

Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 48 SETTEMBRE-OTTOBRE 2018

Start - Nel Tempio della Velocità



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

SOMMARIO:

Start	
Editoriale	2
Vintage	3
Member	2 4 6
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
La penna ai soci...	5
Photo finish	7

Lo sai, ne sei sicura! Una volta che sei entrata lì non vuoi più uscire... Un negozio di scarpe?...No, è il Tempio della Velocità a farti questo effetto, ancor più se ad animarlo è il Gran Premio d'Italia di Formula Uno. Non servono i tappi per le orecchie... sei lì per godertelo tutto il rombo che arrivi dalla Variante Ascari o dalla Prima Variante o che sia del rettilineo dei box e pervada tutta la Fanzone. L'adrenalina che ci siamo portati dentro il Tempio della Velocità ci è arrivata direttamente dalla Darsena, dove, già il mercoledì, siamo stati catapultati nell'atmosfera particolare del Milano F1 Festival: il cuore di Milano si è trasformato in una pista a cielo aperto dove i piloti hanno regalato ai loro tifosi eccezionali burnout. L'aria che respiri a Monza il giovedì è quasi surreale quando il Parco è ancora pervaso da una quiete che sa di magia; insieme agli amici di altre SFC d'Italia e del resto del mondo, un bel gruppetto di noi di SFC San Martino di Bareggio si è reso disponibile per allestire con bandiere e striscioni le tribune del rettilineo box. Tutto deve essere squisitamente Rosso, come un gigantesco cuore pulsante, e il risultato lo otteniamo, alla grande! Il pit walk è l'occasione perfetta per ammirare da vicino il "lavoro" nei box e noi non ce lo facciamo scappare; essere lì è come toccare il cielo con un dito. Le libere del venerdì sono di nuovo un momento perfetto per condividere tutta la nostra passione lì...a due passi dal nastro d'asfalto. Ma le emozioni più grandi di questo weekend le abbiamo vissute il sabato durante le qualifiche. Ad ogni giro veloce delle Rosse lì, nel rettilineo dei box, le nostre gradinate sembravano vibrare al ritmo delle nostre urla di gioia...*prima fila tutta rossa* è da boato. Forti di questo, domenica siamo lì ad esultare; le tribune tremano a ritmo dei nostri cori: Renato, Luca, Giusy, Davide, Andrea, Gabriella, Mirco, Laura, Milena, Martina, Fabio, Lisa, Mario, Gianluca, Valerio, Dario, Daniele, Giuseppe...questi siamo noi, che a fine gara, seppur senza voce, seppur con il podio e qualche rimpianto, abbiamo il sorriso stampato in viso. E' questa la forza della nostra passione.

Giusy Costantino



EDITORIALE — Profumo d' autunno



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista rosso Scuderia!



Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di FI, 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

Anche voi lo sentite nell'aria questo profumo d' autunno? L'estate sembra ormai molto lontana eppure le giornate sono ancora piacevolmente miti! Come scrive Luca *cadono le foglie...così come decadono la competitività delle nostre Ferrari in pista* ma non disperiamo, il mondiale non è ancora finito. Ci prepariamo a strizzare l'occhio ai giovani piloti che vedremo protagonisti nel 2019 e ...chissà! Noi in questo autunno ci siamo regalati un week end in Romagna, come ci racconta Mirco, e continuiamo a cavalcare l'onda della nostra passione. Intanto Ferrari sforna due spettacolari capolavori, le Monza SP1 e SP2 come ci riferisce Flavio, due fuoriserie dal carattere spiccatamente sportivo, carattere che contraddistingue in modo marcato le Alfa Romeo, quelle dal cuore vintage come ci racconta Mauro ma anche quelle più moderne, come scopriamo leggendo l'articolo di Sandro. Le auto da corsa correvano e corrono su nastri d'asfalto e ogni giorno tanti di noi che amano guidare macinano chilometri percorrendo strade che non sono solo semplici "nastri d'asfalto" ma che nella loro fattura nascondono particolarità e segreti... scopritelo leggendo il Photo Finish a pagina 7. E mentre ci prepariamo a vivere il Ferrari Challenge con le Finali Mondiali a Monza dal 1 al 4 novembre, abbiamo ancora impressi nel cuore i 4 giorni di straordinarie e mozioni vissute all'interno del Tempio della Velocità in occasione di un Gran Premio d'Italia che sempre, comunque vada, non scorderemo mai...

