



Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 55 GENNAIO - FEBBRAIO 2020

Start - Un buon anno inizia con un buon pranzo...



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

SOMMARIO:

Start:

Editoriale	2
Vintage	3
Member	2
	10
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
	8
Photo finish	11

La giornata è assolata, il cielo azzurro e terso ... fa ' caldo. Quasi non sembra febbraio e invece siamo solo all ' inizio dell ' anno e come nostra consuetudine ci ritroviamo tutti insieme per il pranzo sociale. L ' agriturismo La Forestina a Cisliano ci accoglie con il suo ambiente non grande ma curato in ogni dettaglio. Sulla tavola piatti della tradizione lombarda e a chilometro zero che soddisfano anche i palati più esigenti. Anche se così sembra ... non pensiamo solo a mangiare!! L ' occasione ci serve come assemblea di inizio anno; ed infatti, tra una portata ed un ' altra Giusy presenta il bilancio dell ' anno appena trascorso e ne sottopone l ' approvazione per alzata di mano ai tesserati presenti. Lo scorrere di qualche fotografia ci ricorda tutti gli eventi vissuti nel 2019 e ci proietta nel racconto di ciò che faremo nel 2020. Ce ne sarà per tutti i gusti, dalle gite ai musei, dal Fisogni al Nicolis, passando per la Germania quando a Colonia visiteremo il MotorWorld e la Michael Schumacher private collection. Protagonista sarà ovviamente la pista con i tanti eventi motoristici previsti nel Tempio della Velocità fino ad espatriare a Montecarlo nel giovedì delle libere del Gp di Monaco. Fiere dell ' auto ed eventi motoristici su strada impegneranno anche i mesi più caldi come clima ed eventi in compagnia di altri SFC amici riempiranno tanti weekend di un anno ricco e divertente. Prima di tagliare la meravigliosa torta su campeggia la foto della Ferrari Monza SP1 scatta da Luca lo scorso anno al Museo Casa Natale Enzo Ferrari di Modena, ed a tal proposito ringraziamo Luca per i meravigliosi scatti che sempre ci regala a perenne ricordo dei nostri bei momenti, l ' assemblea per alzata di mano ed all ' unanimità rinnova la fiducia al presidente Giusy che si appresta a vivere il suo ultimo anno alla guida del Club. E ' proprio Giusy a ringraziare il gruppo di 200 tesserati che con la loro passione, tutti, nessuno escluso, fanno vivere il club. Doveroso fare i nomi degli sponsor Auto Baroni di Ezio Baroni e Gransasso Car di Ettore Giubileo, che da 35 anni sostengono le attività del sodalizio. Da nominare anche il segretario Luigino Tumiatti che con grande cura e precisione maniacale, come si conviene a tale compito, gestisce la cassa contante. Il suo è un incarico di responsabilità e fiducia e tutti gli siamo

grati. Un grazie va anche a Mirco Minghelli, poliedrico tesserato sempre disponibile ad aiutare su più fronti. Se lo possiamo sognare lo possiamo fare...e noi lo facciamo. Con la nostra passione cerchiamo sempre di essere al top!



Giusy Costantino

EDITORIALE — Tempo di Coronavirus...



Giusy Costantino, caporedattrice rosa per una rivista Rosso Scuderia!



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



Flavio Paina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante, fa invidia alle migliori testate



Mauro Modena, amante del vintage, da lui perle e novità



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

Attenti si, spaventati no! ... Questo dovrebbe essere il nostro motto unico e comune per affrontare una situazione "particolare" in cui ci siamo trovati catapultati. Stiamo vivendo giornate e situazioni surreali in ogni ambito, da quello lavorativo a quello familiare fino a quello che coinvolge il nostro tempo libero e le nostre passioni. Ebbene si, questo Coronavirus ci urla "lavatevi le mani" come se non lo avessimo sempre fatto e intanto ci frena. Come da direttive regionali siamo costretti a tenere chiusa la sede; è essa un posto privato ma aperto al pubblico in cui per attività ludico sportiva ci si ritrova tutti insieme, in tanti ... e questo a COVID-19 non piace. Ma noi non molliamo e andiamo avanti. Mettiamo in pista questo nuovo numero di Cuore Rampante il cinquantacinquesimo, numero tondo, e guarda caso il primo del 2020. Vi sveliamo, vista dal vivo da Mauro, la Ferrari Roma presentata a 122 anni dalla nascita di Enzo Ferrari come scrive Flavio nel suo pezzo. Mentre Mirco assegna i premi ai piloti di F1 in base a come hanno corso nella passata stagione, Luca ci racconta aneddoti dai test di Barcellona in vista del campionato che sta per iniziare. E noi? Incominciato l'anno a gonfie vele con la visita al Museo Storico Alfa Romeo, il consueto pranzo sociale e la presentazione della monoposto a Reggio Emilia... ci apprestiamo a vivere tutto ciò che il 2020 avrà da offrirci!!! Ad Maiora Semper ...

Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

Member — Museo Storico Alfa Romeo - Arese

Arrivata ad Arese per la riunione di SFC Lombardia mi trovo catapultata in una giornata che alla fine si è rivelata molto ma molto più ricca. Finita l'assemblea a porte chiuse a cui abbiamo partecipato solo io ed il vicepresidente Luca, abbiamo preso parte al resto della giornata con un bel gruppetto di tesserati. Durante il backstage siamo rimasti colpiti dalla presen-



tazione dello scafo Popoli con motore Tipo 33 portato a due litri e mezzo dall'Autodelta; testimonianza dell'epopea vittoriosa di Alfa Romeo nella motonautica, questo scafo fu portato da Leopoldo Casanova a registrare a Sabaudia il record mondiale di velocità in classe KC 500 KG, tuttora imbattuto, alla media oraria di 225,145 Km/h. Ma il nostro interesse principale è fare un giro nel Museo, sempre ricco di quei bolidi dal cuore sportivo cugini delle beneamate rosse di Maranello. L'Alfa Bimotore con quello scudetto Ferrari è la nostra beniamina ma ammiriamo anche l'Alfa Brabham BT 45B e l'Alfa Tipo-179F- "test-car" e poi la Nuvola e la Montreal passando per la 33 Stradale prototipo e la 155-V6-TI. Ma questo è solo un piccolo esemplare quanto di immenso il museo ospita. Finito il giro non ci resta che assistere alla presentazione del libro La Congiura degli Innocenti, durante la quale l'autore Luca dal Monte ci racconta curiosità ed aneddoti. Sempre un piacere!

Giusy Costantino

Vintage — UN ABBRACCIO ROMANO IN VIA DEI MISSAGLIA A MILANO

SVELATA LA FERRARI ROMA

Novità sul fronte del Cavallino Rampante riguardo una serie di eventi organizzati dal più noto rivenditore del brand a Milano e Torino: Rossocorsa. Tre serate, in cui selezionando rigorosamente per serata la crème dei possessori, ha potuto togliere il velo sull'ultima nata ufficialmente entrata in commercio, la Ferrari Roma. Siamo stati da Rossocorsa a Milano in via dei Missaglia, nella giornata di martedì 18 febbraio sera: l'ora del cocktail party. Una miriade di fotografi e invitati rigorosamente in abiti formali, a parte le solite eccezioni, incuriositi dal tema della serata. Difatti non solo la nuova Ferrari ha richiamato le linee ed il concetto vintage della Dolce vita romana, ma ha accentuato il tutto una gigantesca operazione di marketing a tema. Dai costumi ai piatti in stile romano, addirittura anche la denominazione dei cocktail, ed i filmati nei quali si poteva scorgere la silhouette della vettura sfrecciare all'ombra del cupolone. Non per nulla all'ingresso sono state posizionate alcune icone del bon vivre Felliniano, fra cui una 330 e due Dino 246. Ma com'è dal vivo questa fantomatica Roma? Tralasciamo volutamente la sua scheda tecnica oramai analizzata fino ai nervetti - giusto per stare in tema - del suo poderoso V8 anteriore bi-turbo da 3.9 litri ed i suoi 620 cavalli. Tralasciamo le stellari prestazioni ed il fatto che sia una 2+2 tipicamente scomoda dietro, concentriamoci sulle impressioni. A vederla fa certamente effetto, anche perché non si

