



NUMERO 25 NOVEMBRE / DICEMBRE 2014

## Start

### Ferrari Factory Tour 2014: dove nasce il mito

Il privilegio è concesso a pochi; nei giorni dedicati è prerogativa dei clienti Ferrari e dei soci Scuderia Ferrari Club; fra quelli ci siamo noi, i soci SFC San Martino di Bareggio, che hanno l'onore di entrare "nel cuore" del mito. Sì, perché è lì che nasce tutto, in quella fabbrica di Maranello fondata dal Drake, con quell'ingresso storico di via Abetone, dove sono state scattate le foto di rito, su cui troneggia la scritta *Ferrari*. Il nostro accredito è dall'ingresso "lato galleria del vento"; lì ci aspetta, per salutarci, il nostro direttore operativo Mauro Apicella, che ci affida alle guide per l'inizio del tour. Sempre emozionante varcare quei cancelli "custodi" del mito, ancor di più per i tanti di noi che il 18 ottobre sono lì per la prima volta! La sede di Maranello da sempre ospita, oltre alla Presidenza e agli uffici, tutta l'attività di progettazione e produzione delle Ferrari, con la sola eccezione delle scocche e dei telai in alluminio, prodotte dallo stabilimento Scaglietti di Modena. Dal 1947, quando dallo storico ingresso di via Abetone uscì la prima Ferrari, ad oggi, lo stabilimento di Maranello è cresciuto fino ad occupare una superficie complessiva di 551.819 mq. Entriamo subito nel padiglione Lavorazioni Meccaniche Motori, dove le più sofisticate macchine utensili si alternano ad aree verdi, che contribuiscono al microclima dell'ambiente di lavoro, rendendolo inoltre esteticamente piacevole. Percorrendo il viale Enzo Ferrari, intorno al quale si snodano tutti gli edifici e su cui convergono le varie vie intitolate ai grandi piloti Ferrari, raggiungiamo il Padiglione Nuove linee di montaggio; qui, sorpresa delle sorprese, per la prima volta vediamo la catena dei 12 cilindri; prima di essere completata, l'auto si ferma in 35 stazioni. In ogni stazione ci sono un paio di abili operai e un carrello (o trolley) che contiene tutto ciò che è stato scelto dal cliente per personalizzare il proprio sogno. Ogni singola sosta dura un'ora. Tre luci gialle, arancioni e rosse segnalano il tempo che sta passando. Ogni giorno vengono prodotte 8 vetture (20 invece quelle da 8 cilindri). Sotto i nostri occhi meravigliosi esemplari di Ferrari FF "personalizatissime" ...pronte per essere collaudate su strada. Ma l'emozione più grande è spostarsi nell'impianto dedicato esclusivamente alla gestione dell'attività sportiva (GES) e alla realizzazione delle monoposto di Formula 1, costruito nel 1982, proprio accanto alla pista di Fiorano. Qui scorgiamo l'elicottero di Sergio Marchionne, nuovo Presidente Ferrari, appena atterrato, ma l'emozione è ammirare, le due zone dedicate al Reparto Corse Clienti: da un lato tante, tantissime F1, dai primi anni '90 fino praticamente ai giorni nostri... una sorta di garage surreale, quasi imbarazzante, certamente unico al mondo, dove sono parcheggiate con una densità impressionante non meno di cinquanta monoposto, dalla F310 del 1996, alla F2008 di Raikkonen. Non tutte le F1 del programma Corse Clienti sono lì: c'è chi preferisce tenerla nel box di casa o provvedere comunque in maniera autonoma alla sua custodia. Dall'altra



## RUBRICHE

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



le FXX e le 599XX, belle da far paura: la Casa di Maranello propone ai clienti un pacchetto all-inclusive, che lascia al Cavallino ogni tipo di incombenza relativa alle vetture e al loro utilizzo in pista, dalla manutenzione, all'assistenza sul tracciato, alla stessa organizzazione degli eventi su circuito.

Questa è "la fabbrica dei sogni"...e noi l'abbiamo vista! ...con un battito cardiaco di fondo accelerato, che dà forza alla passione di cui ogni vettura prodotta nella storia Ferrari è inesorabilmente intrisa...

Giusy Costantino



## e-DITORIALE

## Instabilità automobilistica della Legge di stabilità



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?



In nome della Legge di Stabilità, il mondo dell'automobile sta volgendo in un fiume di instabilità. Soprattutto le neostoriche, ovvero quelle autovetture in procinto di compiere il ventesimo anno di età. Difatti nel pacchetto Renzi vi è un decreto piccolo piccolo, il quale attesta che non verrà più considerata storica un'auto o una moto di vent'anni, ma per esserlo dovrà attendere la trentesima luna, e solo allora poter usufruire dei vantaggi fiscali annessi e connessi. Fortunatamente la legge non è retroattiva, vale a dire che la vettura se in precedenza al 2014 aveva già spento venti candeline, godendo delle relative esenzioni, continuerà ad usufruirne senza problemi con buona pace dei suoi possessori. Il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani, un anno dopo aver istituito "ACI STORICO", incaricato di salvaguardare il patrimonio storico delle vetture, ha

dichiarato guerra alle auto con più di dieci anni. Tirando in ballo la solita tiritera dell'insicurezza della vettura data l'età, la percentuale di incidenti dovuti all'inaffidabilità del vecchiume, non di meno facendo riemergere le care vecchie emissioni inquinanti che una vettura di dieci anni obbligatoriamente sembra possedere, pare voglia proporre una doppia revisione conferendo un altro salatissimo colpo alle tasche degli utenti. Una profezia od un'autentica logica de facto? Certo è che in alcuni numeri di Cuore Rampante precedenti, avevamo posto il problema "storiche" nel contesto dei prossimi anni. Siamo dei maghi? Ovviamente no, ma era curioso notare come tale mercato, che peraltro stava godendo di un certo consenso nelle masse visto il "fastidio" che si ha nell'acquisto di un'auto nuova, fra bollo, assicurazioni, ecc., fosse ancora troppo celato

agli occhi di squali senza scrupoli, bramosi di quattrini. Difatti la rivalutazione delle auto storiche non solo solleticava gli anziani per ovvie motivazioni nostalgiche, ma anche i driver più giovani, i quali sia per motivi fiscali che per passione, optavano sempre più all'acquisto del tanto atteso veicolo retrò. Per non parlare poi del giro di soldi dietro queste piattaforme, fra fiere, gare, eventi, cronoscalate e sponsorizzazioni, mostre scambio, concorsi d'eleganza, insomma un vero tesoretto finora passato inosservato. D'altronde si capisce: i soldi quando non ci sono si vanno a prendere sempre o dove ce ne sono di meno, o dove c'è una timida ripresa. Mai però dove effettivamente risiedono, come se le auto storiche fossero beni di lusso.

Mauro Modena

## Member

## Confraternita del DiVino Baccalà vs SFC

La location? Sempre eccezionale, la nostra sede pronta per accoglierci. La compagnia? Sempre ottima fatta dai soci uniti dalla passione per la Ferrari e ...per il buon cibo. I cuochi? D'eccezione questa volta, Luca ed Egidio, soci della Scuderia nonché appartenenti alla Confraternita del DiVino Baccalà, che questa volta ci hanno deliziato con quella che da molti è ritenuta una squisitezza. Un applauso dunque e "tanto di cappello" a Luca ed Egidio che ci

hanno fatto gustare piatti preparati "col cuore"; la ricetta è originale, veneta per cultura e tradizione, solo baccalà, olio d'oliva, latte e cipolla nelle giuste dosi su letto di polenta bianca. Perché il baccalà non è semplice cibo; è storia, tradizione, avventura, segreto tramandato di cuoco in cuoco, di madre in figlio...piacere del palato, della mente e del cuore. Sapore deciso, invitante golosità...

Come innaffiarlo? Ma



con una damigiana di buon bianco ovviamente. Splendide sarde con cipolla e uva sultanina hanno aperto l'appetito, ottimo gorgonzola con polenta per concludere. Luca ed Egidio hanno sfidato le nostre migliori "buone forchette"...tutti vincitori, piatti spazzolati!

Giusy Costantino

Vintage

## Millenium Bobium

La star dell'evento trebbiano altro non poteva essere che una Ferrari: la Testarossa spider dell'Avvocato Gianni Agnelli

Bobbio, il capoluogo millenario della Val Trebbia. E come regalo per questa millesima primavera dalla fondazione della città in provincia di Piacenza, si è tenuta sabato 15 e domenica 16 novembre una due giorni all'insegna dei motori, dove concept, auto storiche e moderne di proprietà di appassionati e collezionisti provenienti da tutta Italia, hanno tenuto banco regalando al vasto pubblico emozioni indescrivibili. Il meteo ci ha provato a fare da "guastafeste" ma non ci è riuscito; una pioggia battente ha quasi allagato le strade tra Piacenza gli Appennini, ma gli appassionati non hanno desistito. Considerando che il Piacentino è terra fertile per le corse, e ricordando che niente popò di meno che il Drake, proprio alla Bobbio - Penice, percorse quasi tredici chilometri nel '31 a 66 KM/H di media su

un'Alfa Romeo 8C 2300 MM, il Club veicoli storici Piacenza, con il patrocinio dei comuni di Bobbio e Ottone, ha deciso oggi di organizzare in onore dei Bobbiesi, il Millenium Bobium.



In tantissimi hanno partecipato a questo raduno per vetture "non comunemente visibili su strada", come diceva il programma. In realtà, più che un raduno è stata una bellissima "gita tra amici" accomunati dalla medesima passione per il design, lo stile, le competizioni e le belle automobili.

Il mondo Ferrari ovviamente ha fatto capolino all'evento, tramite la presenza di quasi tutti i suoi modelli, dalla Dino alla Enzo, dalla F40 alla F50 e molte altre ancora. La più gettonata? La Ferrari Testarossa spider costruita su misura in esemplare unico dalla casa per l'Avvocato Giovanni Agnelli, nella sua classica livrea argento metallizzato. Vettura della quale parleremo ampiamente nel prossimo numero.

Da tenere in considerazione gli special guest dell'evento: fra i tanti l'americano Donald Osborne, giudice del Concorso d'Eleganza di Pebble Beach. Chi era presente ha potuto incontrare anche Flavio Manzoni, capo designer Ferrari, con tutto il suo team.

Mauro Modena

Vintage

## Mythos & leggenda

Sinuosa, veloce, bella come non mai, ma soprattutto avveniristica. Stiamo parlando di uno dei più bei prototipi della storia forgiato dal laboratorio di Pininfarina: la Ferrari Mythos, un'alchimia di potenza e design. Presentata al salone di Tokyo nel 1989 con carrozzeria "Barchetta," su base e tecnologia della Testarossa, la Mythos enfatizzò la allora tendenza di arretrare i radiatori, conferendo così alla vettura una larghezza posteriore più accentuata di quella anteriore. Non solo, ma l'abitacolo stesso fuoriusciva dall'asse longitudinale, donandole delle sembianze da navicella spaziale. Linea pulita, senza il tetto, senza cristalli laterali, con il parabrezza della stessa inclinazione del cofano delimitava per la prima volta due soli

volumi ad una Ferrari. Le griglie laterali, perfettamente raccordate con la linea di cintura portavano il flusso d'aria agli enormi radiatori posteriori, come d'uso negli anni ottanta sulle granturismo del Cavallino. I cofani, porte e pannellaria della Mythos furono realizzati in fibra di carbonio, una lungimiranza d'ingegneria se rapportata al vasto utilizzo che se ne fa ai giorni nostri. Il posteriore, completamente diverso dalla Testarossa, tiene tutto sommato invariato lo stile della fanaleria che corre da fianco a fianco, ma senza griglie nere, sovrastata da un alettone pronto ad alzarsi di 300 mm alle alte velocità. Gomme larghissime montate su cerchi che compariranno per la prima volta sull'ultima evoluzione della gamma



Testarossa: la F512M. Una raffinatissima nave scuola di design e stile, premiata oltremodo al Golden Trophy nell'89 a Tokyo, ed al Car Design Award nel '90 a Torino, la Mythos non celava affatto la sostanza tanto ostentata dalla promessa: le prestazioni, del tutto identiche se non maggiori grazie all'aerodinamica a quelle della cugina Testarossa. Dodici cilindri boxer di 4942 cm cubici per 390 cv di potenza e 295 km/h. Un missile. Un caccia esposto oggi nello stabilimento di Cambiano. Tuttavia pare che il sultano del Brunei - almeno secondo alcune fonti - ne possieda ben due esemplari, perfettamente funzionanti. Cosa non si darebbe per vederne uno ad un semaforo!

Mauro Modena



Schumacher ci ha lasciato un ricordo indelebile: per il 2015, Vettel, vuole cercare di ripetere l'impresa, anzi, vuole battere tutti i record!



*Pitlane*

## FI: "piccoli" tedeschi... crescono!

Tutti gli indizi portano all'arrivo del 4 volte campione del mondo in Scuderia Ferrari: in primis l'intervista di Cris Horner dopo il Gran Premio del Giappone e poi l'intervista dello stesso Vettel, la scorsa settimana, con Antonio Boselli, durante la quale al quesito Sebastian Vettel è... lui ha concluso con "sono un pilota Scuderia Ferrari". Se poi aggiungiamo la notizia trapelata da un facoltoso giornale sportivo inglese che parla di un super ingaggio per il tedesco di quasi 150 milioni di sterline da dividere in 3 anni (anche se un sito

italiano parla di un contratto di 2 anni a poco più di 20 milioni di Euro), allora capiamo che è una voce realmente fondata quella che parla dell'arrivo del "tedeschino" a Maranello. Adesso tutti i tifosi Ferrari sono fiduciosi e speranzosi che il 2015 sia l'anno del grande ritorno in formula 1, ma non tutte le notizie che trapelano sul famigerato "progetto 666" che Ferrari sta sviluppando per il 2015 sono positive; nel giro di 2 settimane si è passati da un *deludente test nella galleria del vento*, a un *ci sono dei sensibili miglioramenti sia nella galle-*

*ria del vento sia al simulatore*. Ora non resta che aspettare la prossima gara per sentire le parole di Fernando Alonso "al momento giusto dirà cosa farà nel suo prossimo futuro"; durante il week-end del Gran Premio del Brasile ha confermato che non ha intenzione di prendere un anno sabbatico e che la decisione che ha preso già da qualche mese è la più ovvia per il bene suo e per quello della Scuderia Ferrari.

Antonio Pellizzoni

*Pitlane*

## Tempi di bilanci per Fernando Alonso

Il nostro pilota di punta al momento dice che questa sua ultima stagione è stata davvero frustrante, ma non si sbottona sul futuro. Fernando spiega che fino ad Abu Dhabi non dirà nulla ma sappiamo che ha un contratto con la Rossa fino al 2016 e, come ha detto più volte, lui è venuto in Ferrari per un progetto, e per il momento ha intenzione di vincere tutto con il suo Team. Arrivato nel 2010 entusiasmò subito tutti i Tifosi con una gara straordinaria in Bahrain con una splendida vittoria, con il giro veloce in gara, il tutto coronato dal secondo posto di Felipe Massa. Anche se nelle gare successive Fernando non è riuscito a mettere in luce tutte le sue potenzialità, ce la fece comunque ad arrivare

all'ultimo gran premio della stagione 2010, disputato ad Abu Dhabi, in testa nel mondiale con 11 punti di vantaggio su Vettel ma a causa di un errata strategia del team e di una gran gara di Sebastian, Vettel vinse il mondiale con 4 punti di scarto su Fernando Alonso. A inizio 2011 Alonso confermò di aver prolungato il contratto con la Rossa fino a fine 2016, ma durante la stagione non riuscì a mettersi in mostra come avrebbe voluto a causa di una super Red Bull e di un super Vettel e finì al quarto posto. Nel 2012, invece, Alonso riuscì a migliorare molto sia il feeling con la vettura sia i risultati, ma nonostante i 13 podi conquistati, arrivò solo secondo nel mondiale sempre dietro a

Vettel ma questa volta con solo 3 punti di distacco. Nel 2013 Fernando ottenne sempre un secondo posto dietro alla fenomenale Red Bull ed al *macina-vittorie* Vettel, ma il distacco si fece molto più profondo, Sebastian chiuse a 397 mentre Fernando conquistò 242 punti. In questa ultima stagione non è stata più la super Red Bull ad impedire a Fernando di festeggiare nel team dove sogna di vincere ma è stata la Mercedes la macchina da battere; quest'anno Fernando, con 2 soli podi nella stagione, dice di essere molto stressato ma già sicuro su quello che ha deciso da diversi mesi. Ha voglia di vincere, e con il migliore team: SCUDERIA FERRARI! Mah, staremo a vedere!

Antonio Pellizzoni



Pitlane

## Il destino del Nurburgring

**Il miliardario russo Viktor Kharitonin ha comprato la quota di maggioranza della società che gestisce il Nurburgring**



Il Nurburgring in Germania, prende il nome dal castello di Nürburg. Inaugurato nel 1927, il circuito si sviluppa con una forma ad otto, per una lunghezza di 28.265 metri divisi in due parti, il Nordschleife (anello nord), e il Sudschleife (anello sud). L'anello nord misura 22.835 metri, quello sud 7.747 ed hanno in comune il rettilineo del traguardo.

La Nordschleife è ancora attiva, utilizzata per la 24 Ore del Nurburgring (usando due raccordi che la collegano alla pista GP di cui sfrutta i box), ed è, da sempre, anche accessibile al pubblico, che può percorrere un entusiasmante giro di pista pagando un pedaggio. Sede storica del Gran Premio di Germania nella configurazione originale di circa 23 km, è stato abbandonato dalla Formula 1 per motivi di sicurezza, dopo l'incidente a Niki Lauda nel 1976, fino alla

costruzione del "nuovo Nurburgring", inaugurato nel 1984, che ha ospitato il Gran Premio d'Europa sino al 2007 per poi ricominciare ad ospitare il Gran Premio di Germania dal 2009 in alternanza con l'Hockenheimring, l'altro circuito tedesco. Per far rivivere l'intero glorioso circuito originale, nel 2009, gli allora proprietari, costruirono un vero e proprio parco giochi dedicato agli appassionati di motori. Un Family Entertainment Centre chiamato Ring° Werk, che ospita alcune attrazioni a tema: il super adrenalinico "Ring°Racer", con partenza lanciata che fa raggiungere la velocità di 217 km/h in soli 2,5 secondi agli 8 passeggeri di uno dei due treni che affrontano il percorso, un cinema 4D, spazi espositivi ed una sezione dedicata all'interattività, sempre legata al mondo delle corse. Negli scorsi anni le sorti del Nurburgring sono state in bilico, con il circuito tedesco che ha prima rischiato la bancarotta ed è poi stato acquistato, durante lo scorso mese di marzo, da Capricorn Group, una società che sborsò circa 100 milioni di euro per rilevare la ge-

stione dell'inferno verde. Sembra però che l'acquisizione non sia andata a buon fine e così un imprenditore russo, il miliardario Viktor Kharitonin, ha acquisito il 66% della quota azionaria della società di gestione del circuito. Il russo, magnate del campo farmaceutico, ha così, di fatto, sostituito la Capricorn Group nella gestione del Nurburgring visto che la precedente società non era stata in grado di portare a termine le fasi d'acquisizione del circuito.

I costi totali dell'operazione non sono stati resi noti, ma pare che Viktor Kharitonin avrà da pagare circa 50 milioni di euro all'anno, solo per mantenere fede agli impegni finanziari. La notizia che fa tirare un sospiro di sollievo a tutti gli appassionati che negli scorsi mesi hanno visto vacillare uno dei circuiti più importanti della storia dell'automobilismo che per ora, tenendo le dita incrociate, pare essersi salvato. La pista tedesca sopravvivrà? Ai posteri l'ardua sentenza...

Giusy Costantino

### Ferrari Universe

## Una foto de grupo maravilloso

La nostra stupenda friendship con il Ferrari Club Espana continua a regalarci emozioni, e questa volta si tratta di un'emozione "patinata" nel senso stretto del termine, una vera sorpresa! Nel numero autunnale di Ferrari Club, la prestigiosa rivista ufficiale del Ferrari Club Espana, nella pagina del calendario eventi con relativo modulo di sottoscrizione owners compare una bellissima foto di gruppo scattata a Maranello durante il memorabile e spettacolare evento "30 Volte Fiesta" che celebrava il nostro

30° anniversario in compagnia dei grandissimi amici spagnoli del Ferrari Club Espana. Ed ecco quindi che capitanati dal nostro Presidente Francesco di Martino siamo orgogliosamente apparsi su una delle raffinate pagine del magazine iberico. Insieme a noi tesserati nella foto sono presenti Josep Rodríguez Vilarrasa e Fede Garcia rispettivamente Presidente e Responsabile Stampa e Comunicazione del Ferrari Club Espana, oltre che ad un nutrito numero di soci spagnoli. Inoltre in prima fila si scorgono i



volti sorridenti del coordinatore delle SFC mondiali Mauro Apicella e del Presidente SFC Forlimpopoli Filippo Ambrosini. Tutti felici, divertiti ed accumulati da questa stupenda passione che sia chiama Ferrari. Perché come dice sempre il nostro Presidente, la passione ci accumuna e l'amicizia ci lega. Grazie Ferrari Club Espana per tutti i piacevoli momenti trascorsi insieme.

Flavio Paina

MERRY CHRISTMAS

Photo Finish

## Parola d'ordine: personalizzare



Nella gloriosa fabbrica di Maranello, sono infinite le potenzialità del reparto Tailor Made che permette di personalizzare abitacolo e carrozzeria della Ferrari acquistata; la Rossa di turno ci guadagna in unicità secondo "le voglie" del proprietario...diventando un pezzo unico il cui prezzo lievita notevolmente. Alla fine di ottobre, un gruppo di Ferrari FF ha attirato lo sguardo di curiosi e

dell'autunno a far da meraviglioso contrasto. Queste FF sono la perfetta rappresentazione del Tailor Made e dei suoi allestimenti "su misura". Ognuna delle V12 quattro posti e quattro ruote motrici presenti a questo evento, infatti, ha messo in luce particolari che oltre ad esaltarne l'eleganza ne confermano l'unicità: interni con materiali tratti dal mondo del design e della moda come le

stoffe Microprestige, un tessuto capace di resistere in maniera eccezionale all'usura del tempo, i sedili nel raffinatissimo tessuto Kvadrat, il velluto e il tartan, abbinati a colori degli esterni come il Bianco Tartan triplo strato, il Grigio Abu Dhabi opaco e il Blu Oceano, abbinando, in alcuni casi, delle strisce a contrasto lungo tutta la vettura.

A questo aggiungiamo che la FF è stata la prima auto a disporre dell'innovativo sistema CarPlay di Apple, un impianto di infotainment connesso ed estremamente evoluto che consente un uso immediato e intuitivo di tutte le funzioni, dalle mappe al telefono, alla messaggistica, all'intrattenimento musicale. Tra l'altro, in occasione del nostro Factory Tour del 18 ottobre, avevamo potuto ammirare, appena uscita dalla catena dei 12 cilindri, proprio la Ferrari FF Bianco Tartan triplo strato pronta per la partenza alla volta della Toscana. Le Ferrari FF Tailor Made continuano a proporre il V12 da 6.3 litri capace di 660 cavalli e 683 Nm abbinato al primo sistema di trazione integrale Ferrari della storia.

Giusy Costantino

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: [presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it](mailto:presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it)  
e-mail: [stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it](mailto: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 a member of:



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

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori

