produttiva per venire incontro a nuove esigenze di personalizzazione e per ridurre i tempi di sviluppo del prodotto e del suo arrivo sul mercato. Ma è proprio in questo Building che Ferrari

produrrà i suoi componenti strategici dato che verranno assemblati gli assali e le celle abitacolo, verrà creato il design e la tecnologia delle nuove batterie elettriche made in Ferrari, nasceranno i nuovi motori e soprattutto la nuova gamma di Ferrari. La E di E-Building sta per Energy, Evolution ed Environment: Energy perché Ferrari crede nel bisogno di realizzare auto con diverse propulsioni: termiche, ibride ed elettriche; Evolution perché vi è il bisogno, per un progresso continuo, di mettere a disposizione degli ingegneri e dei progettisti della Ferrari un tool set di tecnologie moderne e sempre più complete senza l'obiettivo di aumentare la capacità produttiva; Environment perché Ferrari ritiene di avere l'obbligo morale di prendersi cura del pianeta. Invece per quanto riguarda la visita della Carrozzeria Scaglietti ci siamo trasferiti da Maranello a Modena. Prima che la Scaglietti venisse acquisita dalla Ferrari nel 1975 ci fu una lunga collaborazione tra Ferrari e Scaglietti che andò avanti per oltre un ventennio. Fu infatti nel 1953 che la Ferrari affidò alla Scaglietti per la prima volta la costruzione di una scocca per una sua vettura e nello specifico per la 500 Mondial. E nel 2004, la 612 Scaglietti (disegnata da Pininfarina) fu l'unica Rossa mai dedicata a un personaggio in vita. Ricordano i fortunati che vissero quella epopea, che andare a trovare Scaglietti a Modena era una festa. Ancor fuori dalla fabbrica si iniziava a percepire il ticchettio costante dei martelli, che entrando diventava musica, con il basso ostinato delle presse in sottofondo. Poi c'era l'altra musica, quella



del dialetto modenese strettissimo, il codice con cui Sergio ed il Commendatore si passavano le loro verità. In fabbrica e in pista. Così da questa simbiosi positiva sono nate le Ferrari più preziose di sempre come la 250 GTO, la 250 Testa Rossa, la 375 America e la Dino 246, alcune impostate senza un disegno, uscite dalle mani "col martello e con la forza". Invece se facciamo un raffronto con i tempi moderni e pensiamo alla rivoluzione informatica, alla simulazione digitale ed al nostro mediocre gusto globalizzato è come se avessimo cancellato quella cultura sopraffina e quella manualità invidiabile. Sergio Scaglietti che è scomparso nel 2011 a novantuno anni, ci ha lasciato una grande lezione del suo mestiere, ma anche quella dell'umiltà, delle sue origini poverissime mai rinnegate, in un mondo che oggi vive di apparenze. E poi l'empatia che sapeva mettere nei rapporti con i suoi operai (arrivarono ad essere 450), ma anche in quelli con i potenti, da Ferrari a Pininfarina (committente e concorrente) e di quella infinita galleria di clienti famosi che guardava con ammirazione e che sapeva all'occorrenza intrattenere, senza che la sua vita di uomo semplice facesse mai una piega. Sergio Scaglietti costruiva un'automobile come gli architetti greci costruivano un tempio. Sergio Scaglietti, uomo schietto, onesto e con una dedizione completa al suo lavoro, lascia al mondo l'eredità di un artista che ha modellato con il suo talento e il suo lavoro alcuni dei più importanti modelli della nostra storia.

Sandro Salis

# FAMILY DAY 2024



# NEL CUORE DELLA PASSIONE



## Visita all'Heritage Hub

Era da un po' di tempo che si discuteva con i soci della Scuderia Ferrari Club di San Martino di Barezio di recarci all'Heritage Hub di Torino e finalmente la mattina di sabato 15 Giugno scorso siamo partiti in gruppo da Barezio per raggiungere questo museo. Arrivati a Torino e, nell'attesa del nostro turno d'ingresso all'Heritage Hub, ci siamo concessi un eccellente pranzo presso l'Osteria "La Piola Sabauda" riscoprendo i sapori tipici della cucina piemontese. Terminato il pranzo ci siamo spostati verso il museo Stellantis che ospita una collezione di auto d'epoca prodotte da Fiat, Lancia, Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi e Jeep. Come sede dell'Heritage Hub è stata scelta la ex Officina 81 di Via Plava a Torino (uno degli storici impianti di produzione meccanica Fiat all'interno del comprensorio industriale di Mirafiori). Questo ambiente espositivo, che a partire dagli anni sessanta ha ospitato le officine meccaniche dedicate alla produzione degli organi di trasmissione, è stato oggetto di un accurato restauro conservativo cercando di mante-



