



# Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO  
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 52 MAGGIO-GIUGNO 2019

## Start - Piero Taruffi ha la sua rotatoria

SCUDERIA FERRARI CLUB  
The Official Ferrari Passion  
SAN MARTINO DI BAREGGIO

### SOMMARIO:

Start:	
Editoriale	2
Vintage	3
Member	2 5 9
Pitlane	4
Ferrari Universe	8 9
La penna ai soci	10
Photo finish	11



Essere presenti con passione sul nostro territorio a noi piace e rispondiamo sempre con entusiasmo alle proposte delle amministrazioni locali. È così che il nostro Scuderia Ferrari Club, come partner ufficiale dell'evento, è stato protagonista nel week end "Corbetta a Tutto Gas 2019". Alla presenza del Sindaco Marco

Ballarin e dell'assessore Giuliano Gubert, un nutrito gruppo di noi, con oltre dieci rombanti Ferrari, ha inaugurato la rotatoria posta sulla ex SS11 angolo via Piave intitolandola al Pilota Ing. Piero Taruffi. Grazie al nostro Gimax e alla sua conoscenza con Prisca Taruffi abbiamo preso contatti con la figlia del pilota, che ci ha subito, con gioia e gratitudine, dato il suo benestare. Abbiamo scelto tale importante personaggio del motorsport non solo come pilota ma



anche come collaudatore e progettista e protagonista di vittorie nelle più prestigiose gare mondiali nonché detentore di numerosi record mondiali di velocità. È stata la stessa Prisca a chiederci che sul cartello della toponomastica comparisse anche il titolo di ingegnere; fu questa infatti una delle caratteristiche che contribuì al fatto che Enzo Ferrari notasse Piero Taruffi. Ci riempie di orgoglio pensare che questa è la nona rotatoria intitolata ad ex piloti Ferrari sulla ex SS11 nel tratto che va da Magenta fino a Cornaredo. L'amministrazione Comunale di Corbetta ha appoggiato sempre con entusiasmo tali iniziative tant'è che è la seconda rotatoria intitolata sul territorio corbettelese. La prima fu, due anni fa, quella a Giancarlo Baghetti sotto l'egida dell'allora presidente di SFC San Martino di Bareggio, Luca Zebri. Dopo il discorso di rito e la scoperta delle targhe in rotatoria tutti noi ci siamo trasferiti in Villa Paganì dove le Ferrari, esposte nel verde parco, sono state ammirate dal pubblico per tutto il resto della giornata. Una cosa molto importante per noi, e voluta da tanti soci fondatori del sodalizio, è stata l'idea di "esserci" in una giornata così particolare, anche su Bareggio, città che da ben trentacinque anni ospita la sede del nostro club. E infatti l'intera manifestazione ha preso il via in mattinata proprio dalla splendida piazza Cavour di Bareggio, dove le Ferrari brillavano sotto un meraviglioso sole e venivano catturate dagli scatti fotografici di tanti bareggesi; poi la partenza in sfilata alla volta di Corbetta. Armonica unione tra comuni limitrofi che rispecchia l'armonia che guida la nostra passione.



Giusy Costantino



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

## EDITORIALE — *Uno sguardo al glorioso passato*

...Me lo ha ispirato Luca quando ho letto d' un fiato il suo "sogno di mezza estate". Mentre impaginavo il suo pezzo mi sono rivista seduta sul nastro d' a sfalfo di quel tracciato di Imola che ha tanto da raccontare. Siamo così; viviamo portandoci dentro delle emozioni che "di getto" trasferiamo a volte su un pezzo di carta. E' così che nasce Cuore Rampante, nasce dalle nostre più vive emozioni. Giunto al numero 52 è Cuore Rampante stesso ad avere un glorioso passato. Ed è il nostro SFC, coi suoi 35 anni di vita ad avere un glorioso passato; ne è un esempio quello che facciamo come ci racconta Mirco nei suoi pezzi. E' glorioso passato quelle che furono le gesta di un pilota come Piero Taruffi per questo gli abbiamo dedicato una rotatoria e Mauro ci ha raccontato qualche aneddoto e segreto in pista e fuori dalla pista. E' glorioso passato il nostro Gimax che di sgommate ne ha fatte tante e non manca mai di deliziarci con simpatici aneddoti. E' glorioso passato passeggiare al Valentino e notare la 250 GTO che è stata riconosciuta legalmente Opera d' Arte come ci racconta Flavio ed è glorioso passato pensare che son passati 109 anni da quando è nata la leggendaria Alfa Romeo come ci racconta Sandro. Facciamo tesoro del glorioso passato per guardare con meraviglia al futuro.

Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

## Member — *Una sera in TV*

Grazie all' interessamento del nostro socio Ettore, ci siamo messi in contatto con Franco Bobbiese, conduttore del programma Paddock, per partecipare come pubblico alla trasmissione che va in onda, in diretta, tutti i martedì su LA6. La trasmissione parla di F.1 e motomondiale, e ha sempre come ospiti giornalisti e personaggi del motorsport. Ci troviamo tutti davanti alla concessionaria Fassina di Milano, saliamo al secondo piano e li incontriamo Franco che ci accoglie come se fossimo amici da anni, e ci fa prendere posto nello spazio che ospita il pubblico. Li scopro che avrò l' onere e l' onore di parlare, in diretta tv, del club e di quello che facciamo, un' esperienza nuova che mi mette in agitazione.... Inizia la trasmissione, veniamo presentati e inquadrati più volte finché arriva il faticoso momento, mi siedo in mezzo agli ospiti, che quella sera sono Giulio Scaccia di F1sport, Gianni Giudici, ex pilota e team manager, Alessandro Mariani, ingegnere che per anni ha lavorato nel mondo del WTCC e poi nelle TCR con Honda, Carlo Cavicchi, ex direttore di autosprint, Patrizio Cantù di GPone, Daniele Galbiati, ex direttore di gara dell' autodromo di Monza, Riccardo Messa, pilota del campionato italiano auto storiche, Dario Tosolini, pilota del campionato legend endurance con Moto Guzzi. Bobbiese mi fa delle domande veloci e non mi fa sentire il peso della diretta tv; racconto brevemente chi siamo e cosa facciamo sul nostro territorio, cosa significa essere uno Scuderia Ferrari Club e come viviamo noi il mondo Ferrari. Per fortuna il mio momento dura poco e posso scappare al sicuro tra il pubblico in mezzo agli altri soci. Alla fine della trasmissione salutiamo Franco e viene dato il rompete le righe; sicuramente ritorneremo un' altra volta per assistere di nuovo alla trasmissione, che scorre veloce; il tempo sembra volare e sembra quasi come un normale venerdì sera in sede a Bareggio.