realizzano subito le sue reali dimensioni. Fatichiamo non poco a collocarle la massa simile a quella di una Portofino. Tutto sommato è un gran bel coupé, nel cui caso specifico è stato svelato in livrea bianca perlata. Obiettivamente poco c'entra con quello che Ferrari ha forgiato finora. Poco c'entrano le berlinette ed i cabrio iper-sportivi visti fino adesso. Questa sembra uscita da un film di James Bond. Duole ammetterlo, ma il design è troppo conforme a quello di un'auto inglese, e quella calandra, che sembra stata forata senza appli-

care nessun accorgimento, lascia molto a desiderare. Il punto forte però, oltre alle prestazioni, (quelle sempre, si intende), sono gli interni. Nulla di mai visto. Al di fuori della classica opulenza di pelle, anche i materiali sembrano molto migliorati, soprattutto negli assemblaggi. Dentro si respira eleganza a 360 gradi. Dalla consolle centrale interamente in schermo touch, ai doppi comandi sotto forma di un altro schermo di fronte al passeggero, e la zona dei tachimetri all'avanguardia con un sistema interamente digitale e a tutto schermo. Molto particolare inoltre è la chiave di avviamento: una placca del Cavallino Rampante in ceramica identica a quella sul cofano, e sul retro i comandi: come un segnatempo reverso della Jaeger Le Coultre. Si applica calamitata sotto la consolle e si accende il paradiso. Non particolarmente spazioso il bagagliaio, ma ricordiamolo è una Ferrari. Complessivamente le linee sono leggere e gradevoli, pochi spigoli, tipico cofano lungo per accogliere il V8 e fanaleria posteriore a quattro gruppi ma non più tondi, bensì orizzontali. Un'auto veramente unica per essere una Ferrari: compatta, decisa e finita eccellentemente; ma quella calandra proprio no, la fa sembrare un'elettrica nel bene e nel male. Riguardo quest'ultimo punto - e parliamo da puristi - a suo favore gioca il propulsore ancora endotermico, e presumibilmente molto ma molto rumoroso come ci si aspetta. Anche nella Dolce Vita la musica è sempre stata apprezzata.



Finalmente riaccendiamo i motori sul Mondiale di Formula Uno 2020. Siamo all'alba della nuova stagione di Formula Uno, stagione nella quale assisteremo allo sviluppo estremo per le monoposto più veloci di sempre; quest'anno assisteremo a nuovi record sul giro nella maggior parte dei circuiti. Infatti, le monoposto sono state ottimizzate per sfruttare al limite le power unit e gli pneumatici, praticamente senza alcun stravolgimento regolamentare assisteremo al solito dominio Mercedes in questa epoca di monoposto ibride, con un deciso avvicinamento delle prestazioni da parte di RedBull, almeno con Verstappen. La Ferrari sembra al momento in leggero fiato corto in ambito motoristico mentre il telaio sembra nato con più carico aerodinamico ed un buon grip meccanico in uscita di curva; la Racing Point appare in forma smagliante