nerare immutate il più possibile le caratteristiche originarie. L'Heritage Hub è una sede di lavoro, di servizi e di formazione, ma soprattutto la casa della collezione aziendale di auto d'epoca di Stellantis. Nel corso della nostra visita guidata durata circa due ore abbiamo potuto ammirare circa 300 vetture tra cui alcune mai mostrate finora ed altre protagoniste delle **otto aree tematiche "trasversali"** che costituiscono il cuore del percorso espositivo: **1) Records and races**: celebra le automobili che hanno trionfato nei principali circuiti; **2) Archistars**: otto capolavori di tecnica che hanno introdotto innovazioni significative nell'architettura delle automobili, partendo dalle esigenze produttive; **3) Small and safe**: accoglie una selezione di modelli che hanno saputo unire sicurezza e dimensioni contenute; **4) Concepts and "fuoriserie"**: si tratta di esemplari rarissimi prodotti in piccolissima serie o in esemplare unico; **5) Eco and sustainable**: si riferisce alle vetture più innovative dal punto di vista dell'impatto ambientale; **6) The rally era**: spazio espositivo dedicato ai modelli che si sono contraddistinti nel mondo dei rally; **7) Epic journeys**: è lo spazio riservato alle vetture che si rese protagoniste di viaggi indimenticabili on the road; **8) Style marks**: si tratta di vetture che hanno fatto la storia del design automobilistico. Inoltre, in occasione del 75° compleanno dell'Abarth, abbiamo potuto apprezzare un'esposizione temporanea di alcune rarità dello scorpione, appartenenti a collezionisti privati ed alla collezione aziendale. Poi abbiamo visto una suggestiva area dedicata ai **motori d'epoca**, che espone e racconta i propulsori più iconici e rappresentativi dei marchi del gruppo Stellantis. Infine, è possibile visitare all'interno dell'Heritage Hub anche una selezione di vetture Fiat allestite in oltre cinquant'anni appositamente per l'Arma dei Carabinieri. Dopo aver concluso la visita guidata di questo suggestivo ed indimenticabile museo ci siamo rimessi in viaggio per ritornare a Barezio.

in piccolissima serie o in esemplare unico; **5) Eco and sustainable**: si riferisce alle vetture più innovative dal punto di vista dell'impatto ambientale; **6) The rally era**: spazio espositivo dedicato ai modelli che si sono contraddistinti nel mondo dei rally; **7) Epic journeys**: è lo spazio riservato alle vetture che si rese protagoniste di viaggi indimenticabili on the road; **8) Style marks**: si tratta di vetture che hanno fatto la storia del design automobilistico. Inoltre, in occasione del 75° compleanno dell'Abarth, abbiamo potuto apprezzare un'esposizione temporanea di alcune rarità dello scorpione, appartenenti a collezionisti privati ed alla collezione aziendale. Poi abbiamo visto una suggestiva area dedicata ai **motori d'epoca**, che espone e racconta i propulsori più iconici e rappresentativi dei marchi del gruppo Stellantis. Infine, è possibile visitare all'interno dell'Heritage Hub anche una selezione di vetture Fiat allestite in oltre cinquant'anni appositamente per l'Arma dei Carabinieri. Dopo aver concluso la visita guidata di questo suggestivo ed indimenticabile museo ci siamo rimessi in viaggio per ritornare a Barezio.



in piccolissima serie o in esemplare unico; **5) Eco and sustainable**: si riferisce alle vetture più innovative dal punto di vista dell'impatto ambientale; **6) The rally era**: spazio espositivo dedicato ai modelli che si sono contraddistinti nel mondo dei rally; **7) Epic journeys**: è lo spazio riservato alle vetture che si rese protagoniste di viaggi indimenticabili on the road; **8) Style marks**: si tratta di vetture che hanno fatto la storia del design automobilistico. Inoltre, in occasione del 75° compleanno dell'Abarth, abbiamo potuto apprezzare un'esposizione temporanea di alcune rarità dello scorpione, appartenenti a collezionisti privati ed alla collezione aziendale. Poi abbiamo visto una suggestiva area dedicata ai **motori d'epoca**, che espone e racconta i propulsori più iconici e rappresentativi dei marchi del gruppo Stellantis. Infine, è possibile visitare all'interno dell'Heritage Hub anche una selezione di vetture Fiat allestite in oltre cinquant'anni appositamente per l'Arma dei Carabinieri. Dopo aver concluso la visita guidata di questo suggestivo ed indimenticabile museo ci siamo rimessi in viaggio per ritornare a Barezio.