Mirco Minghelli



## Vintage — Memorie di gara della Volpe Argentata

Oggi ci gira così. Un plain air sul mondo di Prisca. Tanto spazio dedicato alla figlia di Piero - la volpe argentata - Taruffi. Sarà stato per via della sua capigliatura precocemente imbiancata, o per il suo casco di color argento che gli fu conferito tale soprannome; e volpe lo era veramente. Pensiamo che fra gli anni trenta e i cinquanta, l'è poca in cui correva Piero, le competizioni si vincevano anche con la furbizia, e non solo con il piede destro. Prisca di suo padre racconta alcuni trucchetti o i cosiddetti "rimedi della nonna" che gli permisero i suoi successi in vari circuiti, fra i quali la leggendaria Mille Miglia, l'ultima, quella in cui persero la vita Alfonso de Portago, il suo copilota e altre otto persone. Agli esordi della carriera la sua scuderia non era una struttura convenzionale composta da tecnici di gara, nutrizionisti, meccanici e quant'altro,



ma una sorta di ditta a conduzione familiare. Da buon ingegnere mise in piedi il Team Taruffi, formato dalla moglie, da nonna Emma e Zia Fernanda. Chi decideva era sempre lui, l'ing. Piero, pignolissimo e meticoloso. Affidava i vari compiti al suo team con mezzi di fortuna: a zia Fernanda l'incarico di cucire drappi di vario colore intorno a manici di scopa, in modo da ottenere delle bandiere di gara. A nonna Emma di sgombrare l'enorme tavolone per far posto a tutta l'attrezzatura di gara, mentre a nonno Pompeo l'iniziativa di trarre delle cinture di sicurezza da vecchie briglie di cavallo. Così funzionava - e bene - il team Taruffi. Ricorda ancora Prisca: "Chi davvero era sempre in pole position era la mamma che con un semplice orologio ed il suo cronometro prendeva il tempo fra le vetture e quello di gara." Inoltre Piero aveva escogitato un trucchetto per non farsi distanziare dalle auto che lo precedevano. Applicava sul piccolo parabrezza anteriore una piccola rete metallica, affinché polveri, sassi e detriti non ostacolassero in alcun modo la sua sicurezza e la sua visuale. Fra le altre cose, il buon Piero per resistere alle incandescenti temperature del V12 della sua 315s, inserì delle solette rinforzate nei suoi stivali da gara, e dei rinforzi nei guanti di camoscio per non piagarsi i palmi fra volante e cambio a quell'epoca granitici. Ma non è finita: l'ingegnosità umana dettata dalla fortuna dei mezzi a disposizione, lo spronò al punto da far immergere la sua tuta da gara in una sorta di minestrone ignifugo prima di indossarla. Per non parlare degli allenamenti fatti in casa. Un vogatore; e per sudare di più indossava pantaloni plastificati sotto quelli normali, per poi tuffarsi nella serra di casa con temperature di oltre quaranta gradi. Ma il vero portento di Piero era la sua memoria fotografica. Preferiva correre senza copilota per risparmiare peso, ragion per cui negli allenamenti e nello studio del circuito, tutti in piedi di buon'ora a percorrere la strada sulla quale poi avrebbero corso, e lui nel sedile posteriore ad osservare le curve chiave al contrario per avere un più vasto punto della situazione. Fu grazie a tutto questo che nel 1957 vinse l'ultima Mille Miglia (del resto ne aveva già corse dodici), correndo in solitaria. L'ultima, quella in cui accadde la strage che la fece bandire. E fu proprio a moglie, Donna Isabella che al traguardo gli annunciò la sua vittoria. Incredulo, Piero non fece altro che esclamare un laconico: "Non farmi scherzi da prete, una volta tanto che non sono rimasto per strada." Quella gara vinta fece in modo di poter mantenere la sua promessa alla famiglia: appendere finalmente il suo argenteo casco al chiodo, lasciando ai posteri la leggenda della volpe argentata.



talonni plastificati sotto quelli normali, per poi tuffarsi nella serra di casa con temperature di oltre quaranta gradi. Ma il vero portento di Piero era la sua memoria fotografica. Preferiva correre senza copilota per risparmiare peso, ragion per cui negli allenamenti e nello studio del circuito, tutti in piedi di buon'ora a percorrere la strada sulla quale poi avrebbero corso, e lui nel sedile posteriore ad osservare le curve chiave al contrario per avere un più vasto punto della situazione. Fu grazie a tutto questo che nel 1957 vinse l'ultima Mille Miglia (del resto ne aveva già corse dodici), correndo in solitaria. L'ultima, quella in cui accadde la strage che la fece bandire. E fu proprio a moglie, Donna Isabella che al traguardo gli annunciò la sua vittoria. Incredulo, Piero non fece altro che esclamare un laconico: "Non farmi scherzi da prete, una volta tanto che non sono rimasto per strada." Quella gara vinta fece in modo di poter mantenere la sua promessa alla famiglia: appendere finalmente il suo argenteo casco al chiodo, lasciando ai posteri la leggenda della volpe argentata.

