

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 42 SETTEMBRE - OTTOBRE 2017

Start - 70 Sfumature di Rosso



SOMMARIO:

Start:	0
Editoriale	2
Member	2
Vintage	3
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
Racing food	6
Photo finish	7

Entrare nel Tempio della Velocità è sempre una incredibile emozione, da pelle d'oca, come dico sempre io: farlo nel week end del Gran Premio d'Italia, nel Gp dei 70 anni Ferrari, lo è 70 mila volte di più. E non sono solo io a dirlo, ma tutto il gruppo di soci del nostro sodalizio che ha vissuto giorni strepitosi in pista. Chiedetelo a Mirco e Laura, a Milena e Martina, chiedetelo a Bruno oppure a Gianluca, a Renato e a Luca ...addirittura la piccola Aurora ve lo confermerà. Giorni da wow! La nostra avventura è iniziata già il giovedì mattina quando, insieme ad altri iscritti a Scuderia Ferrari Club di ogni parte d'Italia e del mondo, sotto l'occhio attento di Mauro Apicella, Direttore Operativo giunto direttamente da Maranello, abbiamo iniziato a colorare di rosso le tribune del rettilineo dei box attaccando striscioni e bandiere. Nel pomeriggio il *pit walk*, riservato a possessori dell'abbonamento tre giorni, ci ha regalato l'emozione indimenticabile di percorrere la pit lane ed ammirare il lavoro ai box. Nonostante l'indescrivibile calca siamo riusciti a regalarci qualche scatto fotografico con i piloti Vettel e Raikkonen. Un caldo ed assolato venerdì ci ha permesso di assaporare le libere del mattino e del pomeriggio in zone del tracciato, la tribuna della Variante Ascari e la Tribuna Alta Velocità in Prima Variante, dalle quali si gode una visione stratosferica dei bolidi in pista e da dove, con una buona reflex, si catturano immagini da conservare nell'album dei ricordi a perenne testimonianza di emozioni uniche nel loro genere. Sveglia presto anche il sabato mattina, perché quando si ha l'adrenalina a mille, neppure il meteo tremendamente avverso, con una forte ed ininterrotta pioggia battente, ci può bloccare; dopo il lavoro di allestimento bandiere, ci siamo comunque divertiti in autodromo nella "F1fanzone" e poi tra una chiacchiera ed un'altra abbiamo cercato di "ammazzare" l'attesa delle qualifiche che a un certo punto abbiamo dato addirittura per annullate. Le qualifiche sul bagnato, dal risultato non proprio ottimale, non hanno comunque spezzato il nostro entusiasmo. La giornata più fantastica di tutte è stata l'assoluta domenica di gara quando insieme agli altri amici della grande family SFC abbiamo fatto tremare la tribuna col nostro tifo. Perché Ferrari è l'unica squadra ad avere un tifo ufficiale ed organizzato come il nostro. Da pelle d'oca il passaggio delle Freccie Tricolori sull'Autodromo, altro fiore all'occhiello della nostra Italia, mentre nell'aria riecheggiava l'Inno di Mameli; ad ogni passaggio delle Rosse un boato a far sentire tutta la nostra passione, lì dove un terzo posto, davanti a centomila tifosi in stragrande maggioranza ferraristi, ha il sapore di una vittoria. In diretta mondiale tutti hanno potuto ammirare l'aprirsi del nostro Cuore gigante sotto il podio, per una festa che sa di magia ...

Giusy Costantino

Foto By Giusy Costantino



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista rosso Scuderia!