in piccolissima serie o in esemplare unico; **5) Eco and sustainable**: si riferisce alle vetture più innovative dal punto di vista dell'impatto ambientale; **6) The rally era**: spazio espositivo dedicato ai modelli che si sono contraddistinti nel mondo dei rally; **7) Epic journeys**: è lo spazio riservato alle vetture che si rese protagoniste di viaggi indimenticabili on the road; **8) Style marks**: si tratta di vetture che hanno fatto la storia del design automobilistico. Inoltre, in occasione del 75° compleanno dell'Abarth, abbiamo potuto apprezzare un'esposizione temporanea di alcune rarità dello scorpione, appartenenti a collezionisti privati ed alla collezione aziendale. Poi abbiamo visto una suggestiva area dedicata ai **motori d'epoca**, che espone e racconta i propulsori più iconici e rappresentativi dei marchi del gruppo Stellantis. Infine, è possibile visitare all'interno dell'Heritage Hub anche una selezione di vetture Fiat allestite in oltre cinquant'anni appositamente per l'Arma dei Carabinieri. Dopo aver concluso la visita guidata di questo suggestivo ed indimenticabile museo ci siamo rimessi in viaggio per ritornare a Barezio.

Sandro Salis

## Visita all'Heritage Hub



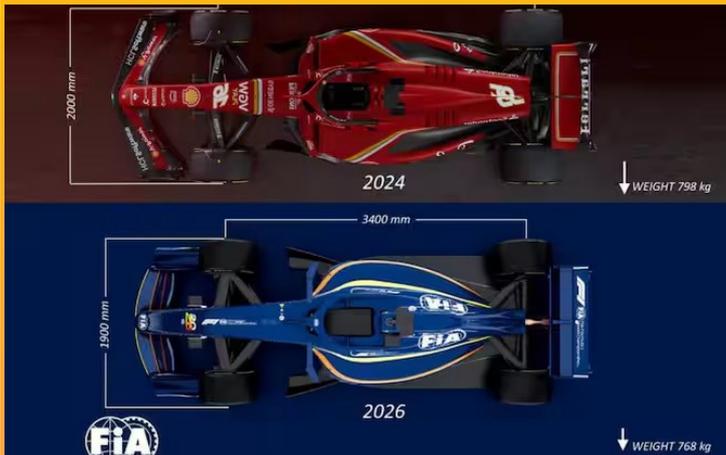
## Come cambierà la Formula 1 nel 2026

Nel 2026 è previsto un nuovo regolamento volto a rendere le gare in pista ancora più emozionanti per i fan ed andrà a modificare la Power Unit.

Le vetture saranno piuttosto diverse anche dal punto di vista visivo rispetto a quelle attuali e soprattutto più corte, strette e più leggere di 30 kg rendendole ancora più agili. Nel 2026 le monoposto avranno un peso minimo di 768 kg rispetto alle vetture del regolamento 2022.

I cerchi saranno ancora di 18 pollici ma la larghezza degli pneumatici anteriori sarà ridotta di 25 mm

e quelli posteriori di 30 mm. Il telaio sarà largo 1 metro e 90 rispetto ai 2 metri della monoposto attuale e il passo scende da un massimo di 3,6 metri a 3,4 metri. I propulsori 2026 erogheranno ancora più potenza rispetto all'attuale Power Unit in quanto la potenza derivante dalla parte endotermica scenderà da 550-560 Kw a 400 Kw. Invece quella generata dalla batteria aumenterà in modo esponenziale da 120 Kw a 350 Kw aumentando circa il 300% della potenza elettrica. La batteria viene ingrandita per contenere più energia, e per non svantaggiare i nuovi team entranti, la FIA ha deciso così di eliminare MGU-H. Per non parlare della Power Unit, che come anticipato prima, la modifica consiste nell'avere il 50% dal motore endotermico



50% dall'ibrido. Verrà dato maggior spazio ai carburanti sostenibili e all'elettrico.

Un'altra modifica sarà sull'aerodinamica affinché lavori in armonia con la Power Unit. La FIA ha pensato, per ridurre l'elevata rigidità delle monoposto, di introdurre l'Aerodinamica Attiva che permetterà di abbattere del 55% la resistenza all'avanzamento. Tale configurazione delle ali si distingue tra X-Mode e Z-Mode; se lo X-Mode è la modalità a bassa resistenza in rettilineo, lo Z-Mode è la modalità aerodinamica a massima downforce in curva e in frenata. Non ci sarà il DRS per facilitare il sorpasso ma ci sarà sempre un concetto aerodinamico che ridurrà le perdite, intese come la quantità di aria sporca generata dalle macchine in modo che non abbia un impatto negativo sulle macchine che seguono. Sul rettilineo, per aiutare il sorpasso, se la macchina è abbastanza vicina all'altra, dato che le vetture avranno sia l'ala posteriore sia quella anteriore con i flap aperti, verrà consentito alla macchina che sta dietro di impiegare una maggiore quantità di energia elettrica per un settore predefinito del giro. Subentra così il Manual Override.



Infine e non meno importanti verranno introdotte nuove misure per la sicurezza come l'introduzione di

nuovi musci con struttura deformabile, verrà aumentata la protezione antintrusione laterale, i carichi del roll hoop aumenteranno da 16 G a 20 G. I led delle pareti laterali saranno più visibili per le macchine che seguono e l'antenna GPS viene riposizionata per migliorare la sensibilità per futuri sviluppi sulla sicurezza attiva.

Arianna Venturini



## Solo Sfortuna o...

Durante le ultime gare del WEC e del GT world challenge ho notato delle cose forse un po' strane da parte dei giudici di gara verso Ferrari. Ovviamente da parte del tifoso la si vede come un sabotaggio alle gare di Ferrari, ma parliamo comunque di persone che dovrebbero essere quasi perfette nel modo in cui applicare il regolamento. Partiamo dalla 6h di Spa, una gara particolare, visto il circuito. Una Ferrari che dopo quasi 6h si prepara a vincere, anzi a fare doppietta, ma la gara viene interrotta per oltre 100 minuti a causa di una bandiera



rossa resa necessaria in seguito ad un incidente sul rettilineo del Kemmel, i lavori necessari per ripristinare le barriere sono durati tantissimo, quasi ad arrivare alle 19:00, orario nel quale sulla carta la gara sarebbe dovuta terminare. Invece, a sorpresa e per la gioia del pubblico giunto a Spa, quando sembrava scontata una bandiera a scacchi con al massimo una passerella dietro alla Safety Car, il cronometro della gara è stato ripristinato a 1 ora e 44 minuti dalla conclusione, una decisione che ha lasciato senza parole gli uomini Ferrari e anche molte altre persone.

Poi passiamo alla 24h di Le Mans dove la pioggia della notte congela la gara per parecchie ore e sembra tenere tutti diciamo tranquilli, poi il colpo di scena alle 8 del mattino iniziano a piovere sanzioni riguardante le ore in cui la gara era stata congelata, una situazione che i commentatori in TV hanno sdrammatizzato dicendo che si erano appena svegliati e avevano finito colazione, ma che ha colpito anche qui le Ferrari. La 24h di Spa 2024 ha avuto un epilogo che rimarrà negli annali e

nella memoria degli appassionati per tanto tempo, con la prima storica vittoria della rinnovata Aston Martin.

Per tutta la gara valida per l'Endurance Cup del GT World Challenge Europe e dell'Intercontinental GT Challenge la graduatoria generale è stata in bilico, fino a quando non pareva ormai cosa fatta entrati all'ultimissima ora.

In quel momento si aspettavano solamente le ultime girandole di soste e Pier Guidi, grandioso ad allungare in testa con la sua 296 GT3 #51 condivisa con Rovera/Rigon, ha infilato la corsia box, ma ritrovandosi ferma davanti la Lamborghini #19 di GRT in panne. Il



tempo perso attendendo il carro attrezzi per la Huracan è stato decisivo, con Drudi che passa in testa prima di effettuare l'ultimo pit-stop. Nasce spontaneo chiedersi, come sia possibile che la direzione gara non abbia visto i problemi in ingresso pit lane e di conseguenza chiuso la pit lane per evitare cio' che poi è successo.