Mauro Modena

Instagram il\_dandissimo

( Articolo su Prisca Taruffi a pag. 11 )

*Pitlane* — Sogno di Mezza Estate...

Formula Uno ed applicazione dei regolamenti di condotta sportiva oramai sembrano un paradosso ma il destino del risultato di un Gran Premio sembra indirizzarsi sempre più sull'applicazioni di sanzioni o meno da parte dei giudici di gara piuttosto che non ad un sorpasso o meno fatto in pista. Assurdo! Scansaloso! Un rifiuto della mente, chiudo gli occhi un momento. In pista piloti liberi di gettare il cuore oltre l'ostacolo, spostare sempre un po' più in là l'asticella del rischio, che ci portano a sognare, sentirci partecipi delle loro gesta, un cuore solo che batte all'unisono con quello del nostro driver preferito. Adrenalina che ci scorre nelle vene ammirando le gesta sportive dei piloti, magari qualche sorpasso sporco in pista ma da regolare poi in privata sede la sera stessa davanti ad una bella bistecca al sangue; questi sono i nuovi cavalieri del rischio, capaci di farci palpitare, emozionare, gioire ed a volte soffrire ma sempre rendendoci partecipi delle loro imprese in pista. Monoposto più semplici aerodinamicamente, meno sensibili alla scia sporca lasciata dall'avversario davanti, motori più grezzi e difficili da domare, gomme nere sporche e cattive e che durino, che ci permettano di vedere duelli da coltello fra i denti, sorpassi all'interno ed all'esterno, sentire il profumo della gomma bruciata in staccata, rumore di meccanica della monoposto violentata dal pilota per spremerla fino all'ultimo scoppio del suo prezioso motore endotermico, tanto alla gara successiva ci sarà una nuova monoposto assemblata ad hoc e pronta per nuove dure battaglie. Piloti che si mandano a quel paese durante la gara, durante i sorpassi, staccate da far resuscitare anche Lazzaro e se non bastasse questo, fuori dal circuito, ma sì, viva iddio, piloti liberi di fare tondi e drift in un parcheggio deserto rientrando in hotel per la felicità dei loro fans oppure un paio di berlinette medio prestazionali dotate di Kasco prese a nolo alla Hertz e buone per fare a gara e sportellate dal circuito al ristorante col proprio compagno di squadra nonché primo avversario in pista; piloti sorridenti, interviste a ruota libera rilasciate davanti ad un bel tramonto senza addetti stampa che registrino ogni starnuto che il pilota emette. I Piloti, già, ci sono piloti voraci di vittorie ed altri che si inebriano di giri veloci ma faticano a vedere la fine della gara in quanto la monoposto esala prima il suo ultimo respiro, piloti che sentono l'odore della preda in pista e si accendono in battaglia quasi come fossero nuovi gladiatori con indosso il loro casco integrale: la loro tuta ignifuga a proteggerli da un mondo che non può far del male. Formula Uno che ad ogni gara regala duelli epici da richiamare e magari sopravanzare nella memoria i duelli rusticani tra Villeneuve/ Arnoux oppure Senna/Prost e poi Grid Girls da togliere il fiato ad ogni schieramento prima della gara dove un Moderno Gerhard Berger torna a toccare il fondoschiena alla propria ombrellina come fosse un portafortuna per la gara che sta per scattare. Tortellini e Lambrusco da una parte dei box, Wurstel e Crauti dall'altra ed in mezzo tanta allegria tra i vari team manager e voglia di ritrovarsi tutti a far baracca dopo la gara giusto per smaltire quell'insana ricerca del limite che ogni pilota che si possa dire tale ha sempre fissa in testa, sia che si tratti di fare una pole position sia che si tratti di percorrere in modo sicuro e veloce il tratto casa lavoro, gira voce che qualcuno abbia battuto il record di un certo Gilles Villeneuve nel tragitto da Montecarlo a Maranello... Mi risveglio di sobbalzo, agitato, sudato, alzo lo sguardo al tv e vedo la solita Formula Noia, tutto quanto scritto sopra è stato solo uno Stupendo Sogno di Mezza Estate.

Luca Zebri



UNO SGUARDO AL GLORIOSO PASSATO



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.*

*Member* — GIMAX SHOW

Il 17 marzo scorso è stato un giorno speciale per noi e per il nostro Gimax. Presso l'Auditorium Tirinnanzi di Legnano sede della Scuola di Musica Jubilate si è svolto l'evento "Gimax, la storia della Formula 1" – ricordi e aneddoti di un grande Pilota attraverso gli incontri con i "Miti" come Enzo Ferrari, Fangio, Giacomo Agostini e tanti altri. Ed ecco quindi che un folto gruppo di nostri tesserati, alcuni con al seguito le loro Rosse, si sono ritrovati a Legnano. La Star della giornata ovviamente è stata Gimax, nome d'arte o meglio "racing" di Carlo Franchi,