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



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



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

In un mondo in cui sembriamo essere in balia di eventi e fatti che tornano prepotentemente alla cronaca, da un attentato a un uragano, da una scossa di terremoto ad una alluvione, preferiamo lasciarci cullare da un turbino di sane e piacevolissime emozioni. E a regalarcele è Ferrari che occupa prepotentemente un'ampia fetta del nostro cuore. A maggior ragione quest'anno, in cui il compleanno di Ferrari è da numero tondo. Son passati infatti 70 splendidi anni da quel lontano 1947. E allora ci siamo voluti catapultare ancora di più in questo meraviglioso ambito della nostra passione tant'è che il 70 lo ritrovate in più articoli di questo numero di Cuore Rampante. L'omaggio ci è sembrato doveroso e comunque, statene pur certi, i festeg-

giamenti non finiscono qui. Siamo reduci da un Gran Premio d'Italia che come sempre regala una Monza che pulsa di un incantevole rosso e abbiamo visto la nostra Milano e poi Parma e Maranello letteralmente invase da oltre 1000 Ferrari del 70th Anniversary Rally to Maranello. Tra un applauso a Forghieri ed un ricordo all'indimenticato Ayrton Senna, strizziamo sempre l'occhio al vintage, dedicandoci in questo numero alla Ghibli di casa Maserati, e ci proiettiamo nel futuro andando dritti dritti nel 2020 perché la storia mica finisce qui! ... e per arrivarci bene ed in piena forma al 2020 seguiamo scrupolosamente i consigli alimentari dettati dalla nostra rubrica Racing Food. Viviamo anche l'immediato futuro anticipandovi che molte idee frulano sempre nella nostra testa. Vogliamo regalarci 70 ...mila emozioni, perché quelle vissute fino ad ora ancora non ci bastano

e allora lunedì 9 ottobre vogliamo portarvi al cinema; sarà il nostro primo F1 Movie Meet per la visione del film FERRARI 312B. E poi sabato 14 ottobre andremo a teatro ad applaudire i nostri soci Ugo e Cristina in "Cani e Gatti". La sera di domenica 29 ottobre ceneremo dai nostri amici soci del Bar Formula Uno di Arluno per guardare in compagnia il Gran Premio del Messico. Stiamo ancora studiando il titolo per l'evento ma segnate in agenda; sabato 11 e domenica 12 novembre saremo presso Il Destriero di Vittuone per un grande evento dove ognuno di noi e chiunque lo vorrà potrà cimentarsi con i simulatori e prove di pit stop con la nostra show car. E proprio perché non ci fermiamo mai, la domenica dopo, gita "Festeggiando i 70 anni" presso i musei di Modena e Maranello. E, state tranquilli... qualche altra cosa ci verrà in mente...

Giusy Costantino

Member — MILLE IN UNA NOTTE

Il programma per i festeggiamenti del 70° della Ferrari sono giunti al termine domenica 10 settembre a Maranello con una cerimonia teatrale, un concorso d'eleganza ed una vasta esposizione nel Circuito di Fiorano anticipata da una lunga sfilata, il 70th Anniversary Rally to Maranello. Una parte delle Rosse che ha partecipato alla sfilata si è data appuntamento venerdì 8 settembre a Milano. All'ombra dell'Arco della Pace erano attese circa 500 vetture provenienti da tutta Europa. Noi della Scuderia giunti sul posto siamo stati colti da una "numerosa" piacevole sorpresa. È bastato poco per rendersi conto che le Ferrari nel capoluogo lombardo erano circa 1000, la punzonatura più alta da noi riscontrata è stata la numero 913 di una GTC4Lusso T. Ferrari ovunque, non finivano più, di tantissimi colori, per lo più di nuova generazione. Ed ecco quindi che accanto ad alcune classiche come ad esempio Daytona, F40, 250 TDF, 365 e 330 GTC si sono potuti ammirare una miriade di modelli di nuova generazione fra cui LaFerrari, F12 TDF e le più recenti 812 Superfast. Uno spettacolo notturno di assoluta rilevanza che ha offerto una sorprendente cornice fra mille spettacolari riflessi colorati che facevano splendere nella notte milanese le Rosse di Maranello come non mai.