Tre gare di cui due WEC hanno negato alla rossa due successi che avrebbero potuto rendere più positivo il resto del campionato. Speriamo che in futuro la direzione gara si comporti nel modo più corretto e non crei precedenti che possano falsare i risultati in pista.

Rodolfo Pozzi

## Al volante con Ollie Bearman

Quando decidi di metterti in macchina un sabato mattina qualunque di inizio giugno, l'ultima cosa che ti aspetti è di finire sul sedile passeggero di una Ferrari 296 Challenge, con alla guida Oliver Bearman, di lì a poche ore.

Sembra assurdo, giusto?

Quante potrebbero essere le probabilità che accada una cosa del genere?



Eppure, tenetevi forte, perché è proprio quello che è successo. Dopo le tappe in Giappone, Regno Unito e Nord America, il Ferrari Challenge Europe accende i motori per la stagione 2024. Dal 2 al 5 maggio 2024, all'Autodromo del Mugello, si è svolta la prima tappa della competizione, un weekend all'insegna di duelli serrati disputati in pista con le magnifiche e coloratissime Ferrari 296 Challenge.

La cornice del Mugello, con il suo scenario mozzafiato e le sue curve impegnative, ha offerto uno spettacolo unico e indimenticabile.

Il Ferrari Challenge Europe è una delle competizioni monomarca più prestigiose al mondo, dove piloti e scuderie provenienti da tutta Europa si sfidano su circuiti leggendari. La tappa del Mugello ha visto una partecipazione straordinaria sia di pubblico che di concorrenti, confermando l'attrattiva e la passione che il marchio Ferrari riesce a suscitare.

Il Ferrari Club di Bareggio era presente sul posto nella giornata di sabato per assistere all'evento e partecipare alle attività organizzate.

A sorpresa, Oliver Bearman – giovane promessa della scuderia Ferrari HP, futuro pilota HAAS 2025

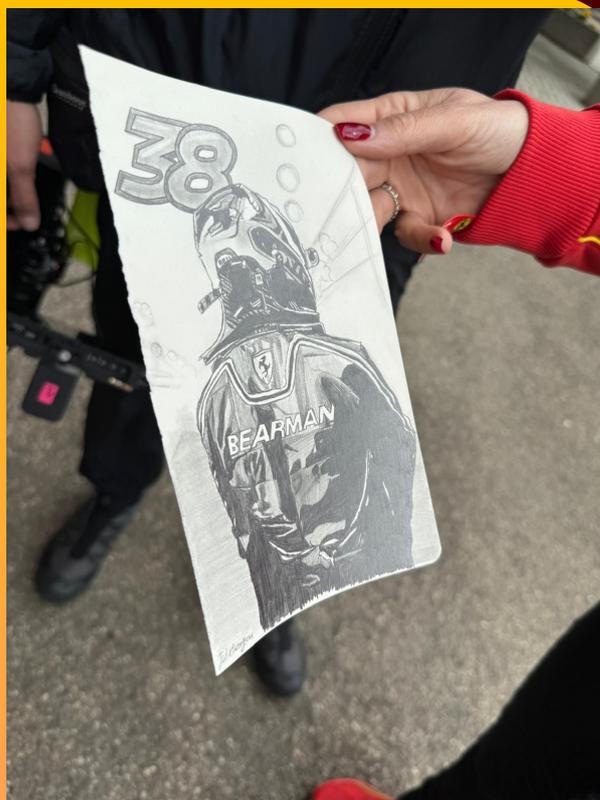


–, ha entusiasmato i presenti con le sue performance al volante della Ferrari 296 Challenge, mostrando abilità e determinazione che promettono un futuro brillante nel mondo delle corse.

I partecipanti e gli spettatori hanno avuto l'opportunità di vivere da vicino l'emozione delle gare, grazie a sessioni di autografi, incontri con i piloti e visite ai paddock.