Giusy Costantino

Foto di sfondo Editoriale e foto di sfondo Pitlane © Luca Zebri

Member — Un lungo pellegrinaggio

A settembre del 2013, anche se non riesco ad andare allo stadio Brianteo di Monza, a vedere la partita "playing for children", tra la Nazionale Piloti e lo Sky Sport Team, acquisto comunque un biglietto della partita, visto che il ricavato va in beneficenza. Passato il lungo week-end del Gran Premio di Monza, sulla pagina Facebook di Scuderia Ferrari Club, vedo un post, che dà la possibilità di inviare il biglietto in Ferrari per partecipare all'estrazione di alcuni premi. Pieno di speranze, preparo tutto il necessario, chiudo la busta, attacco il francobollo, vado alla cassetta della posta rossa per strada e invio il mio bel biglietto. Passa qualche settimana e sulla pagina Facebook di Scuderia Ferrari Club compare l'elenco di tutti i vincitori e, udite udite, mi aggiudico il quarto premio. Marc Gene, estrae dall'urna il mio biglietto e fa sì che io vinca la divisa, maglietta e pantaloncini, con cui Massimo Rivola, presidente degli Scuderia Ferrari Club ed attuale direttore sportivo della Ferrari Driver Academy, ha partecipato alla partita. Entusiasta e contento come un bimbo che il giorno di Natale riceve il regalo desiderato ritiro la divisa che, nel frattempo, era stata lavata, stirata, profumata ed infine autografata da Massimo Rivola in persona, e inizio a pensare a dove posizionarla. A settembre del 2014, riesco finalmente a varcare i cancelli dello stadio, per assistere alla nuova edizione della partita "playing for children", tra la Nazionale Piloti e lo Sky Sport Team e tra uno striscione e l'altro incontro Marc Gene, che aveva estratto il mio biglietto, e la faccio autografare anche a lui. Dopo varie peripezie ed un lungo pellegrinaggio in giro per l'Italia, la divisa ha trovato la sua giusta e più corretta "location" la sede del nostro club. Si aggiungerà infatti a tanti altri cimeli e memorabilia che fanno bella mostra di se e rendono speciale la sede dello SFC San Martino di Baggio.

