

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 27 MARZO/APRILE 2015

Start

Ginevra International Motorshow: presenti!



SOMMARIO:

Start:	1
e-DITORIALE	2
Member	2
Vintage	3
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
Photo Finish	6

Era il sogno di un manipolo di noi soci: partire alla volta della terra elvetica, in compagnia, per godersi una giornata tra le ultimissime novità in campo automobilistico. Fatto! Trasferita europea dunque per i soci della Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio che domenica 8 marzo, festa della donna particolare per Pina, Rosanna Giusy e Aurora, che sono state omaggiate di mimosa dal Presidente Francesco, hanno visitato il Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra. La passione per i motori ed in particolare per la casa di Maranello ha permesso di trascorrere una giornata indimenticabile. La partenza all'alba non ha scoraggiato e la "levataccia" è stata ripagata. Nanna sul pullman anche per i "giovannissimi" Vincenzo e Marco... Traforo del monte Bianco, Francia ed eccoci in Svizzera vista PalaExpo. Entriamo e tra centinaia di auto dalle livree sfavillanti, immortalate dagli scatti di gente giunta da ogni parte del mondo, possiamo ammirare, in uno stand perfettamente allestito per le Rosse di Maranello, la spettacolare Ferrari 488 GTB, presentata in anteprima proprio a Ginevra e la F14T con livrea 2015. Libero sfogo ai flash grazie all'emozione concessa a pochi di poter entrare nello stand Ferrari poter contemplare "da vicino" i bolidi rossi e per effettuare la scenografica foto di gruppo. Hanno pensato anche ai piaceri della tavola i nostri Giovanni, Maurizio, Ettore, Ezio, Luigino, e Nicola concedendosi un pranzo di tutto rispetto. Antonio e Michele a lustrarsi gli occhi di stand in stand e il nostro Luca a scattar foto da vero reporter... Presso lo stand Pininfarina ha ipnotizzato tutti la neonata Sergio in una bellissima livrea gialla. Degna di nota anche una fantastica Touring Superleggera Berlinetta Lusso, una one-off da sogno su base Ferrari F12! Quasi a forza ci devono trascinar via da cotanta bellezza...ma il pullman ci attende per il rientro in Italia!

Giusy Costantino


**Auguri
Di Buona
Pasqua**

e-DITORIALE

Milano Autoclassica: la fiera delle meraviglie



Criticità e obiettività nella rubrica del Capo Redattore Mauro Modena



Antonio Pellizzoni, la nostra passione contagia anche Trecate

Flavio Paina, un esperto che anche le maggiori testate ci potrebbero invidiare



Giusy Costantino: chi ha detto che il mondo dei motori è solo per uomini?



Un universo strano quello emergente dalle fiere dell'auto retrò. Luoghi di ritrovo per appassionati, venditori, compratori, potenziali tali, nostalgici e parvenue. Luoghi in cui il mito della storica assume una valenza sacrale. Poterle ammirare, toccare, leggerne le prestazioni. Percepirne il vissuto, l'odore di materiali ammuffiti, di pelli pregiate consumate, di olio e di benzina. Farsi inebriare dai ricordi.

Di quando eravamo piccini e le sognavamo correre in pista, sfilare per la moyenne Corniche in Costa azzurra, oppure quando nella "fabbrichetta" in cui cominciammo la carriera nel mondo del lavoro, il "Cumenda" parcheggiava la macchina davanti al sagrato aziendale, illudendoci per un attimo di poter diventare come lui. Soprattutto quando, sfruttando il tempo

a disposizione nella pausa pranzo, ci soffermavamo ad ammirare quei lunghi cofani splendidi, quegli abitacoli in cuoio bianco, spesso accarezzati dalle sinuose curve di avvenenti signore le quali, armate di visoni provocanti, barboncini al seguito e sorseggiando champagne su tavolini di radica, si ritraevano ai nostri sguardi in un misto fra disagio e snobismo.

Oggi l'acquisto di una di queste vecchie glorie non è nemmeno tanto impossibile. Ma attenzione a non fare i conti senza l'oste. Spesso accade che modelli esposti con pedigree impeccabile, siano in realtà sistemate alla meglio per poter essere esposte in tempo.