## Al volante con Ollie Bearman

Per noi del Ferrari Club Bareggio e per la nostra Giulia, le emozioni non si sono concluse con le avvincenti gare e gli incontri con i piloti. Grazie alla sua passione per l'arte e al suo talento – oltre che al suo amore per le Ferrari – la giornata della nostra Giulia ha preso una piega sorprendente. Arrivata con l'intento di far autografare uno dei suoi disegni dal pilota inglese Giulia, in un momento di pura emozione, ha deciso di regalare direttamente il suo sketch ad Ollie Bearman. Ma la sorpresa più grande è arrivata poco dopo. Il gesto ha toccato profondamente Bearman e il suo team. Colpiti, il management e il papà del giovane inglese hanno deciso di ringraziarla con un'esperienza unica: un giro di pista ad alta velocità con Ollie in persona su una Ferrari 296 Challenge. Per Giulia e per noi presenti, questo momento è stato incredibile, trasformando una semplice giornata di gare in un ricordo indimenticabile. Seduta accanto a un pilota professionista, Giulia ha potuto provare in prima persona la velocità e la potenza del motore Ferrari mentre sfrecciava sul tracciato del Mugello, vivendo ogni curva e accelerazione con un'intensità indescrivibile. L'adrenalina e l'emozione di quel momento sono stati impagabili. Questo episodio ha mostrato ancora una volta quanto sia speciale la comunità Ferrari, capace di unire la passione per le auto e l'arte in modi inaspettati e memorabili.



Giulia Angela Sangion



## La Ferrari 288 GTO



La Ferrari 288 GTO, di cui quest'anno si celebra il suo quarantesimo anniversario dalla presentazione avvenuta nel 1984, esteticamente ricorda le auto da corsa o quasi, nate da continue modifiche e affinamenti che hanno il solo scopo di essere funzionali ad aumentare le prestazioni. Questa vettura assomiglia a prima vista alla 308 GTB, ma è sostanzialmente un'altra auto, e comunque, osservandola con attenzione si notano il frontale con quattro fari di profondità, le carreggiate più larghe, il passo maggiorato ed infine le feritoie laterali dietro le ruote posteriori, che riprendono quelle della Ferrari 250 GTO creando il filo conduttore che ritroviamo nel nome. La 288 GTO ebbe il compito di rilanciare la Casa di

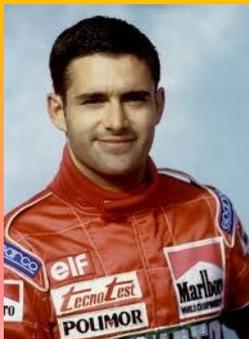
Maranello dopo un periodo di flessione delle vendite; la produzione fu in totale di 272 unità. Costava oltre 193 milioni di lire (71 milioni in più della 512 BBi, fino a quel momento la Ferrari di serie più costosa di circa 123 milioni in più della 308i quattrovalvole) ma attualmente la sua valutazione ha raggiunto una cifra molto più consistente, stimata tra 3,25 e 4 milioni di euro. La 288 GTO ha il classico telaio Ferrari, un traliccio di tubi d'acciaio su cui è montata la carrozzeria in materiali plastici, per mantenere il peso in soli 1.160 Kg. dichiarati (un centinaio meno della 308). Le sospensioni sono tipicamente corsaiole con quadrilateri deformabili sulle quattro ruote e regolabili. Il motore 2.8 è un V8 biturbo (che è stato montato con qualche modifica anche sulla Ferrari F40 e sulla Lancia LC2) da 400 CV a 7.000 giri e ben 50,6 kgm. di coppia; le prestazioni dichiarate sono 305 km/h di velocità massima e accelerazione 0-200 km/h in soli 15,2 secondi. L'abitacolo, simile a quello della 308, ha però sedili avvolgenti e rivestiti come sulla Daytona e la plancia è foderata di velluto nero opaco. Oggi fa impressione pensare che un'auto del genere non abbia il benché minimo ausilio elettronico.

Sandro Salis





## La risposta al super quiz del mese



Il pilota che concluse la sua esperienza in Ferrari con la conquista di 0,5 punti al GP d'Australia è Gianni Morbidelli con la monoposto numero 27.

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: [sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club](mailto:sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club)

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

Presidente: Mirco Minghelli  
 Vicepresidente: Ettore Giubileo  
 Capo Redattore: Mirco Minghelli  
 Addetti Stampa:  
 Mirco Minghelli  
 Chiara Minotti  
 Arianna Venturini  
 Sandro Salis  
 Collaboratori:  
 Rodolfo Pozzi  
 Giulia Angela Sangion  
 Impaginazione e grafica:  
 Mirco Minghelli  
 Arianna Venturini



La Redazione ringrazia tutti i soci membri del sodalizio che leggendo Cuore Rampante lo fanno vivere...