anche grazie ad una ritrovata sinergia di lavoro con la Mercedes GP, Alpha Tauri (alias ex Scuderia Toro Rosso) si presenta agguerrita e pronta a sorprendere, così come Alfa Romeo, McLaren e Renault. Ecco proprio McLaren è stato l'unico Team ad avere dichiarato di non aver eseguito uno sviluppo della monoposto dello scorso anno ma di aver sviluppato da un foglio bianco la nuova monoposto. Renault nei primi test si è tenuta molto in disparte ma soprattutto la casa della Losanga sembra essere seriamente intenzionata a ben figurare nel mondiale 2021 quando avremo un cambiamento radicale del regolamento Tecnico della Formula Uno. Non dimentichiamoci di HAAS e Williams che sono entrambe chiamate a riscattare un 2019 estremamente deludente, quindi aspettiamoci una loro risalita dal fondo della classifica. In soldoni con una certa stabilità di regolamenti ci possiamo attendere una bella lotta a centro gruppo tra i team, fermo restando che al momento per la vittoria se la giocheranno sempre Mercedes, RedBull e Ferrari. Infatti, quest'anno tutte le squadre saranno chiamate ad un lavoro doppio, ossia il normale sviluppo della monoposto di quest'anno e contemporaneamente la nascita e la crescita per la nuova monoposto creata secondo il nuovo regolamento 2021. E che ne dite se tocchiamo l'argomento DAS portato in pista dal Team Mercedes? A ben pensarci è un sistema estremamente semplice da realizzare in quanto fondamentalmente va ad agire sulla geometria dei braccetti dello sterzo andando a modificare il punto di fissaggio in senso longitudinale e la modifica viene impressa dal pilota stesso andando a muovere il volante avanti o indietro e modificando così i valori di convergenza dell'asse anteriore favorendo di volta in volta la velocità pura in rettilineo (andando a diminuire l'attrito) oppure aumentando la convergenza in curva in modo da favorire aderenza e velocità nelle curve veloci. A titolo informativo, dicono i bene informati che il sistema DAS utilizzato in modo ottimale può garantire un guadagno di tre decimi per ogni giro. Dal punto di vista del team di Maranello assisteremo sicuramente ad una lotta interna tra il giovane e rampante Charles Leclerc che viene visto come il futuro e l'esperto Sebastian Vettel che non pare avere alcuna intenzione di farsi da parte. Io mi auguro che ci sia una dura ma leale battaglia tra i due in modo tale da poter, eventualmente, portare la monoposto rossa ai piani alti, magari sopperendo con l'esperienza dei piloti ad alcune piccole carenze tecniche del team. Buona visione a tutti per una stagione di Formula Uno 2020 che si preannuncia interessante sotto molti punti di vista. Concludo con quello che diceva un "Certo" Enzo Ferrari: La Passione non la si può descrivere ma la si può solo Vivere!

Luca Zebri

(fotografia by Andrea Consalvo)



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



Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011
info@artigrafigherossanigo.it
Le tue stampe realizzate con cura e precisione. Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.

Ferrari Universe — C'era una volta, 122 anni or sono...

...una forte nevicata che immobilizzò la città di Modena. No, in realtà non ci fu nessuna precipitazione nevosa da quelle parti, anzi fonti attendibili dichiarano che quello del 1898 fu un inverno particolarmente mite. Eppure Enzo Ferrari sembrava convinto di tutto ciò. O così ci fece credere. Lo scorso 18 febbraio si è celebrato il ricordo del 122° anno dalla nascita del Fondatore del Mito Ferrari. A due passi dai binari della Milano-Bologna, nella nuova zona industriale denominata Villa Santa Caterina a Modena, al civico 136 nasceva Enzo Adelmo Giuseppe Maria Ferrari e venne battezzato nella rurale chiesa che portava il medesimo nome del sobborgo in

cui nacque. Il nome Enzo fu scelto dai genitori, il secondo nome Anselmo fu ereditato dal suo padrino, nonché grande amico del padre, tale Anselmo Chiarli titolare di una prestigiosa azienda vinicola di Modena. I nomi Giuseppe e Maria erano molto in voga all'epoca, la madre di Enzo aveva una profonda fede ecclesiastica, quindi è facile ipotizzare la sua volontà nel rispetto della tradizione di quei tempi. Si chiamava Adalgisa Bisbini ed era nata a Marano sul Panaro il 3 giugno del 1872 in una famiglia benestante che aveva fatto fortuna coltivando i campi nei pressi di Forlì. Donna estremamente emancipata per la fine del 900, molto elegante e dall'aspetto attraente, era dotata di forte personalità e determinazione che spesso si scontrava con quella altrettanto risoluta del marito, Alfredo Ferrari. Nato il 15 giugno del 1859 a Carpi in una famiglia dove il padre era titolare della drogheria ubicata nella piazza principale, si era specializzato come carpentiere e dopo il matrimonio si spostò a Modena per lavoro dove fu assunto dalla Fonderia Rizzi. Particolarmente abile e dalle ampie vedute entro breve iniziò l'attività in proprio ed edificò la sua casa attigua all'officina nella quale realizzava tettoie, ponti e strutture in ferro per le Ferrovie dello Stato. Uomo austero con vistosi baffi vestiva in modo classico ed impeccabile. Aveva una buona cultura ed amava la meccanica, il teatro e la musica. Fu il 28° nella provincia di Modena ad acquistare un'automobile, possedeva un pianoforte e suonava il violoncello. Enzo aveva anche un fratello maggiore nato il 7 agosto del 1896, all'anagrafe faceva Alfredo come il padre, ma veniva chiamato da tutti Dino, diminutivo di Alfredino. Dino era un ragazzo posato, bravo a scuola e riusciva bene negli sport, decisamente l'opposto di un esuberante Enzo non esattamente avvezzo agli studi ed alle pratiche che non lo coinvolgevano emotivamente. Sebbene spesso con la famiglia Enzo parlasse di automobili la vera passione esplose quando per la prima volta le vide correre e darsi battaglia nelle polverose campagne bolognesi durante la Coppa Florio del 1908. Fu in quel momento che nacque in Enzo l'irrefrenabile amore per le vetture da competizione. E la nostra famosa nevicata che non ci fu 122 anni fa? Forse ci siamo fatti prendere la mano dall'appassionante contesto originario del Drake, ma ora ci arriviamo: Enzo Ferrari ha più volte dichiarato di essere nato il 18 febbraio del 1898, ma tutti i documenti ufficiali riportano la data del 20 febbraio. La sua motivazione fu appunto quella della abbondante neve che ricoprì Modena durante la sua nascita e solo due giorni dopo, quando il percorso fu agibile, suo padre poté recarsi all'anagrafe per effettuare la registrazione. Ma se la nevicata non avvenne? Se poi aggiungiamo che la denuncia all'Ufficiale dell'anagrafe fu effettuata il 24 di febbraio ed il padre di Enzo non si presentò mai all'anagrafe di Modena la questione inizia a prendere toni quasi misteriosi. In realtà sembra che Enzo nacque effettivamente il 18 febbraio, quando suo padre era fuori sede per motivi di lavoro. La sua salute da nascituro però appariva cagionevole per cui Teresa Allegretti, la levatrice che seguì l'intera gestazione, si recò in anagrafe quando ebbe la certezza che il piccolo Enzo fosse totalmente fuori pericolo. Lo mostrò all'Ufficiale che, per suo errore o sbaglio/volontà della levatrice, registrò la data del 20 febbraio 1898. Quando si dice che la passione è il motore della vita... (Buon Compleanno Enzo)

MONZA SP2



MONZA SP1



Ferrari Universe — A, b, c, d, e, Ferrari

Diamo i numeri. Ma anche lettere e nomi. Ferrari ha sfornato una serie innumerevole di vetture da competizione e stradali tutte caratterizzate da un nome proprio sempre differente anche nei modelli successivi. Questa decisione è stata scelta da Enzo fin dagli albori unicamente per una questione di immagine. Voleva infatti che quando le persone si trovavano davanti al suo cognome pensassero ad una squadra sportiva ed alla sua immagine e non ad un modello specifico prodotto dalla Casa come invece accadeva (ed accade) con altri concorrenti e non. Ecco quindi spiegata la varietà di un popoloso mondo di nomi differenti. Nelle righe seguenti spiegheremo i significati di alcuni di questi; per annoverarli tutti occorrerebbe

un intero libro! Partiamo dall'esordio dunque con la Ferrari 125 S del 1947, la capostipite. Il numero 125 indica la cilindrata unitaria, ovvero la cubatura di un solo cilindro. Considerando che la prima Ferrari montava un 1500cc (1496,77 per l'esattezza) a 12 cilindri il conto è presto fatto: $1500:12=125$. La lettera S invece era l'iniziale della parola Sport, identificando la natura agonistica della vettura. Questa filosofia è stata in voga fino alla fine degli anni 60. Altri esempi possono essere le varie 166, 212 e 340 rispettivamente 2000, 2500 e 4100 di cilindrata. A questi numeri erano affiancati nomi e lettere come la 166 MM, dove la doppia M indicava la Mille Miglia, gara che l'ha vista trionfare oppure la 212 Export che suggeriva che l'auto era stata pensata principalmente per essere venduta a team esteri. O la Ferrari 340 America e Mexico così chiamate per stuzzicare i clienti statunitensi ed in seguito alla vittoria nella Carrera Panamericana. Spesso venivano anche aggiunti i nomi dei carrozzieri che le disegnavano e realizzavano come Vignale, Ghia, Allemano, Touring, Scaglietti e Pininfarina per citarne alcuni. La medesima logica della cubatura unitaria è stata adottata per la leggendaria saga delle varie 250 dove senza dubbio la più famosa è la 250 GTO, ovvero Gran Turismo Omologato (per le corse). Di questa famiglia citiamo anche la Testa Rossa, nome ripreso dalla colorazione della testata del motore, la GTL acronimo di Gran Turismo Lusso e la SWB. Quest'ultimo è l'acronimo di Short Wheel Base, in italiano telaio a passo corto, realizzato per essere più agile nelle competizioni. A fare compagnia ai "nomi telaistici" ci sono anche le sigle LWB, Long Wheel Base, telaio a passo lungo ideato per avere un comportamento meno nervoso e la Interim (in passato Inter) che suggerisce un telaio con il passo a metà strada fra il corto SWB ed il lungo LWB. Altro modello memorabile è la 365 GTB/4 Daytona. 365 era la solita cilindrata unitaria mentre GTB stava per Gran Turismo Berlinetta, 4 indicava il numero degli alberi a camme mentre il Soprannome Daytona le fu affibbiato in seguito alla vittoria dell'omonima 24 ore del 67 dove tre 330 P4 tagliarono insieme il traguardo. A proposito, 330 è la sempre cilindrata singola mentre P4 indica la quarta evoluzione del Prototipo ideato per le competizioni. Ci sono state poi molte vetture il cui nome derivava dalla cilindrata ed il numero dei cilindri come la 208, 308 e 328, 348 e la 288 GTO (valore della cilindrata totale + 8 cilindri) o la 512 BB (5 come 5000cc e 12 come i cilindri) dove BB era l'abbreviazione di Berlinetta Boxer in quanto dotata di cilindri contrapposti. In altre casistiche si è optato per la sola cilindrata totale come nel caso della F355, F sta per Ferrari o la 360 Modena e la F430. Per la F40 ed F50 invece i numeri suggeriscono gli anni dell'anniversario della nascita della Ferrari. Ci sono stati però anche semplici nomi propri come la Mondial, in onore della vittoria nel Mondiale F1 ottenuta da Jody Schectker con la 312 T4 - 3000cc, 12 cilindri con la quarta evoluzione del cambio Trasversale. Questa T che su alcuni modelli indicava appunto la posizione dei rapporti, recentemente ha assunto il significato di turbo come nel caso della California T. Altri nomi furono usati come omaggio al primogenito di Ferrari, Alfredo, da cui Dino o per celebrare alcune località come California, Portofino, Roma, Maranello, Fiorano, Italia fino ad arrivare ad Enzo, la dedica più grande ed importante, quella al Fondatore del Mito che ancora oggi ci fa sognare! E la Ferrari LaFerrari? Non una Ferrari qualsiasi, ma LaFerrari. E qui, di ulteriori delucidazioni non ne aggiungiamo.



Flavio Paina

Ferrari Universe — Ad ognuno il suo premio...

Inizialmente volevo fare le pagelle dell'anno trascorso, ma poi ho pensato: perché non rendere più divertente la cosa e assegnare i premi come a Race Anatomy? ...e così ho fatto. Il "premio rododendro", che va a chi rosica dentro ma non può farlo vedere troppo, lo assegno a Valtteri Bottas, anche detto dal 2019 "woodman": il boscaiolo sveste i panni del maggiordomo e, per i primi gp, si prende il lusso di essere a pari punti dell'illustre compagno di squadra, Lewis Hamilton, per poi finire secondo per l'ennesima volta. Il "premio Gododendro", che va a chi gioisce ma non può esternare troppo la sua gioia, lo assegno a Charles Leclerc, che riesce a mettere in difficoltà il 4 volte campione del mondo e prima guida Ferrari, Sebastian Vettel, al secondo gran premio, piazzando una pole position e se non fosse per un guasto tecnico alla sua "SF90" avrebbe vinto il suo primo gp, mentre Seb, come Carla Fracci, volteggiava su sé stesso compromettendo il risultato finale. Vittoria che poi arriva per ben 2 volte nel 2019, nel gp del Belgio e soprattutto nel gp di Monza, dove davanti ad una marea rossa fa pole position e vittoria. L'urlo di Carlo Vanzini "il predestinato vince il gran premio d'Italia, dopo nove anni la Ferrari torna sul gradino più alto...a casa nostra...Charles Leclerc vince a Monza...un trionfo una gara maestosa strepitosa emozione pura" rende l'idea di quanto si meriti il premio. Il "premio The Donald" che va a chi fa l'impresa più smargiassa, lo assegno a Max Verstappen, che con il