Flavio Paina

Vintage — UN VENTO DI PRESTAZIONI: MASERATI GHIBLI 2.0 1993

Negli anni '80 nacque la Maserati Biturbo, un flop di successo come la definì una nota testata automobilistica. Eppure era l'unica due litri sovralimentata in grado di eccellere in prestazioni ed essere comoda come una granturismo. Purtroppo non era esente da noie di ogni tipo, soprattutto perché queste risultavano essere per i proprietari onerosissime, come la rottura delle turbine o, addirittura nelle versioni catalizzate esportate negli Stati Uniti, il prendere fuoco inspiegabilmente. Il fatto era dovuto al cattivo materiale isolante che ricopriva i catalizzatori: non resisteva alle alte temperature, infiammandosi. Problemi ovviamente risolti con i



modelli successivi, ma ormai la nomea era quella, e non le giovò affatto. Tutto sommato l'evoluzione massima della Biturbo e derivate, culminò con la cattivissima Ghibli, prodotta dal 1992 al 1997 in diverse versioni. L'esemplare testato è una 2.0 iniezione del '93 in livrea blu con interni bianchi: elegantissima, ma al tempo stesso veramente aggressiva. In essa vi sono racchiuse gran parte delle soluzioni tecniche della Biturbo Racing, ultimo modello della serie prima di lei, che le permettevano una discreta affidabilità, grandi prestazioni, ed un bilanciamento dei pesi ottimizzato in modo da conferirle una notevole tenuta di strada, senza esagerare con l'acceleratore ovvio. Riponiamo l'attrezzatura fotografica nel baule. Poco profondo ma largo, in grado di ospitare circa cinque borsoni da viaggio. Saliamo a bordo e l'abitacolo oramai vetusto ci accoglie con la raffinatezza dei suoi tempi d'oro. Un misto di pelle consunta e cera ci solletica le narici, pertanto fermanoci ulteriormente ad ammirarne le rifiniture non possiamo non ricordarci che la radica lucidissima di vero legno, la pelle, e tutta l'alcantara presente nella parte superiore del cruscotto e su tutto il tetto (bianca come la pelle), era rifinita e cucita a mano. Avviando la chiave sentiamo il poderoso due litri sei cilindri Biturbo gorgogliare cupo. Trecentosei cavalli per duecentosessantacinque all'ora; sembra quasi impossibile che una vettura sebbene larghissima nelle carreggiate, ma piccola d'abitacolo (inaspettatamente abitabile anche dietro) possa erogare potenze così disumane. Partiamo: il propulsore è molto elastico anche sotto i 3500 giri, al punto da poter essere comodamente utilizzata come auto da tutti i giorni, se non fosse per i pedali della frizione e acceleratore durissimi. Il cambio, dal fine pomello in legno risulta invece essere morbido e preciso. Peccato lo sterzo servoassistito, improntato più per una raffinata berlina che per una Maserati: morbido ma poco diretto.

Dopo aver percorso un po' di chilometri decidiamo di fare qualche allungo: l'auto non delude affatto, ma le turbine entrano molto in alto e l'impressione che se ne ha è che sono molto pigre, ciononostante in meno che non si dica ci troviamo a centoventi all'ora. Meglio rallentare. Ma la cosa che lascia davvero esaltati i sensi è il fischio insieme alla spinta è il rilascio della valvola pop off. Una sinfonia che soltanto nei film pensavamo di sentire. Un'auto comunque da tutti i giorni ma che non disdegna di sgranchirsi imperiosamente a seconda delle situazioni. Insomma da definirsi una Granturismo pepata, soprattutto se si pensa che negli anni '90 era la due litri più veloce al mondo.

Mauro Modena



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.



Via Roma, 24
20010 Bareggio (MI)
tel. 02 9013238
autobaroni@libero.it

*Dal 1936 al vostro fianco
col nuovo e con l'usato*

Gran Sasso Car

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

tel. 0290360751

ldavide@gransassocar.com

*Oltre alla vendita e ad una
accurata assistenza, noleg-
gio auto d'epoca con con-
ducente per cerimonie*