Un po' come la profanazione estetica di un dandy in giacca e cravatta, ma dalle scarpe pezzate sotto le suole. Attenzione inoltre ai

libretti dei tagliandi, a chi le ha restaurate e soprattutto se i modelli esposti sotto il nostro vaglio a prezzi vertiginosi, non siano nel contempo inserzionate dai medesimi proprietari o concessionarie a prezzi decisamente più modesti. Sapere vita, morte e miracoli della vettura ambita è indispensabile, come indispensabile è documentarsi sulla storia del modello, quotazioni di mercato e, se si è lungimiranti, ad una possibile futura rivalutazione.

Non è possibile infatti leggere novantacinquemila per una Ferrari 328 GTS. Sessantamila (oggi) per una F355 Berlinetta, come ventimila per una Fiat 500. Vero è che l'occasione fa l'uomo ladro, forse raggirati si, ma allocchi proprio no.

Mauro Modena

Member

Pranzo sociale 2015: che fantastico gruppo!

Spirito allegro e simpatia domenica 1 febbraio durante il nostro consueto pranzo sociale che sancisce l'inizio delle attività per l'anno 2015. Eravamo una sessantina riuniti presso l'hotel Diamante di Corbetta per l'occasione "tinto di rosso" per la presenza di una decina di autovetture Ferrari. Il Presidente Francesco Di Martino, dopo aver accolto nuovi associati, ha presentato la chiusura di bilancio dell'anno 2014 e ha

presentato le attività per l'anno 2015. Tra le tante,



l'intitolazione a Magenta della rotatoria sulla ex SS11 a Umberto Maglioli e l'intitolazione a Vittuone della rotatoria "del Destriero" a Lorenzo Bandini. E poi ancora luglio in Liguria con un

week end nel Golfo del Tigullio all'insegna del mare e del buon cibo con le Ferrari a far da cornice al mare cristallino. Tour guidato allo stabilimento Ferrari di Maranello, gite culturali a musei di interesse motoristico e gite di un giorno sui laghi, come chiesto dai soci che hanno preso la parola, arricchiranno l'intero programma del 2015 ancora in fase di sviluppo. Vi terremo aggiornati!

Giusy Costantino

Vintage

Ferrari Mondial: per molti ma non per tutti

Il nome fu dedicato alla vittoria del campionato mondiale F1 nel '79



Anni ottanta. Anni del rampantismo, di quando la professione del momento era il pubblicitario. Anni in cui per le strade si raccoglievano i frutti della propria intraprendenza. Per la precisione, nel 1980, dagli stabilimenti di Maranello nacque un azzardo. Forse per conferire ad una sportiva la giusta opulenza, o forse ancora per sostituire una 2+2 come la 308 GT4, la quale riscontrò scarso successo non tanto per l'eccellente meccanica, quanto forse per una linea al tempo non gradita dai puristi del cavallino. Esordì una nuova vettura denominata "Mondial 8", il cui

nome fu dedicato alla vittoria del Campionato mondiale F1 nel '79. Questa volta la matita fu calcata del mago del design "Pininfarina", cui andò il compito di disegnare questa nuova 2+2 dal passo più lungo e dalle finiture elegantissime. Fu una vettura con telaio tubolare, motore trasversale ad otto cilindri ed iniezione elettronica Marelli Digiplex. Tanto impegno fu ripagato dal gradimento in Europa, soprattutto in Gran Bretagna e dalle ottime recensioni dei giornali dell'epoca. Non male per questa tre litri (2926 cc) da 214 CV. Essa infatti montava lo stesso motore della 308 GTB. Tutto sommato, a causa delle severe norme antinquinamento vigenti in USA, mercato molto

florido in apparenza, si dovette abbassare la potenza causando così, solo per le vetture da esportare in America, guasti ricorrenti nell'elettronica, nonché una drastica riduzione delle prestazioni. I tecnici Ferrari, a seguito di questo sfortunato exploit statunitense, adottarono un propulsore a quattro valvole per cilindro derivato dalla Formula 1, modificando la denominazione da Mondial 8 a Mondial "quattrovalvole". Tale versione, lanciata nell'82 oltre che essere più potente (240 CV) montava rispetto alla sua madrina la plancia centrale ed il tunnel ridi-



segnati per ospitare nuovi pulsanti, nonché l'alloggiamento del computer di bordo. Nell'83 per farsi perdonare dagli americani, la provvidenza volle che dalla "quattrovalvole" nascesse una versione cabriolet, con linea accentuata e, forse secondo i gusti oltre atlantici, addirittura più pulita. Una cabrio comodissima e con un sound spettacolare. Ebbe un successone; e non di rado la si poteva scorgere in Rodeo Drive a Manhattan, o per le silenziose strade di Beverly Hills. La "quattrovalvole" fu rivista

totalmente nel 1985, creando una nuova versione ristolizzata nell'estetica e nella meccanica, sia coupè che cabriolet, dando vita alla Mondial 3.2. Frontale nuovo, paraurti nuovi, elettronica nuova e modifiche nella scocca e nelle prestazioni portarono la novità alle stelle. Una Ferrari un poco pigra cominciava ad avere il giusto temperamento che doveva conferirsi ad una purosangue. La potenza crebbe a ben 275 CV. Se tutto questo non fosse bastato, l'esagerazione di quel periodo portò la Mondial (coupè e cabriolet) ad una forma ancor più tecnologica con la Mondial "T", dove T sta per "Trasversale", la posizione del cambio infatti era posteriore e, per l'appunto, trasversale. Presentata a Ginevra nell'89, la cilindrata crebbe a 3405, e la cavalleria a 300 per 7200 giri/min. Una velocità di quasi 260 all'ora ed uno scatto da zero a cento in soli 6.3 secondi. Vennero riviste ulteriormente meccanica, elettronica, linee ed interni. Addirittura la 3.4 T montava un sistema elettronico di regolazione delle sospensioni. La produzione cessò definitivamente nel 1993. Oggi reperire una Mondial è facile e relativamente a buon mercato. Per le cabriolet, specialmente la T cabriolet, la quotatura è un po' più onerosa, ma sicura di una rivalutazione in futuro. Provare per credere.

Mauro Modena





Un 2015 all'insegna dei cambiamenti per la Rossa Di Maranello



Il valore di Scuderia Ferrari Club ai suoi associati: assistere da protagonista ai test di FI a Montmelò

Pitlane

Un team tutto nuovo per un'auto tutta nuova

La nuova stagione di Formula 1 è già iniziata, con una splendida prestazione del nuovo pilota di punta della Ferrari, un 3° posto che profuma quasi di vittoria per Vettel che già nei test di precampionato e durante le qualifiche del gp di Melbourne ha messo in mostra una grinta e una voglia di riportare la Ferrari dove merita, cioè sul gradino più alto del podio.

Ma il merito non è solo suo, perché un pilota da solo non può fare la differenza se dietro non c'è una grande squadra oltre che una grande macchina. Grazie a un duro lavoro tutto il team è riuscito a coordinare gli sforzi per creare una macchina favolosa oltre che a un team molto affiatato.

Maurizio Arrivabene è il nuovo

team principal della Scuderia, e consigliere indipendente del consiglio di amministrazione della Juventus Football Club, ex direttore del marketing della Philip Morris è sempre stato legato alla Ferrari sia con la sede di Maranello, sia con il Team Ferrari in giro per i vari circuiti del mondo, insieme a James Allison nuovo direttore tecnico vero e proprio padre e creatore della nuova SF15 T, che aveva già lavorato in Ferrari dal 1999 al 2005 con Michael Schumacher sotto la sua ala è poi passato alla Renault F1 fino al 2009, prima come vice direttore, poi come vero e proprio direttore tecnico. James, che ha voluto sotto la sua guida due ingegneri 100% Italiani lo chief designer Simone Resta e

Mattia Binotto direttore della Power Unit.

Tra gli altri illustri nomi che lavorano al progetto SF 15 T troviamo anche Massimo Rivola attuale direttore sportivo della Ferrari, che ha iniziato la sua carriera presso la Minardi nella quale è stato fino al 2008, successivamente passato alla Scuderia Toro Rosso come Team Manager. Poi c'è anche la novità per quanto riguarda il responsabile stampa, Alberto Antonini ex commentatore di Sky e storico collaboratore della rivista AutoSport, mentre la Ferrari Driver Academy rimane guidata da Luca Baldisserri.

Antonio Pellizzoni

Pitlane

Barcellona test FI: l'avventura del nostro Alessio

Non ci ha pensato due volte Alessio, la sua passione ha prevalso su tutto; biglietto aereo e via alla volta di Barcellona per cogliere l'opportunità concessa ai soli soci Scuderia Ferrari Club: assistere ai test FI da un punto di vista molto "ravvicinato"! A prenderlo in albergo, situato poco distante dalla pista, il Presidente della



Scuderia Ferrari Club Andalusia Enrique Ramallo, che lo ha accompagnato, insieme a tutti gli

altri appassionati giunti dalle altre Scuderie Ferrari Club italiane e del resto del mondo, direttamente sulle tribune vista box del circuito di Montmelò. Il rombo delle



Ferrari ed il loro "balletto" dentro e fuori dai box è stato immortalato dagli scatti fotografici di Alessio, che stentava ancora a

crederci mentre durante il pit walk poteva filmare un "cambio gomme" a due passi da lui! In pit lane ha respirato quell'aria intrisa di emozione che solo la vettura di Raikkonen che punta dritta verso di te può dare...Il sangue ha sicuramente fatto un giro più veloce nelle vene di Alessio quando il suo sguardo ha incontrato quello del Team Principal, Maurizio Arrivabene e poi quello di Sebastian e di Kimi. Un regalo questo che Scuderia Ferrari Club ha fatto e che Alessio non dimenticherà facilmente!

Giusy Costantino

Ferrari Universe

Avversario da leccarsi i baffi



Ammettiamolo, a volte un po' di gossip piace anche noi, ma lo facciamo alla nostra maniera. Dopo aver parlato più volte di illustri possessori Ferrari, oggi tocca ad un cuoco, e che cuoco! In atte-

sa di assaporare un piatto cucinato da lui ci gustiamo la notizia che Gordon Ramsay, grande estimatore delle vetture di Maranello tanto da farci periodicamente visita, ha acquistato da poco il modello top di gamma. Infatti è stato avvistato per le vie di Londra a bordo della sua nuovissima LaFerrari. Ancora più scalpore sta il fatto che un altro in-

Non ci sono cuochi né avversari (in FI) che resistano al fascino della LaFerrari

glese, peraltro addetto ai lavori, un certo Lewis Hamilton non è riuscito nemmeno lui a resistere al fascino de LaFerrari e se ne è regalata una. Non c'è che dire, sono entrambi ottimi buongustai!

Flavio Paina



Ferrari Universe

Autoclassica 2015: un anno stratos...ferico

La quarta edizione di Milano Autoclassica si è appena conclusa nel segno del made in Italy. Come per gli anni precedenti in esposizione una impressionante quantità di vetture la gran parte delle quali, proposte dai vari addetti del settore, in cerca di un nuovo proprietario fra cui molte fuoriserie italiane realizzate dai più famosi carrozzieri storici. Questa sorta di vetrina del "vintage automotive" è molto utile per captare i movimenti di un mercato per certi versi imprevedibile e senza regole dove quest'anno le italiane hanno davvero abbondato per numero di presenze. Molte anche le Ferrari dove per alcune di loro, un po' a sorpresa, il valore ha segnato un clamoroso segno più in un brevissimo lasso di tempo. Fra i vari modelli esposti si sono potuti ammirare svariate Dino 206 e 246 di annate comprese fra il 68 ed il 73 perfino nelle rare versioni GTS alcune delle quali proposte nell'iconica tinta aranciata "Rosso Dino" creata ad hoc per modello.

Ma il propulsore maggiore della Ferrari Dino era presente anche sotto l'agonistico abito delle sei Lancia Stratos che fungevano da prestigioso contorno alla Lounge Autoclassica, il palco-padiglione centrale della mostra. Quella con livrea Alitalia portava la dicitura "Elaborazione Maglioli-Biella Italy" in riferimento a Claudio Maglioli, pilota e preparatore Lancia Corse nonché fratello di Umberto, storico pilota il cui il 22 marzo scorso la nostra Scuderia ha dedicato una rotatoria nel comune di Magenta rientrando nel nostro progetto "la statale dei piloti". Un po' per tutti i gusti invece i tantissimi altri modelli Ferrari presenti in fiera mentre le affascinanti 250 GTL, 250 GT "low roof" e 275 GTB/4 sono state portate in terra meneghina direttamente dai musei di Maranello e Modena a comporre il loro stand. Quando noi della Scuderia ci troviamo davanti a riferimenti del MEF di Modena pensiamo inevitabilmente alla targa che porta il nostro nome esposta perma-