famoso "GP2 engine" Honda, al primo anno dell'accoppiata Red Bull-Honda, si prende il lusso di vincere 3 gran premi: Austria, dove batte il "nostro" predestinato, con una ruotata al limite del regolamento, Germania, dove dopo uno spettacolare 360° è uno dei pochi big, insieme a Vettel, a non andare a muro, e Brasile, dove già in passato aveva dimostrato di trovarsi particolarmente a suo agio. Il "premio la carlona", che a Race Anatomy viene introdotto dalla canzone di De Andre, lo assegno alla Haas, il team di Gunther Steiner, amico di Leo Tur-rini, che inizia il mondiale con l'obiettivo di

essere la quarta forza del campionato, si ritrova a perdere lo sponsor principale durante il campionato e due piloti che fanno l'autoscontro e che se non si centrano tra loro vanno da soli a muro. Chiudo con il "premio Maldonado", che va a chi si è centrato meglio durante un gp, e anche in questo caso lo assegno, ovviamente con amore da appassionato, alla Ferrari, anche se solitamente viene assegnato ad un pilota: nel gp del Brasile Leclerc sorpassa alla prima curva Vettel, che nel tentativo di ripassare Leclerc, nel primo rettilineo, gli tocca l'anteriore destra con la sua posteriore sinistra, facendo un danno colossale....risultato le due Ferrari a 0 punti e Max Verstappen che vince il gp e soprattutto sorpassa nella classifica del mondiale i due "galletti rossi". Ma questo è lo sport... ed è bello ogni tanto scherzarci su!

Mirco Minghelli

Member — SF1000 — La Ferrari a mille...

Anche quest'anno Scuderia Ferrari Club ha dato ai suoi iscritti la possibilità di assistere alla presentazione della vettura F1 che disputerà la stagione 2020, guidata da Sebastian Vettel e Charles Leclerc. La presentazione per gli ospiti Ferrari si è svolta al Teatro Valli di Reggio Emilia, città del tricolore, che quest'anno trova posto sulla SF1000, mentre per SFC è stato scelto il vicino Teatro Ariosto. Anche quest'anno il privilegio di assistere alla presentazione è stato riservato a pochi iscritti; per scegliere i fortunati partecipanti, in linea con il racing activities di Scuderia Ferrari, il nostro club ha optato per la scelta della velocità; io, per fortuna, ho vinto la medaglia di Bronzo, il terzo più veloce a rispondere, e mi sono



aggiudicato un posto. Ho raggiunto Reggio Emilia già la mattina, per aiutare nell'allestimento del teatro, e mi sono accaparrato un posto nelle prime file, per gustarmi al meglio la presentazione e tutto quello che sarebbe avvenuto durante la giornata; e di cose ne sono avvenute tante e belle. Primo ospite Marc Genè, pilota-istruttore per corse clienti, commentatore per Sky, uno dei pochi piloti a poter dire di avere vinto la 24 ore di Le Mans, che dal palco del teatro Valli presenterà la nuova vettura agli ospiti presenti. Sul palco del Teatro Ariosto ci hanno raggiunto anche i nostri piloti, Sebastian Vettel e Charles Leclerc, e il Team Principal Mattia Binotto, che hanno premiato i club che si sono contraddistinti durante la stagione 2019. Prima di salutare i piloti gli abbiamo regalato una scarica di adrenalina stendendo il vessillo rosso di SFC nel teatro, un colpo d'occhio tutto rosso veramente d'impatto. Immane l'assalto ai piloti, appena hanno tentato di raggiungere l'uscita, per andare al vicino Teatro Valli, per strappare un autografo o un selfie ai nostri beniamini. Alle 18:30 in punto sullo schermo è iniziata la diretta della presentazione e finalmente abbiamo visto nuova nata: bella, bellissima, curatissima nei dettagli, rosso opaco come la SF90, di cui la nuova nata è una evoluzione. Ogni anno attendiamo la nuova vettura, come un bimbo attende i suoi regali di Natale, e rimaniamo sempre a bocca aperta, estasiati dalla bellezza della vettura. Finito lo spettacolo abbiamo velocemente disallestito il teatro e ci siamo dati appuntamento alla presentazione della F1 2021, che sarà completamente diversa da quella di quest'anno; infatti per il 2021 è prevista una vera e propria rivoluzione delle vetture F1. Rimane



una domanda da porsi: quale sarà il GP 1000 per la Scuderia Ferrari? Originariamente doveva essere quello del Canada, ma il Coronavirus, e il conseguente spostamento/annullamento del GP di Cina, fa in modo che il Gp 1000 sia quello di Francia, si disputerà sul circuito del Paul Ricard, il 28 di Giugno. Attendiamo l'annuncio dei festeggiamenti e nel caso teniamo pronti armi e bagagli per una trasferta francese: il mondo SFC ci ha insegnato a non rimanere mai fermi, a raggiungere sempre obiettivi più ambiziosi!

Mirco Minghelli

Instagram Mirco_mircke_minghelli

Photo finish — Rally di Montecarlo

Ogni anno il mondiale WRC si apre con il Rally di Montecarlo, che vede correre insieme varie categorie di auto, dalle WRC plus, veri e propri missili, che hanno le sembianze di Yaris, C3, I20 e Fiesta, ma che sfrecciano a più di 200km/orari in stradine strettissime, fino alle meno prestazionali R3T, auto quasi di serie, come la DS3 e la Clio. Devo confessare che la guida un po' "sporca" dei rally mi ha sempre affascinato; tutti noi abbiamo tentato di fare le inversioni col freno a mano come fanno i piloti veri, devo ammettere, da parte mia, con scarsi risultati. Qualche giorno dopo, si è svolta la rievocazione

storica del rally di Montecarlo, che per il secondo anno consecutivo, ha visto un gruppo di partecipanti partire da Milano. Già dal giovedì gli equipaggi si sono dati appuntamento al Palazzo del Senato di Milano, per i controlli e per sbrigare tutte le formalità prima della partenza, avvenuta venerdì sera dopo una sfilata per il centro di Milano e un passaggio sulla pedana in Piazza del Duomo, per la presentazione ufficiale degli equipaggi partecipanti. In Piazza del Duomo pensavo di incontrare il nostro "Dandy", in quanto appassionato di vintage, un po' come lui, però mi sa che è rimasto al calduccio, davanti ad una buona tazza di tè. La sfilata ha visto passare un buon numero di auto, tra cui alcuni pezzi veramente notevoli che hanno fatto la storia dei rally, la mia preferita una bellissima Fiat 128 coupè verde e nera. Dopo il passaggio in Duomo, gli equipaggi hanno raggiunto l'autodromo di Monza per una sfilata sulla pista e una cena, prima dell'immane foto di gruppo sul rettilineo di partenza. Lasciata Monza gli equipaggi hanno raggiunto Montecarlo e animato il rally, che si svolge sulle stesse strade del rally di oggi. Tornando ai giorni nostri, su molti siti abbiamo visto il volo spaventoso di una delle Hyundai, che sbagliando la traiettoria in una curva, è decollata roteando più volte su sé stessa, prima di schiantarsi sugli alberi per poi fermarsi definitivamente; i piloti, grazie all'altissima sicurezza delle auto, sono usciti indenni dalla loro I20, un po' sotto sopra ma illesi. Io ho seguito con interesse, l'unico equipaggio italiano femminile, che a causa di 4 forature, ha solo sfiorato la 60 posizione, necessaria per accedere alle ultime prove speciali della domenica. Si sono infatti piazzate sessantunesime. Sarà per il prossimo anno!

Mirco Minghelli



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club

Presidente: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa:

Flavio Paina

Mauro Modena

Giusy Costantino

Luca Zebri

Mirco Minghelli



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori



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



Scuderia FerrariClub S.c.a.r.l.

c/o Ferrari S.p.A.

Via Abetone Inferiore, 4

41053 Maranello (MO) - Italy

Impaginazione e grafica:

Giusy Costantino

Luca Zebri

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

Milano - 04 Settembre 2019



#LIVEYOURFERRARIPASSION