classe 1938 ed ex pilota di Formula 1, Formula 2, Formula 3, Prototipi ed altre classi che con la sua lunga esperienza ha gareggiato sui più noti circuiti automobilistici e non solo. Nostro Tesserato e molto legato al nostro Sodalizio ha una grande e stimata amicizia con molti di noi, alcuni dei quali da molti anni come ad esempio il doc. Ugo Monsellato, Marino Poli, Luigino Tumiatti ed Ettore Giubileo. Proprio quest'ultimo sul palco dell'auditorium ha intervistato Gimax per oltre 2 ore davanti a 180 presenti ed alle telecamere. Gli aneddoti illustrati da un Gimax particolarmente acuto ed estremamente simpatico come sempre hanno suscitato stupore ed interesse fra tutti i partecipanti i quali hanno più volte interagito con quesiti e approfondite considerazioni. Gimax ha raccontato episodi molto interessanti e memorie inerenti il mondo delle corse ma anche di vita ed esperienze private, aneddoti che nei libri non sempre si trovano. Oltre ai risultati di gara c'è stato spazio per molto altro, riflessioni su svariate situazioni e su uomini che sono diventati leggende e le relative avventure. Come ad esempio la sana rivalità con i fratelli Brambilla, dell'incidente in cui si fermò con l'auto davanti al Monumento ai Caduti nei pressi dell'Arco della Pace a Milano, del grave acquaplaning di Imola del 1966 in cui riportò la frattura di ben 18 ossa. E ancora i dialoghi con Enzo Ferrari che andò a salutarlo di persona sulla griglia di partenza a Imola dove Gimax era in compagnia, fra gli altri, di Jody Scheckter, Niki Lauda, Gilles Villeneuve e Bruno Giacometti, della multa sanzionatagli a Ginevra per eccesso di velocità insieme a Tino Brambilla e del

sincero rapporto con Bernie Ecclestone. C'è stato spazio anche per esperienze private come il rapporto con sua moglie presente in sala, che all'inizio non le stava esattamente simpatica, ma col tempo ha amato sempre di più, approfittando dell'occasione per regalarle una dedica pubblica. Anche chi scrive è molto affezionato a Gimax, tanto da custodire gelosamente un book fotografico della sua carriera con tanto di dediche personali. Un grande intrattenitore insomma che ha saputo stupire ed emozionare tutti, ma proprio tutti con indimenticabili e singolari racconti sconosciuti ai più. La fine dell'incontro è stato caratterizzato da un magistrale brano a quattro mani su pianoforte eseguito da Silvia Gatti e Gabriele Salemi della Scuola di Musica Jubilate e da una personale richiesta di un emozionato Gimax: assaporare un tango dal vivo con strumento a fiato. Inoltre, oltre ad un dolce buffet, con l'offerta libera dei presenti si sono raccolti i fondi per contribuire all'acquisto di un pianoforte a coda destinato ai più piccoli pianisti della Scuola di Musica legnanese.



Flavio Paina

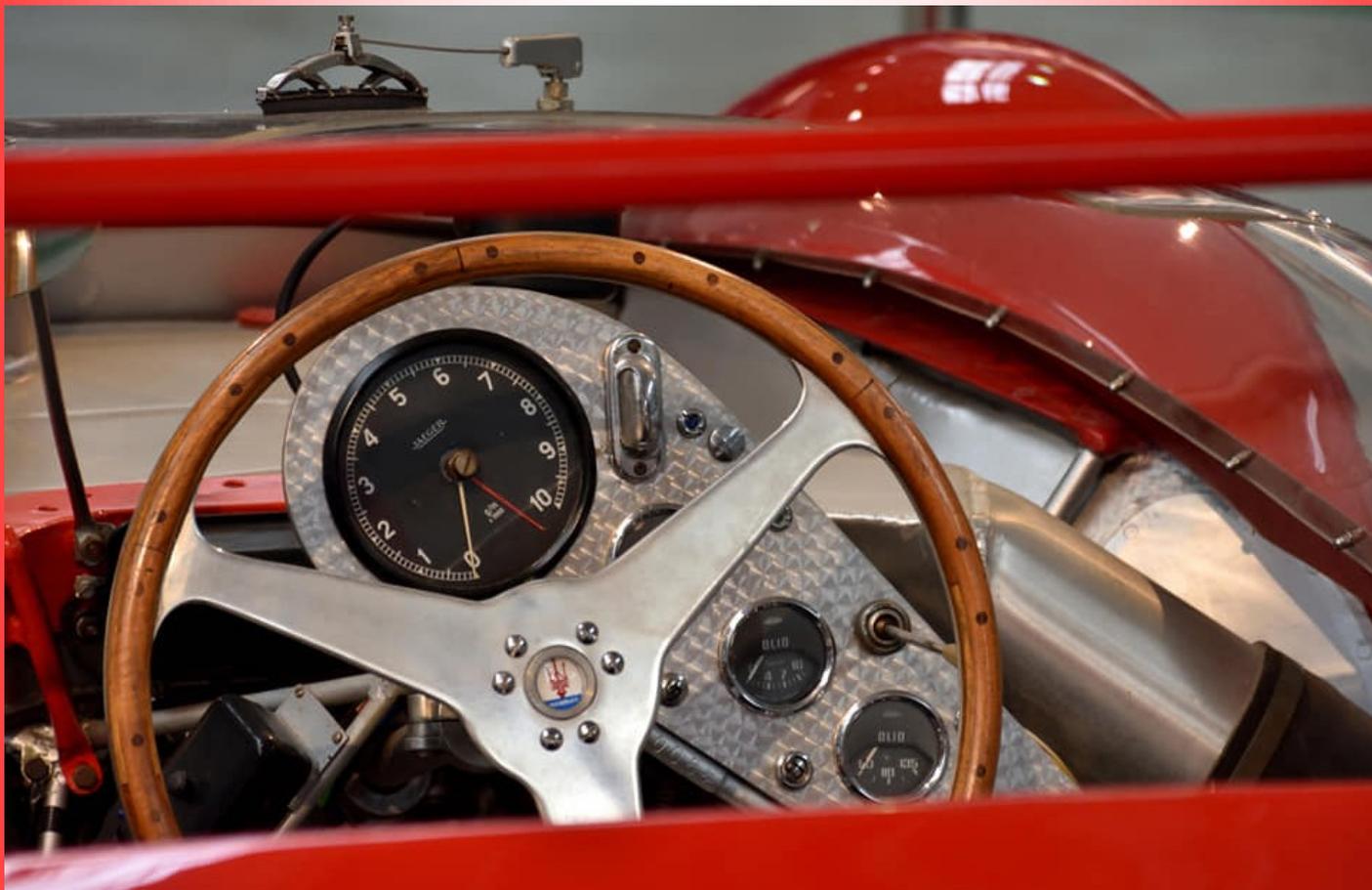
*Member* — Pizza time

La sede del fan club del nostro socio onorario Tony Alborino è la pizzeria "La pizza è...una cosa nostra" a Garbagnate Milanese, suo paese natale. Li ci rechiamo per consegnargli la tessera del nostro sodalizio. Tony, pilota di Moto3, dopo un paio di anni di gavetta ha finalmente iniziato a portare a casa pole position e vittorie. E cosa fa il titolare della pizzeria? Proprio per noi realizza la pizza S.F.C. San Martino di Bareggio: un sondaggio su instagram è l'idea per scegliere gli ingredienti di questa pizza speciale ed io, da buon emiliano, mi lanciai in una proposta con ingredienti tipici emiliani. E così nasce la pizza SFC San Martino di Bareggio: una base senza pomodoro, con sopra pesto di lardo, squacquerone e culatello. Sabato 11 maggio, un bel gruppo di noi si trova alla pizzeria, supportato da alcuni amici del club di Abbiategrasso, con le fauci affilate e pronti all'assaggio. Dopo averla tanto sognata e vista su instagram in anteprima, l'abbiamo anche assaggiata....una vera bontà, tanto che è rimasta poi nel menù della pizzeria anche dopo la settimana di prova. E come dice Ligabue.... "il meglio deve ancora venire"

Mirco Minghelli

Instagram mirco\_mircke\_minghelli

## MASERATI OLD



# MASERATI NEW



## Ferrari Universe — Il Valentino 2019 e le sue sorprese



Giunto alla sua quarta edizione il Salone dell'Auto di Torino al Parco del Valentino ha rappresentato una bella occasione per visionare all'aria aperta diverse novità e prototipi ed ammirare esemplari rarissimi da collezione. E' una sorta di ritorno alle origini considerando che la prima edizione del Salone si tenne nell'aprile del 1900 proprio nella Palazzina delle Belle Arti del Valentino. Ovviamente molto è cambiato da allora ed in questo periodo in cui l'automobile sta vivendo una, per ora incerta e controversa, rivoluzione senza precedenti molti costruttori hanno dato spazio a prodotti elettrici o ibridi. Nei viali immersi nel verde accosti al Po visitatori di ogni tipologia hanno quindi osservato anche veicoli di nuova concezione come ad esempio il prototipo Fiat Centoventi, utilita-

ria compatta tutto spazio, la bellissima Pininfarina Battista, filante hypercar con ben 1900 cv elettrificati e l'Alfa Romeo Tonale, suv che con le dovute modifiche andrà in produzione nel 2020. Durante il giorno d'apertura abbiamo anche incontrato numerosi giornalisti e youtubers del settore intenti a documentare le ultime novità dove Ferrari non era presente in forma ufficiale ma le Rosse nella Capitale Industriale dell'Auto non sono di certo mancate. Nei pressi del Castello infatti si sono svolti numerosi raduni a tema fra cui quelli di Abarth,

Ferrari ed auto storiche dove con grande sorpresa era presente l'esemplare unico di Fiat 124 Spider disegnato da Tom Tjaarda, una finezza per soli palati fini. Le sorprese poi sono continuate all'interno del cortile del Castello dove un foltissimo stuolo di nuove supercar, prototipi e capolavori storici hanno lasciato letteralmente stupefatti tutti i visitatori. Fra questi alcuni prototipi dei maggiori designer italiani dove l'inconsueta ed affascinante Ferrari 308 Rainbow Bertone del '76 nella giornata di sabato si è aggiudicata un trofeo nel Concorso di Eleganza interno. Premiata



anche l'eccezionale Fiat 8V Speciale Pininfarina del '55 il cui stile di coda riporta inevitabilmente alla 375 MM che lo stesso carrozziere realizzò per Ingrid Bergman. Presente all'evento anche Giorgetto Giugiaro in persona. Fra le bellezze italiane citiamo anche le Lancia 037 Stradale, Astura Farina e B24 Spider, alcune Maserati da gara, Osca, Cisitalia e le missilistiche monoposto Abarth Record 750 e 1000. Abbiamo inoltre incontrato anche il dott. Giorgio Dall'Olio di Rossocorsa che ha curato l'esposizione di alcune Ferrari. Con lui abbiamo ammirato numerose icone del Cavallino Rampante e proprio nei giorni in cui la 250 GTO è stata riconosciuta legalmente Opera d'Arte poterne accarezzare un esemplare del 1962 ed uno Drogo del 1964 ha contribuito a rendere ancora più sorprendente l'esperienza del Valentino.

Flavio Paina

## Ferrari Universe — Villa d'Este 2019 e il trionfo tricolore



Come ormai è noto il Concorso D'Eleganza Villa d'Este è un appuntamento che, complice il surrealismo che emana, riesce a far provare emozioni dal gusto retrò a tutti gli appassionati delle vetture storiche con la esse maiuscola. L'elegantissima location storica, sulle rive del Lago di Como, ha come di consueto ospitato un folto gruppo di vetture di ogni epoca riuscendo ad addurre nei presenti molteplici flashback in un battito di ciglia con le loro linee inconsuete o regali e le loro timbriche irruente o soffuse. Fra le fuoriserie in concorso le italiane hanno ottenuto un positivo riscontro come già avvenuto in altre edizioni. La Coppa D'Oro, il riconoscimento più prestigioso, se l'è aggiudicato la sinuosa Alfa 8C 2900B del '37 carrozzata Tou-

ring. Presenti anche due sportivissime Osca MT4 ed una Abarth 205 Sport 1100, esemplare unico dall'abito magistralmente levigato creato nel '53 da Ghia, che per la prima volta dal 1954 è tornata in patria attraversando l'oceano per farsi un weekend al lago. E le Maranellesi? 10 le presenti compresa la 335 S che vinse la Coppa D'Oro l'anno scorso, ovviamente fuori concorso in questa edizione. Bellissimo il duo di 275, una delle quali in declinazione Competizione dotata del famoso 250 a 12 cilindri, quest'ultima vincitrice di due trofei. Elegantissime la 342 America Cabriolet Vignale e la 250 California che ha trionfato nella sua classe o l'altra coppia formata dalla 166 MM Barchetta (vincitrice di classe) e la 340 America Berlinetta entrambe vestite da Touring con la scocca Superleggera. E ancora la signorile 250 GT Competizione del '55, esemplare unico con le linee finemente disegnate da Pininfarina e la sconvolgente Ferrari Modulo del '70 anch'essa realizzata da Pininfarina in un singolo esemplare su telaio e meccanica della 512 S da competizione. Come è facile intuire anche in questa rassegna Villa d'Este ha saputo soddisfare e galvanizzare regalando un pieno di spettacolare e prestigiosa storicità.



Flavio Paina

### Member — Gessate Live

Dallo scorso anno il club ha iniziato a collaborare con un'associazione di Gessate, Gessate Live, che si occupa di organizzare eventi nel piccolo paese ad est di Milano, più che altro conosciuto come capolinea della linea verde. Quest'anno, per il secondo anno consecutivo, si è svolto il "Gessate Motorday", giornata all'insegna dei motori a 2 e 4 ruote, dove le nostre amate rosse hanno fatto compagnia a vetture d'epoca sono andate a braccetto con le Harley Davidson guidate da bikers in giubbotto di pelle e tatuaggi. Ospite d'onore il "capomeccanico della Ferrari" Oriano Ferrari, al secolo Marco Della Noce, che messa in pausa la griglia con i ciccioli, ha trascorso la giornata con noi. L'appuntamento per l'inizio della giornata è al bar Pit Lane SPS38 di Inzago, dove fin dalla mattina presto si sono date appuntamento le vetture, e veniamo accolti da un buon numero di vetture d'epoca; la mia Jaguar xj-r, sta bene nel gruppo, certo non è una Ferrari, però fa comunque bella figura. Verso le 11:30 ci incolonniamo e parte la sfilata, i motociclisti ci aprono la via e ci accompagnano a Gessate, passando da Bellinzago Lombardo, fino alla bellissima Villa Daccò, dimora storica di Gessate e luogo del cuore del FAI, dove si svolgerà il brunch e successivamente la giuria valuterà le auto presenti e stilerà la classifica stabilendo così i primi tre classificati; terza si piazza la Ferrari 208 carburatori, seconda l'Alfa Romeo 1750 gt veloce e prima classificata la Volvo 544, i tre vincitori vengono premiati da Oriano Ferrari e portano a casa una bella coppa dopo le classiche e immancabili foto di rito. Mannaggia mannaggia...anche quest'anno non ho vinto niente, comunque porto a casa una medaglia, che fa bella mostra in sede, a ricordo della giornata. E visto che non c'è il due senza il tre, l'associazione sta già pensando a cosa fare il prossimo anno, e noi risponderemo presenti, vista la valida collaborazione con l'associazione.

Mirco Minghelli

## La penna ai soci — Buon compleanno Alfa ... e 109 sia!



Il 24 giugno 2019, proprio qualche giorno fa, è stato il 109° compleanno di Alfa Romeo, uno dei marchi automobilistici più celebri al mondo. Quella della Casa del Biscione è stata una storia gloriosa grazie a modelli di straordinario successo e grazie alle vittorie sulle piste di tutto il mondo che hanno segnato il mondo dell'automobilismo per tecnica, design, innovazione, motori e soprattutto passione. Il 24 giugno 1910 nacque l'Alfa ed il primo modello della Casa milanese fu l'Alfa 24 HP costruito proprio nello stabilimento del Portello. Durante la prima grande crisi finanziaria del 1933 a nulla servirono i tantissimi successi sportivi degli anni '20 e '30 per mantenere invariate le quote di vendita dell'Alfa; infatti quest'ultima entrò ugualmente in crisi e dovette intervenire il Governo italiano che rilevò le quote dell'Alfa che intanto aveva cambiato il suo nome optando per quello di Alfa Romeo proprio quando Nicola Romeo già direttore dello stabilimento del Portello divenne anche socio. La nuova società diventò statale ed iniziò così il rilancio della fabbrica. Invece, nel corso della 2ª guerra mondiale e fino al 1945 l'Alfa Romeo si dedicò principalmente alla produzione di motori aeronautici ed autocarri. Una volta concluso il secondo conflitto mondiale, la Casa milanese tornò a concentrare la sua produzione verso il settore dell'auto e ricominciò con la costruzione della 1800 che fu il veicolo che permise al Biscione la trasformazione da azienda costruttrice di vetture esclusive e di lusso ad un vero e proprio marchio industriale. Si intuisce già all'epoca la grande pubblicità che danno le corse automobilistiche e si realizzano le prime vetture del mondiale di Formula 1. Infatti è grazie a 2 monoposto costruite ad Arese nel 1950 se l'italiano Nino Farina e nel 1951 l'argentino Juan Manuel Fangio riescono a vincere i primi 2 mondiali di Formula 1. E' per merito di quei successi se inizia la costruzione di nuove vetture stradali che hanno fatto la storia dell'auto come la Giulietta, la Giulia, la Duetto, ecc. Ma arrivarono per l'Alfa altri periodi di crisi; infatti l'industria dell'auto nel frattempo si era evoluta e una volta entrata nella sua fase moderna sono iniziate le difficoltà sia nella produzione di serie e sia nelle competizioni. Infatti, è risaputo che tra la fine degli anni '70 e la metà degli anni '80 i modelli dell'Alfa Romeo non riscuotessero più il successo delle vetture che le avevano precedute. Inoltre, nel 1985 terminò l'esperienza della Casa del Biscione in Formula 1. Pian piano, dopo che la proprietà passò al gruppo Fiat iniziò la risalita. Un modello di successo è stata la 75, ultima ad utilizzare la trazione posteriore; poi arrivò la 155 che consentì di tornare alle vittorie nei campionati italiano e tedesco turismo. E da quei successi dipese anche la fortuna delle 155 tra le auto di serie. Altri modelli importanti per il rilancio del marchio sono stati la 147, la 156 ma anche la 159 e la Mito sulla quale debuttò il famoso DNA, ripreso ed evoluto sulla nuova Giulietta del 2010. Quest'ultima vettura fu costruita in occasione del 100° anniversario dell'Alfa Romeo, costruendo le basi per il nuovo corso ALFA che oggi si inserisce nel programma premium di FCA, con l'obiettivo ormai raggiunto di rivaleggiare con le agguerrite tedesche e che ha portato, dopo la costruzione della sportiva 4C, al lancio della nuova Giulia, la vettura del ritorno alla trazione posteriore e poi, sulla stessa base meccanica, della Stelvio. In occasione dell'edizione 2019 del Salone di Ginevra, tra l'altro visitato dal gruppo della SFC di Bareggio, la Casa del Biscione ha presentato l'Alfa Romeo Tonale concept, nata col compito di anticipare il futuro SUV di segmento C della Casa automobilistica milanese. Per quanto riguarda il motorsport l'Alfa Romeo è tornata attivamente in Formula 1 con la nuova denominazione Alfa Romeo Racing e le sue due vetture sono affidate a Kimi Raikkonen ed all'italiano Antonio Giovinazzi. Sul cofano delle Alfa, stradali e da corsa è ritornato il "quadrifoglio verde" che dopo 109 anni di storia rappresenta per la Casa del Portello, e per i tantissimi appassionati di tutto il mondo, il simbolo di una straordinaria storia di motori ed emozioni. Buon compleanno Alfa Romeo !!!!!

Il 24 giugno 2019, proprio qualche giorno fa, è stato il 109° compleanno di Alfa Romeo, uno dei marchi automobilistici più celebri al mondo. Quella della Casa del Biscione è stata una storia gloriosa grazie a modelli di straordinario successo e grazie alle vittorie sulle piste di tutto il mondo che hanno segnato il mondo dell'automobilismo per tecnica, design, innovazione, motori e soprattutto passione. Il 24 giugno 1910 nacque l'Alfa ed il primo modello della Casa milanese fu l'Alfa 24 HP costruito proprio nello stabilimento del Portello. Durante la prima grande crisi finanziaria del 1933 a nulla servirono i tantissimi successi sportivi degli anni '20 e '30 per mantenere invariate le quote di vendita dell'Alfa; infatti quest'ultima entrò ugualmente in crisi e dovette intervenire il Governo italiano che rilevò le quote dell'Alfa che intanto aveva cambiato il suo nome optando per quello di Alfa Romeo proprio quando Nicola Romeo già direttore dello stabilimento del Portello divenne anche socio. La nuova società diventò statale ed iniziò così il rilancio della fabbrica. Invece, nel corso della 2ª guerra mondiale e fino al 1945 l'Alfa Romeo si dedicò principalmente alla produzione di motori aeronautici ed autocarri. Una volta concluso il secondo conflitto mondiale, la Casa milanese tornò a concentrare la sua produzione verso il settore dell'auto e ricominciò con la costruzione della 1800 che fu il veicolo che permise al Biscione la trasformazione da azienda costruttrice di vetture esclusive e di lusso ad un vero e proprio marchio industriale. Si intuisce già all'epoca la grande pubblicità che danno le corse automobilistiche e si realizzano le prime vetture del mondiale di Formula 1. Infatti è grazie a 2 monoposto costruite ad Arese nel 1950 se l'italiano Nino Farina e nel 1951 l'argentino Juan Manuel Fangio riescono a vincere i primi 2 mondiali di Formula 1. E' per merito di quei successi se inizia la costruzione di nuove vetture stradali che hanno fatto la storia dell'auto come la Giulietta, la Giulia, la Duetto, ecc. Ma arrivarono per l'Alfa altri periodi di crisi; infatti l'industria dell'auto nel frattempo si era evoluta e una volta entrata nella sua fase moderna sono iniziate le difficoltà sia nella produzione di serie e sia nelle competizioni. Infatti, è risaputo che tra la fine degli anni '70 e la metà degli anni '80 i modelli dell'Alfa Romeo non riscuotessero più il successo delle vetture che le avevano precedute. Inoltre, nel 1985 terminò l'esperienza della Casa del Biscione in Formula 1. Pian piano, dopo che la proprietà passò al gruppo Fiat iniziò la risalita. Un modello di successo è stata la 75, ultima ad utilizzare la trazione posteriore; poi arrivò la 155 che consentì di tornare alle vittorie nei campionati italiano e tedesco turismo. E da quei successi dipese anche la fortuna delle 155 tra le auto di serie. Altri modelli importanti per il rilancio del marchio sono stati la 147, la 156 ma anche la 159 e la Mito sulla quale debuttò il famoso DNA, ripreso ed evoluto sulla nuova Giulietta del 2010. Quest'ultima vettura fu costruita in occasione del 100° anniversario dell'Alfa Romeo, costruendo le basi per il nuovo corso ALFA che oggi si inserisce nel programma premium di FCA, con l'obiettivo ormai raggiunto di rivaleggiare con le agguerrite tedesche e che ha portato, dopo la costruzione della sportiva 4C, al lancio della nuova Giulia, la vettura del ritorno alla trazione posteriore e poi, sulla stessa base meccanica, della Stelvio. In occasione dell'edizione 2019 del Salone di Ginevra, tra l'altro visitato dal gruppo della SFC di Bareggio, la Casa del Biscione ha presentato l'Alfa Romeo Tonale concept, nata col compito di anticipare il futuro SUV di segmento C della Casa automobilistica milanese. Per quanto riguarda il motorsport l'Alfa Romeo è tornata attivamente in Formula 1 con la nuova denominazione Alfa Romeo Racing e le sue due vetture sono affidate a Kimi Raikkonen ed all'italiano Antonio Giovinazzi. Sul cofano delle Alfa, stradali e da corsa è ritornato il "quadrifoglio verde" che dopo 109 anni di storia rappresenta per la Casa del Portello, e per i tantissimi appassionati di tutto il mondo, il simbolo di una straordinaria storia di motori ed emozioni. Buon compleanno Alfa Romeo !!!!!

Sandro Salis



**Photo finish — Tutti pazzi per Prisca**

Quando a Bareggio facciamo le cose, amiamo pensare di poterle farle bene. In occasione della recente intitolazione della rotatoria al papà Piero Taruffi, sentiamo il dovere non solo etico, ma anche sportivo di renderle omaggio raccontando parte dell'incredibile storia di Prisca. Prisca Taruffi è nata due anni dopo il ritiro ufficiale dalle corse di suo padre Piero, all'età di 52 anni. Puro animo sportivo, Prisca ha praticato molti sport, tutti a livello agonistico tra cui sci, nuoto, tennis, equitazione, pallavolo, golf, ma soprattutto automobilismo, avendo ereditato dal padre la passione per la velocità e per i motori. A soli 9 anni impara a guidare sulle ginocchia di papà, a 18 prende la patente da privatista e, al posto della prima auto, chiede in regalo una moto, a suo giudizio, il massimo dell'espressione della velocità. A 22 anni debutta nel mondo delle corse sul circuito di casa, l'autodromo di Vallelunga, partecipando al Trofeo monomarca Renault 5, per poi dedicarsi successivamente ai rally laureandosi campionessa italiana e vice campionessa europea al volante di una potente Ford Sierra Cosworth. Prisca ha poi corso con molte altre case automobilistiche come l'Alfa Romeo, Lancia, Porsche e Ferrari. Gli ultimi cinque anni della sua carriera di pilota, Prisca li ha dedicati a una nuova sfida: i Rally Raid nel deserto africano partecipando a oltre 5 edizioni del Rally des Gazelles (Marocco), al Rally dei Faraoni ed al Rally Raid Dubai Desert Classic. I motori sono da sempre la sua passione, come anche la sua professione in qualità di pilota istruttore, test driver ed, in seguito, direttore tecnico di corsi di guida sicura e sportiva per le principali scuole di pilotaggio. Giornalista free-lance, collabora con testate di auto e motori, golf e turismo. Per oltre 10 anni è stata il volto femminile della trasmissione Pole Position di Rai 1 in veste di giornalista-opinionista. In occasione del centenario della nascita di suo padre, Piero Taruffi, Prisca ha organizzato in tutti i Ferrari Store d'Italia una mostra itinerante a lui dedicata. Ha scritto il libro "Piero Taruffi la Volpe Argentata" e partecipato in veste di pilota ufficiale Ferrari alla rievocazione della Mille Miglia al volante della mitica Ferrari 315s, la stessa con la quale suo padre vinse l'edizione del 1957. "L'esperienza più bella della mia vita!" Ispirandosi all'origine del nome del Rally des Gazelles, con cui sono definite in Marocco le donne dallo spirito libero e che amano le sfide, Prisca si definisce una "gazzella del deserto". Le piace viaggiare e stare in compagnia e quando non è impegnata con lavoro e competizioni, si rilassa curando i suoi tanti hobby come il giardinaggio, il cinema, lo sci e il golf, mantenendo tuttavia il suo spirito competitivo. I suoi miti sportivi sono: Michelle Mouton, Alex Zanardi, Valentino Rossi, Ayrton Senna ed Emanuele Pirro. Medaglia d'oro ai Caschi d'Oro Autosprint, è socia onoraria del Club Mille Miglia e fa parte del gruppo degli atleti Star Team for the Children, associazione benefica promossa dal Principe Alberto di Monaco. Azzurra d'Italia con due titoli iridati (automobilismo e golf), entra di diritto nell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia. Una signora tutto pepe con un palmares sportivo di tutto rispetto alla quale diciamo grazie per tenere alta tuttora la memoria dell'Italia nelle competizioni, e nella storia del Cavallino Rampante. ([www.priscataruffi.com](http://www.priscataruffi.com))

Mauro Modena

**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)

Presidente: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

Giusy Costantino

Luca Zebri

Mirco Minghelli

Collaboratori: Placido Ruggeri

Giorgio Giussani

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...

## Abbazia di Chiaravalle - 24 Marzo 2019



**#LIVEYOURFERRARIPASSION**