Mirco Minghelli

Vintage — Bernina Granturismo History 2018

Valicare le strade svizzere del Bernina è un'impresa fiabesca: immersi nel verde, fra le montagne e i laghi a bordo strada, in quell'ordine silenzioso tipico delle cittadine elvetiche. Si immagina percorrere quelle strade a bordo di una spyder, ad andatura regolare. Gratificante ma faticoso. Lo scorso giugno, quasi profeticamente a bordo di una California nera, abbiamo percorso a chiodo quei tornanti, quelle salite, quei rettilinei, spingendoci fino in Alto Adige e cambiando di passo in passo. Una cosa analoga è capitata qualche settimana fa, sempre con la nostra fedele "Cali", sollecitandola questa volta nel percorrere il passo Julier, fino ad Albdula, Livigno e ritorno, con tanto di visita alle cittadine intorno a St. Moritz. Ma che impressione ci avrebbe colto nel fare la stessa cosa con una vettura d'epoca, così insicura, durissima e priva di ogni controllo? È quello che è successo dal 21 al 23 Settembre al "Bernina Granturismo History", dove per 5,7 KM, una massimo di ottanta equipaggi si sono sfidati in una gara in salita a bordo delle loro storiche con questi "giusti requisiti." L'Evento, a tappe, è partito dall'Ospizio Bernina, punto di ritrovo, percorrendo gli strettissimi tornanti fino alle cittadelle che sovrastano la perla delle Alpi: St Moritz. Nato da un gruppo di appassionati con lo scopo di commemorare le gare disputate negli anni '20 e '30 tutt'intorno alle valli del Bernina e del Poschiavo, questa sorta di cronoscalata elvetica vuoi per la magia dei luoghi, e vuoi per la predisposizione naturale nell'incentivare a schiacciare l'acceleratore, ha visto iscriversi equipaggi internazionali, alcuni veramente eccentrici, ma possessori di vetture leggendarie e rarissime, come Ferrari GTO e Bugatti, ; ma accogliendo anche Lancia e Alfa Romeo e tante altre più comuni. Un evento svolto in concomitanza con la settimana della moda a Milano che ha riempito la Lombardia fino alla Svizzera di auto bellissime, alcune come partecipanti, altre come spettatrici e che nulla c'entravano con il Bernina Granturismo History, in un'unica grande bolla di eleganza e tradizione. Ammettiamo che in separata sede non disdegnerebbero fare la stessa cosa con una vecchia Ferrarina tutto pepe, ma senza traffico né concorrenti, in quanto chi rompe paga.

Mauro Modena

Vintage — Youngtimer e la scalata delle ventennali

La continua corsa verso il vintage è giunta oramai al suo apice. Fermo restando che nell'ambito automobilistico le cosiddette "oldtimer", ossia quel tipo di vetture definite senza ombra di dubbio d'epoca, non hanno mai risentito di particolare crisi. Paradossalmente più un'auto è oggi rara ed antica e più si sborsano cifre da capogiro, soprattutto riguardo i brand più blasonati. L'analisi da noi proposta anni fa, sempre fra le pagine di Cuore Rampante, è risultata corretta come una profezia, ed i risultati si possono constatare non solo per l'elevata quantità di possessori, ma anche per il vasto interesse che ha accomunato nuove generazioni di appassionati, desiderosi di avvicinarsi a questo mondo



tanto bello, ma anche tanto complicato visti i costi. Ora i tempi sono maturi per prevedere un nuovo capitolo di queste rarità, ossia le cosiddette "youngtimer", quelle auto pluriventennali non ancora definite storiche, ma che possiedono tutti i requisiti per convogliare verso di loro l'attenzione, in vista di un futuro di alto valore collezionistico. Chi di noi non si ricorda delle piccole bare viaggianti? Quelle vetturette tanto leggere quanto pepate, la cui cilindrata non andava oltre i due litri, ma che avevano sovralimentazioni in grado di spingerle in brevissimo tempo a duecento all'ora. Oppure le terzultime generazioni di mastodonti inglesi, tutte pelle e radica, il cui design ha ispirato il seguito di tutte quelle che vediamo oggi nei saloni. In ambito Ferrari poi, la questione non è differente: Mondial, 208 e 308 gtb e gts, 348, Dino GT/4 e tante altre che fino a dieci anni fa si potevano trovare addirittura a meno di trentamila euro, ma che oggi valgono più di sessantamila. Al riguardo i segnali si possono nitidamente cogliere nella vasta schiera di riviste dedicate, non solo in Italia – dove come al solito siamo perennemente in ritardo – ma anche all'estero, dove queste ventenni sono già delle cult cars. Ruoteclassiche, la celebre rivista della Domus editrice tanto per fare un esempio su tutti, ha sfornato *Youngtimer* già da un po' di mesi, riscuotendo un discreto stuolo di abbonati; e i numeri sono in continua crescita. Pertanto cari appassionati e possessori, diffidate da incentivi e pseudo motivazioni da parte di comuni senza scrupoli ed altrettante case automobilistiche desiderose di farvi rottamare la vostra auto, perché un domani rischiate solamente di trovarvi al volante di un tesoretto.

Mauro Modena



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 conducenti per cerimonie



Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011

info@artigraferossanigo.it

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

Cari tesserati siamo in autunno oramai e come cadono le foglie nostro malgrado la competitività estiva della nostra amata rossa sembra essersi volatilizzata ma non disperiamo, il mondiale presenta ancora alcune tappe interessanti e sappiamo tutti che fino a quando la matematica non ci condanna alla sconfitta siamo sempre pronti ad ogni gara a sostenere con passione la Rossa di Maranello. Facciamo, nel frattempo, un salto nel 2019 ed iniziamo a vedere che cosa ci aspetta: la line-up per Maranello sarà composta da Sebastian Vettel e da Charles Leclerc e per la prima volta vedremo un Giovane proveniente dalla Driver Academy salire sulla monoposto di Maranello e chissà che non sia la volta buona per sfornare un Campione del Mondo "Cresciuto a Maranello" senza dover rincorrere il campione di turno spendendo capitali che forse sarebbe meglio investire nello sviluppo e nella crescita della squadra e della monoposto. A titolo di paragone abbiamo la filiera creata da RedBull che in questi anni ha portato in Formula Uno tanti piloti giovani dotati in molti casi di talento e classe sopraffina, senza fare troppi nomi possiamo citare lo stesso Vettel, Ricciardo, Verstappen. A mero scopo di statistica va anche ricordato che lo stesso Lewis Hamilton senza il sostegno di un certo Ron Dennis non avrebbe potuto formarsi a dovere nelle formule minori ed essere il campione tanto acclamato che oggi risulta essere. Certamente chi ha qualche primavera sulle spalle si ricorderà come il compianto Gilles Villeneuve sia arrivato a Maranello da perfetto sconosciuto ma fortemente voluto da Enzo Ferrari per rimpiazzare un certo Niki Lauda e da lì la sua carriera in Ferrari fu tutto un crescendo wagneriano fino all'ultimo volo in Belgio durante le qualifiche del GP nel maggio 1982. Ad essere sinceri, al giorno d'oggi, in Formula Uno si sente la mancanza di un Team come Minardi che gestito dal suo inventore Giancarlo ha saputo aver la forza di far debuttare in Formula Uno fior di Piloti che poi hanno lasciato il segno non solo nella massima formula ma anche in altre categorie e giusto per citare un nome si può indicare Fernando Alonso; e non dimentichiamoci che Giancarlo oltre che avere una Scuderia a suo nome ci metteva tutto se stesso arrivando a fare anche da mentore e da psicologo a molti dei piloti che hanno corso per Lui. Facendo un'altra analisi l'anno prossimo avremo Giovinazzi nel team Alfa Romeo-Sauber e quindi tornerà un italiano a guidare una monoposto della massima formula ma, se pensiamo al passato, quando in Italia avevamo una Scuola CSAI ed una filiera che cresceva grazie alle immissioni di denaro di munifici sponsor, ora messi fuorilegge, che ci portavano ad avere fino anche a quindici piloti italiani al via di una stagione di Formula Uno. Oggi è tutto più difficile ma questo è un altro discorso. Concludo col nostro unico motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi Fare" e Forza Ferrari!!!

Luca Zebri

Member — Una consegna speciale

Essendo io un appassionato di motori in generale, seguo anche la moto gp, la moto2 e la moto3, il fatto di avere Tony Arbolino, pilota del "Marinelli Sniper team", come socio onorario del nostro club, è per me un grande onore. Saputo da Facebook che il suo fan club organizzava una serata in sua compagnia, ho subito informato il nostro presidente, che mi ha incaricato di procedere alla consegna della tessera di socio onorario. "Sogno o son desto? Mi chiedo...Mi viene data una grande occasione, un incarico importante quello di rappresentare il nostro club. Così, dopo aver contatto Marco, il manager, per comunicare la nostra presenza, io e Laura partiamo alla volta di Garbagnate Milanese, alla ricerca, oramai facile col navigatore, della pizzeria "La pizza.....è una Cosa Nostra", sede del fan club e luogo dell'incontro. Dopo aver chiacchierato un po' con Tony, procediamo alla consegna della tessera, del resto non è mica facile conciliare gli impegni di un pilota del motomondiale con la vita del nostro club. Tony è entusiasta e si prenota già per il Ferrari Factory Tour 2019, se la data scelta sarà compatibile con il suo impegno in giro per il mondo in sella alla fiammante Honda. Ci farà compagnia in un'esperienza che un appassionato almeno una volta nella vita deve provare. A fine serata, riceviamo un invito per tutto il club; la pizzeria realizzerà una pizza in nostro onore, e noi saremo invitati ad assaggiarla. Non vediamo l'ora.

Mirco Minghelli

Ferrari Universe — Newstalgia



Col tempo sono ingrassate. Per i nuovi sistemi di sicurezza, per le dotazioni e per la continua richiesta di maggior abitabilità un po' tutte le auto sono lievitate sotto il profilo ponderale e dimensionale, sportive incluse. Fra gli appassionati una cerchia di puristi non è rimasta insensibile a questo rimpinguante fenomeno e di conseguenza una nano porzione del mercato è stata insediata da vetture leggere, snelle ed agili in grado di coinvolgere il guidatore nella condotta sportiva come una volta pur non rinunciando alle contemporanee tecnologie. La 4C di Alfa Romeo e la Fiat/Abarth 124 sono due esempi di questa bella filosofia che è tornata in auge. Anche Ferrari, sebbene con due fuoriserie di appena 200 esemplari totali, non è rimasta a guardare ed ha realizzato la Monza SP1 (monoposto) e la Monza SP2 (biposto), due spettacolari e raffinati capolavori d'alta scuola che nel concetto riprendono i tratti salienti della 750 Monza del '54. I cilindri non sono più 4 come allora ma 12, i cavalli sono 10 in più ed i kg circa 160 in meno rispetto alla 812 Superfast da cui derivano, caratteristiche che donano a queste nuove barchette performance esorbitanti ed una guida pura ed estrema in cui il casco è d'obbligo. Un'altra meraviglia targata, o meglio brevettata, Ferrari è rappresentata dal progetto di un nuovo turbocompressore...separato! Viene eliminato coreassy, il turbo utilizza i gas dello scarico e con la rotazione della girante carica un piccolo motore elettrico che muove e regola in maniera autonoma la girante d'aspirazione del compressore. In pratica turbo e compressore sono ora due organi indipendenti. Questa incredibile innovazione permetterà di eliminare totalmente il turbo lag e di far cantare gli scarichi come in un propulsore aspirato. Anche in questo caso, benché i turbo odierni abbiano una coppia regolata per ogni marcia ed abbiano il suono simile a quello di un aspirato, appare la decisa volontà di rispolverare il comportamento fluido e lineare dei classici motori Ferrari. Proprio come gli anni che furono, anzi meglio, come a voler dire *"guardiamo avanti ma non dimentichiamoci chi siamo!"*.

Flavio Paina

La penna ai soci — La storia delle case automobilistiche in pillole: Alfa Romeo

L'Alfa Romeo si può considerare uno dei marchi italiani più famosi nel mondo ed è sinonimo di sportività e classe. È stata fondata nel 1910 a Milano con il solo nome di ALFA Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Il nome completo venne assunto nel 1918, in seguito all'acquisizione della società da parte di Nicola Romeo. Il termine Biscione, invece, deriva dal serpente raffigurato sul marchio. Al contrario dal 1933 al 1986 la società appartenne allo Stato italiano, per poi essere venduta al Gruppo Fiat. Vetture Alfa sono state anche usate dalle Forze di Polizia italiane ed anche dalle Forze dell'Ordine di paesi esteri quali ad esempio la Germania, l'Olanda, il Belgio e l'Australia. L'azienda è per lo più famosa per la produzione di autovetture di carattere sportivo e concept car che hanno segnato la storia del design e dell'industria automobilistica italiana. Oltre alle automobili, l'Alfa produce anche veicoli commerciali, materiale rotabile, mezzi pubblici, motori marini e aeronautici. Negli anni '50 è stato forgiato il termine "alfista", diffuso ancora oggi per contraddistinguere i piloti professionisti e gli appassionati di queste autovetture. Sono stati addirittura costituiti dei veri e propri fan club, sia in Italia che all'estero. Esistono anche due musei storici dell'Alfa Romeo, il primo situato a Legnano, presso il più antico concessionario del mondo ancora in attività ed il secondo all'interno dell'ex stabilimento di Arese. I veicoli Alfa Romeo hanno partecipato con grande successo a molte competizioni automobilistiche, compreso il Campionato Mondiale di Formula 1, vincendo addirittura le prime due edizioni (1950 e 1951). L'Alfa 155 versione Q4, con potenza di 365 CV, nel 1992 conquistò, sul circuito americano di Bonneville Speedway, il record di velocità su terra per auto della categoria G/PS, raggiungendo la velocità di 293.307 km/h. Partecipazioni e vittorie si registrano anche nelle competizioni nautiche, con barche a vela studiate e concepite dalla casa del Biscione. Attualmente la casa costruttrice sponsorizza e fornisce le safety car al Campionato Mondiale Superbike; inoltre, è sponsor di maglia sulle divise dell'Eintracht Francoforte, club tedesco della Bundesliga, ed anche sponsor e fornitore della Ducati nel Campionato MotoGP.

Member — La Romagna, caspita, la Romagna...

Sabato 22 e domenica 23 il nostro club ha “sconfinato” fino alla ridente Romagna, in un week-end marittimo in quel di Cesenatico organizzato come sempre in maniera perfetta dalla nostra W.W., presidente Wonder Woman Giusy, con la consulenza mia e di Laura in quanto conoscitori della zona. Un week-end ricco di risate, chiacchiere e divertimento, iniziato il sabato all'ora di pranzo quando le rombanti Ferrari dei nostri soci si sono fermate davanti al Grand Hotel da Vinci, hotel cinque stelle fiore all'occhiello della cittadina, che ci ha accolto in maniera veramente impeccabile. Anche il meteo è stato impeccabile, sole e caldo per tutti e due i giorni, con temperature vicino a quelle di agosto. La giornata di sabato è stata inaugurata con un bel pranzo in riva al mare presso “La Spiaggia”, stabilimento balneare di proprietà dello stesso albergo; un ricchissimo buffet di antipasti di mare e terra, due bei primi e due bei secondi, sempre di mare e di terra, ci hanno accompagnato fino al buffet dei dolci, realizzati direttamente della pasticceria dell'hotel, uno più buono dell'altro; il tutto ovviamente accompagnato da del buon vino fresco e frizzante, tanto le Ferrari erano parcheggiate al sicuro nel parcheggio dell'hotel. Dopo il pranzo tutti in spiaggia, o in piscina, mentre qualcuno ha optato per un primo giro di assaggio della città, in attesa della cena che si è tenuta all'Osteria Pub Maraffa, affacciata sul bellissimo Porto Canale di Cesenatico. Proprio perché noi di SFC siamo una stupenda “family” a noi Bareggesi si sono aggiunti Filippo, presidente di SFC Forlimpopoli e coordinatore Emilia Romagna, sua moglie Fabrizia, Max, socio di Forlimpopoli e fotografo di tutti gli eventi SFC, e la loro amica Fabiola. Dopo una mia piccola introduzione per presentare i nostri ospiti, i ragazzi del Maraffa hanno dato il via alla cena e tra un brindisi e un piatto, soprattutto brindisi, abbiamo fatto onore al menù. A fine serata abbiamo regalato a Filippo e Max una bella confezione di riso, a simboleggiare la nostra Lombardia, e la ricetta del risotto alla milanese. Il giorno successivo ci siamo dedicati alla visita del centro di Cesenatico, ammirando le barche antiche ormeggiate nel Porto Canale, dopo una sosta nella Piazza delle Conserve. Dopo pranzo al ristorante Peccati di Gola, c'è stato il rompete le righe e il week-end si è chiuso con i bolidi rossi in partenza per Bareggio. Un week-end molto apprezzato tanto che qualcuno ha già iniziato a pensare cosa fare il prossimo anno, segno che la Romagna comunque ti conquista e ancora prima di lasciarla pensi di tornarci ...



Photo finish — I nastri di asfalto

Tutti noi automobilisti, ogni giorno, sfrecciamo, sempre nei limiti di velocità, su questi affascinanti nastri neri che comunemente chiamiamo strade, le quali ci fanno raggiungere le nostre mete, che siano di piacere o meno. Ma anche le strade nascondono dei segreti: sotto lo strato nero di asfalto che tutti noi vediamo, c'è un mondo stratificato che fa sì che le nostre vetture corrano sicure. Solitamente il nastro nero su cui noi sfrecciamo è uno strato di qualche centimetro di spessore che viene detto manto di usura, subito sotto uno strato detto di collegamento (binder), uno strato di base e infine uno strato di fondazione. Gli spessori di questi strati possono variare in relazione al tipo di strada, quindi alla velocità di percorrenza, alla latitudine ed alla altitudine. Ovviamente quando vediamo riasfaltare le strade viene posato solo il manto di usura, tutto il resto viene sostituito solo in caso di interventi particolari e più impattanti. Le strade sembrano piane ma in realtà non lo sono mai perfettamente, e non potrebbero esserlo, hanno sempre una pendenza, sia trasversale che longitudinale. In città, ad esempio, nei tratti rettilinei sono dette a schiena d' asino, la piattaforma stradale presenta un colmo (o punto più alto) al centro, con i punti più bassi in corrispondenza dei bordi laterali. Nei tratti in rettilineo la pendenza trasversale deve essere sempre garantita, per ovvie esigenze di smaltimento delle acque meteoriche, ed è come minimo è il 2.5% (in ogni metro di larghezza la strada si alza di 2,5 cm), evitando, in caso di pioggia, il cosiddetto acqua planning. Sulle strade con limiti di velocità superiori, ad esempio in autostrada, la pendenza minima è sempre il 2.5% ma in talune condizioni può arrivare fino al 7%, ad esempio nelle curve più veloci. Questa pendenza è sempre verso l' interno della curva, ciò ci consente di percorrere la curva in piena sicurezza, visto che questa pendenza va a contrastare la forza centrifuga che tenderebbe a farci uscire di strada. I progettisti delle strade ci vengono in aiuto inserendo un raccordo tra il rettilineo e la curva, detto in gergo tecnico "clotoide", che fa sì che la strada arrivi dolcemente alla sua pendenza massima senza che ce ne accorgiamo. Oramai le strade sono classificate e ben regolate, in base al tipo di strada che si andrà a realizzare, sarà composta da corsie le cui larghezze sono già definite, ed aderenti alla normativa vigente. Ad esempio nelle città le corsie hanno larghezza 2.75m, mentre sulle autostrade, la larghezza è di 3,75m...e non dimentichiamoci della corsia d' emergenza di larghezza 3,00m. Le corsie, così larghe, fanno sì che i nostri potenti bolidi rossi (o di altri colori) possano sfrecciare (si fa per dire vista la presenza di tutor e autovelox) in sicurezza verso la meta del nostro viaggio. Fanno oramai parte dei nostri viaggi anche gallerie, ponti e viadotti, ma questa è un' altra storia e ne parleremo un' altra volta.

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

Collaboratori: Placido Ruggeri

Mirco Minghelli

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...

Sedriano - 10 dicembre 2017



#LIVEYOURFERRARIPASSION