Cari Soci Lettori con l'arrivo di settembre ci siamo ritrovati catapultati su due circuiti come Spa e Monza dove la nostra amata rossa si è trovata col fiato corto nei confronti del team Mercedes ma ci siamo difesi bene, non c'è stata una debacle bensì abbiamo portato a casa punti preziosi. Il 2018 dal punto di vista dei piloti è per noi definito: Vettel e Raikkonen hanno prolungato il contratto quindi la collaborazione continua con gli stessi frutti fin qui raccolti e che ci porta a vedere ogni gara con ottime prospettive. Purtroppo a Singapore è successo quello che non deve succedere, non sono qui a discutere su colpe e colpevoli, semplicemente guardo la classifica e vedo una casella vuota per entrambe le monoposto e questo lascia amaro in bocca considerando che una monoposto partiva addirittura dalla Pole Position. Immagino il morale di Sebastian e di Kimi, certo Seb si gioca qualcosa di importante ad ogni gara visto che è in lotta per il titolo mondiale mentre Iceman ha dalla sua una grande esperienza ed una freddezza che gli permettono di essere sempre in grado di gestire pressioni di team e stampa che normalmente avrebbero

demolito ogni altro pilota. Ferrari ha festeggiato i 70 Anni di Storia in questo settembre a Maranello e bisogna dire che sono stati 70 anni di gioie e di dolori ma resta sempre immutato il Fascino che le monoposto incutono nei loro piloti. La macchina da corsa è come un figlio, disse Enzo Ferrari, non possiamo dargli torto, posso assicurare che ogni tifoso dentro di se spinge a modo suo la monoposto di Maranello ad andare sempre più veloce. Quest'anno viviamo del dualismo Sebastian Vettel Vs. Luis Hamilton, ogni gara è una storia a se, ogni circuito premia oggi la Rossa e domani la Freccia d'Argento ma quello che rimane costante è quel senso di distacco che non li farà mai ricordare come due avversari storici quali Senna Vs. Prost, Mansell Vs. Piquet, Lauda Vs. Hunt; certo sono due ottimi piloti supportati da squadre di ottimo livello ma i tifosi cercano il pilota che non molla mai, che ci prova sempre che tenta ogni volta di portare la sua monoposto al massimo delle sue prestazioni, magari oltre, insomma il tifoso sogna un novello Gilles Villeneuve che faccia volare la nostra Amata Rossa ed invece ci si ritrova con qualche incubo in pista, vedi un certo "olandese"... Parlando invece dal punto di vista tecnico devo ammirare il lavoro di sviluppo che ogni team ha intrapreso quest'anno e mi pare che ad aver progredito molto

RedBull visto e considerato anche le velocità massime sfoderate sui rettili monzesi; Ferrari e Mercedes invece portano avanti lo sviluppo step by step, che permette di avere novità ad ogni gran premio senza però andare a stravolgere l'equilibrio generale della monoposto. McLaren-Honda: permettetemi di dire, finalmente hanno divorziato!... io credo fermamente che oramai tra il costruttore ed il fornitore di motori non ci fosse più stima ma semplice convivenza legata a ragioni economiche. Ora che la Honda ha deciso di passare a Toro Rosso portando in dote oltre che motori ed ingegneri anche tanti quattrini, il costruttore di Woking con Renault tornerà a lavorare con serenità e soprattutto potranno dare ad un certo Fernando Alonso una monoposto finalmente all'altezza di giocarsi il podio ad ogni Gran Premio: perdonatemi se lo scrivo, ma sentire i team radio di Alonso oramai mi metteva tristezza, un Campione del Mondo come Fernando non può vivere un calvario simile per tutto questo tempo ma nel 2018 si rifarà, statene certi. Ora torno con i piedi saldi a terra, mani sulla tastiera, vi saluto ed auguro a tutti una Buona continuazione di Visione del Mondiale di Formula Uno 2017. Ricordo il nostro unico motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi Fare".

Luca Zebri

PS: foto a lato by Luca Zebri



Un pomeriggio mentre sei in vacanza in Romagna e stai passeggiando sulle sponde del porto canale di Cesenatico, ti cade l'occhio su una locandina: "La Formula 1 arriva a Cesenatico, i segreti della F1 raccontati dall'ing. Mauro Forghieri". Se stessi scrivendo su WhatsApp metterei una serie di "faccine" da wow.

Mille domande iniziano ad affollare la mente: quando? Dove? Non possiamo perdercelo...qui bisogna assolutamente andare!!! E scopri che l'appuntamento è per giovedì 17 agosto presso la Galleria Comunale "Leonardo da Vinci" a Cesenatico. Così fortunatamente sei ancora lì in vacanza e per essere sicuro di non perderti neanche un attimo, ti presenti un'ora prima dell'inizio, carico a molla, pronto a piazzarti in prima fila ad ascoltare le parole di uno dei più bravi ingegneri della Formula 1. Alle 21:30, in perfetto orario, l'ing. Forghieri insieme dall'ing. Giachi, che ha partecipato alla redazione del libro, e Daniele Buzzonetti, giornalista di Autosprint e moderatore della serata, iniziano la discussione in modo semplice e diretto, senza tanti fronzoli, evitando termini tecnici incomprensibili. Durante la serata raccontano aneddoti, chicche e curiosità della storia della F1, raccontano il dietro le quinte della progettazione di una monoposto, raccontano il periodo passato dall'ing. Forghieri in Ferrari. La serata dura in tutto un'ora e mezza, ma avrebbero potuto andare avanti per ore ed ore e noi li avremmo ascoltati, restando immobili, rapiti dal fascino dalle parole e dai racconti di un vero e proprio mito della Formula 1.

Mirco Minghelli

Ferrari Universe — La storia bisogna raccontarla giusta....

Quando si parla di Ayrton Senna si rievoca il ricordo di un grande campione, nonostante non abbia mai gareggiato con una Rossa. Qualche giorno fa, in tv, un "esperto" giornalista sportivo, forse di calcio n.d.a., narra l'esordio accaduto al Gp di Monaco del 1984, in cui a bordo dell'allora Toleman il campione Senna partì dalle ultime file in una gara in cui si scatenò un diluvio, e nonostante ciò finì con l'ottenere il secondo posto dietro a Prost. L'informazione da dare in pasto al grande pubblico si chiude qui. Peccato manchi il finale della storia. La realtà fu che i nostri cugini francesi d'oltralpe non potevano accettare che il loro gioiellino venisse sorpassato dall'ultimo arrivato, il quale oltretutto guidava un'auto fatta in casa, pertanto interruppero il Gp causa forte pioggia. In questo modo privarono Ayrton del primo posto per regalarlo con molta sportività al francese Prost (senza nulla togliere alla comprovata bravura di quest'ultimo). Peccato che con la sua prematura dipartita, la storia non abbia mai potuto vedere Ayrton alla guida di una Ferrari.

Placido Ruggeri

Ferrari Universe — Le aste dei desideri

Il prodotto Made in Italy è ambito in tutto il mondo, è cosa nota. Per questo risulta essere il più desiderato, e di conseguenza il più caro. Soprattutto in campo del design e delle automobili, esso va a ricoprire i desideri di quella vasta nicchia in grado di influenzare il mercato mediante il potere d'acquisto dei suoi singoli appartenenti. Si è pertanto deciso di studiare in campo automobilistico le vetture che nell'altalenante mercato delle storiche hanno raggiunto le maggiori quotazioni: su un campione di dieci, nove sono proprio Ferrari. Lo studio è stato condotto da alcuni esperti traendo

una media fra le principali auto battute nelle aste di Artcurial, Bonhams, Gooding & Co. e Rm Sotheby's fra il 2016 ed il 2017, e le cifre sono impressionanti. Battuta a 32 milioni di euro da Artcurial la Ferrari 335 Sport del 1957, seconda alla Mille Miglia del 1957 con Von Trips. Lei è la regina incontrastata delle quotazioni. La vettura più cara al mondo, ed è Ferrari. Al secondo posto troviamo un'altra vettura degli stabilimenti di via Abetone di Maranello. La 250 GTO Scaglietti del '62 (3851GT) battuta a Bonhams, Quail Lodge in USA a 28.501.458 Euro su una base di partenza di poco più che 14 milioni. Per terza una Mercedes W196 R del '54 (Bonhams Goodwood) a 24.646.674 Euro, per poi scorrere con tutto il resto della lista ottenendo solo il risultato di scorgere solo Ferrari. Ferrari 290MM 1956, RM Sothebys USA, 25.616.248. Ferrari 275 GTB/4 S NART Spyder Scaglietti, RM Auction Monterey USA, Euro 20.536.175. Ferrari 275 GTB/C Speciale Scaglietti, 1964, sempre RM Auction Monterey: Euro 19.723.730. Ferrari 250 GT Spyder California SWB, 1961, Artcurial Parigi: Euro 16.288.000. Ferrari 250 LM, 1964, RM Sotheby's Monterey: Euro 15.843.520. Ferrari 250 GT Berlinetta Speciale, 1962, Gooding&Co Peabbe Beach: Euro 14.770.800. Come ultima ma non di minor prestigio, una Ferrari 375 Plus Spyder Competizione carrozzata Pininfarina, 1954, Bonhams, Goodwood (UK) alla "Modica cifra" di Euro 13.521.312. Un bel risultato non c'è che dire, ma soprattutto un grande orgoglio riguardo un prodotto che è e rimarrà nel tempo storia pura.

Mauro Modena





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

Finita la prima parte del campionato, prima dell'estate, per i piloti non esiste un rilassamento come lo intendiamo noi, prolungato. Si parla di fasi di recupero durante le quali non si può interrompere né l'attività sportiva né tantomeno, come ormai ben sappiamo, le "regole" alimentari. Che vitaccia, non trovate? Un'alimentazione sana ed equilibrata in tutti i suoi nutrienti aiuta a sviluppare e/o a mantenere la massa muscolare del pilota che non può saltare i pasti o mangiare cibo spazzatura se non molto sporadicamente. Ciò comporterebbe una riduzione della performance. Ogni nutrizionista segue con il suo paziente-pilota uno schema personalizzato in base alle esigenze dello stesso. Quali sono in generale i nutrienti indispensabili che un pilota continua ad assumere anche quando è "in vacanza"? Innanzitutto i carboidrati; durante le gare l'apporto calorico di zuccheri è maggiore perché l'energia deve durare fino alla fine. Non confondetevi con lo zucchero quello bianco e basta. Stiamo parlando anche e soprattutto di pasta, dolci, prodotti da forno in generale. Il nostro cervello brucia meno zuccheri di quello dei piloti e di conseguenza dovremmo assumerne di meno. Dobbiamo evitare il più possibile i carboidrati raffinati come pasta e pane con farina 00, riso brillato e i dolci. Come fare? Semplice, prendere i cereali integrali, ce ne sono una miriade. Perché? Perché il nostro organismo non tollera bene gli alimenti troppo raffinati. Se ne abusiamo le conseguenze possono essere anche gravi e non ci stiamo riferendo a qualche rotolino sulla pancia, ma alla possibile insorgenza di diabete, problemi cardiovascolari ecc. Seguono poi i grassi saturi ed insaturi, che sono fondamentali per il corretto funzionamento delle cellule. Vanno assunti più grassi insaturi, presenti nell'olio Evo, nei pesci, negli oli vegetali, nella frutta secca, nei semi, rispetto ai saturi, più presenti nei formaggi, nelle carni e nei salumi, nelle uova, ma non vanno demonizzati. Un grosso errore è, infatti, quello di tagliare fuori dall'alimentazione i grassi saturi. Bisogna solo scegliere quelli buoni, che costano di più e mangiarne di meno, tutto qui. Le proteine aiutano il recupero muscolare dopo lo sforzo favorendo persino la riparazione dei tessuti. I danni muscolari sono quasi sempre presenti dopo il campionato. Difficile che un pilota nei cambi di stagione abbia il raffreddore... vi siete mai chiesti il perché? G.M.

Racing food — La dieta per il cambio di stagione

Avevamo parlato dell'importanza dei sali minerali iniziando dal cacao. E ora che è finita l'estate? Beh Prima di allungare la mano verso la terza tazza di caffè della giornata, prova a inserire nella tua alimentazione questi cibi naturali perfetti per affrontare il cambio di stagione, quando ci si sente sempre stanchi e si dormirebbe in continuazione. In autunno, l'organismo si deve preparare al cambio di clima così come all'aumento del traffico e dell'inquinamento per le vie cittadine, alla ripresa lavorativa e/o scolastica ecc. Tutto questo può per giunta provocare un temporaneo rallentamento della peristalsi intestinale. Una ricetta gustosa per regolarizzare l'intestino? Zucchine ripiene di hummus e riso integrale e una bella tazza di Tè matcha. Altro che caffè! Il matcha è uno speciale tè verde. Le foglie di questa pianta, originaria del Giappone, vengono coltivate e lavorate con metodi tradizionali per renderle più dense di nutrienti. Una tazza di tè matcha ha lo stesso effetto di una tazza di caffè, anzi molto meglio: favorisce la concentrazione e la lucidità mentale molto più a lungo, è un detossificante ed è ricco di antios-

sidanti. Impossibile non provarlo! Assaporiamo il miele; un cucchiaino di miele naturale è un concentrato di energia e vitamine, ma anche di zucchero, quindi, da dosare. Si può aggiungere a dell'acqua calda e limone a digiuno o prima di svolgere attività fisica. Perfetto da abbinare a colazione con yogurt o latte e cereali integrali. E poi uniamoci noci e mandorle; questi semi sono incredibilmente densi di nutrienti, in particolare le noci del Brasile. Le mandorle sono ricche di rame e manganese, sali minerali che assicurano al nostro organismo flussi di energia costanti per tutto il giorno. Tieni un sacchetto di noci e mandorle sulla tua scrivania da sgranocchiare come spuntino tra un pasto e l'altro. E se hai tempo, lascia in ammollo la frutta secca per tutta la notte: risulterà più digeribile. Riso integrale ne abbiamo? Il riso integrale è un carboidrato complesso a lento rilascio di energia, ha un alto contenuto di sali minerali e di vitamine che devono essere preservati con una corretta cottura. È ricco di manganese, che aiuta l'organismo a convertire il cibo in carburante.

Abbiniamolo al pesce, magari quello grasso come il salmone o lo sgombrò, ricchi di omega-3, proteine alleate del sistema cardiovascolare, minerali come il selenio ed il fosforo che aiutano il corpo ad assorbire altri nutrienti in modo più efficace. Un contorno di funghi ci sta? Sì, perché una porzione di funghi fornisce quasi il 50% della quantità di ferro giornaliera raccomandata. Il ferro è essenziale per il trasporto di ossigeno attraverso la circolazione sanguigna - senza un apporto di ossigeno efficiente, ci sentiamo fiacchi. E da ultimo ma non per ultimo anche l'acqua ha il suo perché... cessato il caldo, si riduce la percezione della sete, ma l'organismo continua ad avere bisogno di acqua. L'acqua aiuta i nutrienti e l'ossigeno ad essere trasportati in tutto il corpo. Assicurarsi di berne almeno due litri al giorno, di più se si sta facendo esercizio fisico.

Giulia Moscatelli

Photo finish — Passati i 70 anni?...noi andiamo nel 2020

Andiamo nel 2020 e cosa ci troviamo? La Ferrari 288 GTO, super sportiva costruita tra il 1984 e il 1985 in soli 272 esemplari. E' stata la seconda Ferrari ad usare la sigla GTO, Gran turismo Omologata, dopo la 250 GTO e prima del 599 GTO. Ma la troviamo sotto una nuova veste, così come l'ha immaginata l'illustratore Matthew Parson, qualora la storica anni 80 ritornasse in listino. Il rendering che vi vogliamo mostrare ben interpreta i particolari tipici dell'auto; il cofano anteriore rimane arcuato ed il montante posteriore appare spesso e molto inclinato. Come da tradizione Ferrari, le luci posteriori restano rotonde. Il lunotto, meno incassato, segue l'angolazione dei montanti e piega in maniera più accentuata. L'incavo nella fiancata appare molto meno pronunciato. Per il resto che dire? ... pura fantasia, eppure i bozzetti sanno ancora emozionare. La vedremo mai? La risposta la avremo nel 2020.

Giusy Costantino



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it

e-mail: direttore sportivo@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

Giulia Moscatelli

Giusy Costantino

Luca Zebri

Collaboratori: Placido Ruggeri

Mirco Minghelli

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino

Luca Zebri

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

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

Backstage Calendario — Anno 2013



#LIVEYOURFERRARIPASSION