nentemente al suo interno, e la cosa ci entusiasma maggiormente quando anche fra i visitatori di Autoclassica qualcuno si è congratolato con noi per il contributo fornito al museo modenese. Altri due gioielli Ferrari rigorosamente d'annata davano invece il benvenuto ai visitatori, una 500 TR ed una 340MM Scaglietti il cui roll bar ci suggerisce che è in forma smagliante e pronta a correre. Fra le due splendeva inoltre una gemma bianca chiamata Maserati A6GCS la quale completava un insieme assolutamente spettacolare. Maserati era presente anche in forma ufficiale dove l'elegante A6G del 54 carrozzata Allemano ha vinto il trofeo di eleganza interno. Sempre di Maserati, ma con le nuove Ghibli e MC Centennial Edition, la concessionaria ufficiale Rossocorsa di Milano ha tenuto sulla pista esterna emozionanti test drive, mentre nel loro stand si potevano ammirare svariate Ferrari storiche che sembravano appena uscite dagli stabilimenti di Maranello. Infine anche il gruppo FCA era presente in forma ufficiale che promuovendo le nuove vetture del Gruppo ha fatto da contorno ad un'edizione decisamente interessante. F.P.

Photo Finish

E Maglioli sia!

Domenica 22 marzo, a Magenta, si è tenuta l'intitolazione della rotatoria al pilota biellese Umberto Maglioli. Il nome di Umberto Maglioli, richiamerà i nomi di Enzo Ferrari, Michele Alboreto, Tazio Nuvolari, Luigi Villorelli e Alberto Ascari ai quali sono intitolate le rotonde situate poco distante, sempre sulla via Novara ex SSI I. Grande lustro alla manifestazione è stato dato dalla presenza di Margot Maglioli figlia del pilota, di Nicola Maglioli nipote del pilota e figlio di Claudio Maglioli ex pilota e preparatore ufficiale della Lancia da rally anni 70-80 (Stratos-037-Beta Montecarlo), di Margherita Bandini vedova di Lorenzo Bandini pilota Ferrari morto nel 1967 e del Presidente AC Biella Dott. Vittorio Bernero ex pilota, oltre che del Sindaco di Magenta Marco Invernizzi e del Vicesindaco Paolo Razzano. Alleghero e festante il clima regalato dai soci della



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio presenti con una decina di sfavillanti Ferrari; sul volto di alcuni il segno evidente della commozione nel ricordo del campione. Giunta direttamente da Biella una nutrita rappresentanza di concittadini ed estimatori di Maglioli su Ferrari e con due splendide auto d'epoca: una FIAT Dino Spyder ed una Austin Healy 100. Il pilota infatti era nato in Piemonte, precisamente a Bioglio (BI); classe 1928 è scomparso all'età di 71 anni il 7 febbraio 1999; è considerato tutt'oggi insieme a piloti come Vaccarella e Gendebien il "re della Targa Florio". Si dice che la Panamericana, durissima gara di durata, non sia stata

Margot Maglioli scopre, insieme al Presidente Di Martino, la targa

più voluta dagli organizzatori dopo aver visto i passaggi di Maglioli, il quale non si sa come sia riuscito a far registrare a bordo della sua Ferrari 375 plus una velocità media pari a 222,59 km/h. "Terra o asfalto, ruote coperte o scoperte, Maglioli va assolutamente ricordato come uno dei pionieri della velocità, campione delle auto del cavallino e del tridente, che ha tenuto alta la bandiera italiana dell'automobilismo nel dopoguerra." Questo recitava il filmato, proiettato dal Presidente Di Martino durante il pranzo presso il ristorante Bellaria, tenutosi a conclusione della manifestazione. Ai parenti del pilota intervenuti ed alle autorità presenti sono state consegnate targhe a ricordo della giornata. I familiari del pilota, visibilmente emozionati si sono sentiti onorati dell'iniziativa intrapresa.

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: stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Francesco Di Martino

Segretario: Ugo Monsellato

Capo Redattore: Mauro Modena

Addetti Stampa: Giusy Costantino

Flavio Paina

Antonio Pellizzoni

Impaginazione e grafica: FdM

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio is an official member of:



Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l.
c/o Ferrari S.p.A.
Via Abetone Inferiore, 4
41053 Maranello (MO) - Italy
www.sfcscarl.com

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori

