



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

dal 1984 passione e non solo...

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 30 SETTEMBRE/OTTOBRE 2015



SOMMARIO:

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

Non potevamo mancare l'appuntamento di Monza, nel week end che per noi appassionati di Ferrari e di Formula 1 si può tranquillamente definire sportivamente il più bello dell'anno. Quello del Gran Premio d'Italia durante il quale il cuore batte all'impazzata e tutto intorno alle Rosse di Maranello è emozione pura! E' stato magico ritrovarsi il giovedì sera in Villa Reale per il primo #SFmeets, intervista con i piloti Vettel, Raikkonen, Gutiérrez e Gené ed il team principal Maurizio Arrivabene, trasmesso in diretta da Sky; brividi a fior di pelle mentre sia io che Francesco che Roberto e Silvana raccoglievamo gli autografi di Kimi e del Direttore Sportivo, nonché Presidente di Scuderia Ferrari Club, Massimo Rivola. E che meraviglia Piazza Trento e Trieste in pieno centro a Monza dove per quattro giorni io, Francesco, Flavio, Luigino, Antonio, Laura, Giulia e Jessica abbiamo animato il Ferrari Village insieme agli amici di SFC Canarias, Nuvolera, Lodi e Cernusco s/n, capitanati da Francesco Cerrelli coordinatore regionale, contornati da una folla strepitosa, ma soprattutto uniti da grande amicizia ed allegria tra una fetta di salame ed un bicchiere di vino, tra un "pit stop" ed un giro di pista sul simulatore. Perché la Ferrari è anche questo.

E poi immancabile in pista in autodromo, tra i tantissimi, Luca a posizionare lo striscione della nostra scuderia ben in vista accanto agli altri e a spingere con il tifo le benamate Rosse di Maranello. E tutti abbiām portato fortuna visto il podio ottenuto. Il Presidente Francesco Di Martino ha ringraziato tutti i soci che hanno contribuito alla buona riuscita del week end monzese rosso di passione. Il Direttore Sportivo e Presidente di Scuderia Ferrari

Club Massimo Rivola ha dichiarato che a Monza una vittoria c'è stata: vedere Villa Reale gremita, la Piazza di Monza piena e l'autodromo praticamente tutto rosso è uno spettacolo unico, la vittoria è quella dei tifosi che con il loro incitamento ed il loro calore sono quei cavalli in più che nessuna squadra avversaria ha. La gioia più grande? Sebastian Vettel che dopo la gara dice che è stato un podio che non dimenticherà mai.



Giusy Costantino

e-DITORIALE

Expo in progress: verso il termine con non solo Expo



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?



Meno di un mese. Ancora poco e siamo quasi giunti al termine dell'evento degli eventi. Questo strano Expo che tanto ancora suddivide le masse fra scettici e conformi. Un caleidoscopico caravanserraglio pubblicizzato all'inversosimile tramite campagne marketing rasenti l'ossessione. Eppure ci siamo. Fino ad ora con non poco orgoglio ce l'abbiamo fatta. Non tanto per i megapadiglioni super architettonici di Rho Fiera, e nemmeno forse per il loro goloso contenuto, per lo più enogastronomico; quanto forse per tutto quello che ha roteato e rotea tuttora intorno a questa "Fiera delle meraviglie". A quelle centinaia di microeventi in giro per metropoli e rioni, spesso ultimamente riqualificati in vista

dell'occasione. Sarebbe pertanto esatto affermare che tutto l'ensemble che ha pubblicizzato e sovente anche sponsorizzato – non a caso – l'Evento, possa egregiamente chiamarsi "Non solo Expo."

Ecco, nel "Non solo Expo" fa parte, piaccia o no, anche l'industria automobilistica, soprattutto quella italiana. E' forse un caso che in questo periodo l'Alfa Romeo, proprio a due km dai padiglioni ha riaperto ad Arese il suo storico museo, tutto rinnovato? E' un caso che in concomitanza sia stata presentata questa nuova Giulia ancora non del tutto svelata? Anche questo fa marketing. E ancora: in casa Ferrari cosa ne è nato? Le splendide 488 e 488 spider. Non potevano scegliere un periodo migliore

per presentarla.

Maserati? Veleggia l'ipotesi che la prossima creatura della casa sia il tanto fantascittico SUV. Fiat – che Dio mi perdoni – FCA? ...Le prime indiscrezioni sulla nuova 124 spider. Mi piacerebbe che noi tutti, ossessionati e quasi timorati da questo evento, avessimo preso in considerazione non solo il cibo, ma anche quello che realmente lo ha caratterizzato: la tecnologia, l'industria, l'ingegneria. A pensarci bene però è stato meglio così. In una nazione come l'Italia, dove fino all'anno scorso eravamo tutti designer e l'anno prima maestri della comunicazione, oggi tutti chef, non volesse il cielo che l'anno prossimo fossimo tutti ingegneri motoristici.

Mauro Modena

Member

Fiori d'arancio... targati Scuderia Ferrari Club!



L'ultima in ordine di tempo è stata la nostra Raffaella Giubileo che con immensa gioia a settembre ha sposato Matteo "scortata" da papà Ettore e mamma Adele.

Deliziosi confetti hanno vivacizzato il venerdì sera in sede, perché i lieti eventi meritano sempre festa! Prima di lei la nostra socia ed ex Sindaco di Bareggio Moni-



ca Gibellini convolata a nozze, in luglio, con Virginio. Altri prima di loro: nel giugno 2015 Luca Rognoni e Valentina

mentre in maggio 2015 si sposavano Andrea Oldani nostro socio sostenitore e Katia. E andiamo ancora indietro al luglio 2014 quando i fiori d'arancio erano per Alessio Calderisi e Deborah. Perché il club è anche questo, è condivisione di passione Ferrari ed è condivisione di amicizia e momenti che lasciano un segno indelebile di felicità!

Giusy Costantino



Vintage

L'asta delle meraviglie

La crisi non esiste nel bene di lusso. Sembra un paradosso, ma quello che è successo al "Monterey Car week" lo conferma. Un'asta la quale, insieme a tutte le altre kermesse celebrate quest'estate in California, e più precisamente all'interno di Peabbe Beach, ha tenuto stabile le quotazioni di mercato delle oldtime d'alta caratura. Fra alti e

bassi delle auto anni '50 che sembra non abbiano avuto particolari apprezzamenti, le Ferrari dell'epoca di maggior fulgore per Enzo Ferrari (Dino 246, Daytona), sono rimaste stabili; mentre quelle più recenti (Testarossa, F40, 288 GTO, 308 e 328) sono risultate in crescita. Bene le youngtimer.

Ecco alcuni dati sulle Italiane. Alfa Romeo 6C 2300 Pescara Spider- 1934: venduta a 426 mila Euro a Bonhams, Quail lodge 14 agosto.

Ferrari 250 SWB berlina speciale Bertone

– 1962: 14 milioni e settecentotrentadue mila Euro. Un esemplare unico ad opera di Giugiaro all'asta per la prima volta alla "Gooding & co. Peabbe Beach il 15 agosto.



Maserati A6 1500 berlina 1949: Invenduta a Bonhams Quail lodge il 14 agosto. La nona delle 61 costruite fra il '47 ed il '51.

Ferrari 250 gt California spider SWB – 1961: Venduta a 15 milioni il 16 Agosto alla Gooding & co di Peabbe Beach. Penalizzata dal colore diverso a quello originale (blu con interno rosso). Si è presentata difatti in livrea rossa.

Ferrari 410 Superamerica – 1957: Venduta a Gooding & co. Peabbe Beach, alla modica cifra di 4 milioni e mezzo. Una delle sei Superamerica 410 SWB, acquistata a suo tempo dallo Scia' di Persia per la principessa Soraya.

Maserati Mexico – 1967: 114 mila € a Peab-

be Beach. 14 agosto. Motore V8 e 286 CV.

Ferrari 250 GT berlina Competizione – 1959: Bohams 14 agosto, venduta a oltre i 7 milioni.

Lancia Aurelia B24S spider – 1955: circa 1 milione e ottocento a Bonhams il 14 agosto. Auto appartenuta al top driver USA Lou Brero.

Ferrari ENZO – 2005: Vettura donata a Papa Giovanni Paolo II da Luca Cordero di Montezemolo. Ultima delle quattrocento prodotte. Unica con i sedili Daytona e altri dettagli esclusivi. Venduta a 5 milioni e 400 mila alla RM sotheby's, Monterey 13 agosto.

Ferrari 275 GTB – 1966: Euro oltre 3 milioni a Monterey una delle nove "long nose" con telaio numero 08517. Auto con rare specifiche come i sei carburatori WEBER e carrozzeria in alluminio. Tesori d'altri tempi fautori di un mercato stellare.

(fonte: Ruoteclassiche)

Mauro Modena

Vintage

Nuova vita alle Ferrari Classiche

Lo hanno dimostrato ampiamente le aste di Peabbe Beach: le vetture Ferrari old-time piacciono moltissimo e valgono tantissimo, questo è indiscusso. Proprio questo rinnovato interesse per le auto storiche del cavallino ha fatto impennare le richieste di certificazione e gli ordini di restauro presso il reparto Ferrari Classiche, nato sotto l'egida di Montezemolo nel luglio 2006 ed attualmente in piena attività in quei 950 metri quadrati all'interno dello stabilimento di Maranello che storicamente furono occupati dalla fonderia Ferrari. Ad oggi, Ferrari Classiche ha completato più di 60 restauri, molti dei quali hanno ottenuto importanti

riconoscimenti nei più prestigiosi Concorsi d'Eleganza internazionali e sono oltre 3800 i certificati di autenticità rilasciati. A Maranello sono rinate in tutto il loro splendore, grazie all'archivio completo dei disegni tecnici e delle schede di montaggio originali, ben cinque esemplari di 250 GTO, per un valore totale di circa 100 milioni di euro, sui 36 prodotti complessivamente tra il 1962 e il 1964. Oltre a queste due 250 Testa Rossa, delle quali una è la vettura che Phil Hill portò alla vittoria nella 24 Ore di Le Mans nel 1958, e tre delle 32 250 LM costruite. E ancora, ad aumentare la lista di questi veri e propri gioielli, tre 250 GT Berlinetta a pas-

so corto, una 500 TR del 1956 e la sport-prototipo 512 M che nel 1971 chiuse Le Mans. Durante il factory tour del 2013 ho avuto la fortuna di visitare il reparto Ferrari Classiche rendendomi così conto di come il mantenimento e l'assistenza di vetture così sofisticate sia un processo estremamente delicato e specialistico; nell'archivio dell'azienda sono registrate le informazioni dettagliate, quali fogli d'assemblaggio e disegni originali datati fino al 1947, relative a ciascuna componente di ogni Ferrari costruita. Questo permette al team di esperti di restaurare qualunque Ferrari, capolavoro artigianale d'eccellenza, riportandola alla sua beltà originale.

Giusy Costantino

Grande prova di forza a Monza

Si è aggiudicato l'86°

GP d'Italia Lewis

Hamilton su

Mercedes, seguito da

Sebastian Vettel su

Ferrari e Felipe Massa

su Williams

Bella la gara di Casa

peccato per il GP del

Belgio

In basso a destra il

podio di Monza; a

lato il "selfie"

eseguito a Villa Reale

a Monza durante

l'#SFmeets con i tifosi

e le Scuderie Ferrari

Club

Uno spettacolo incredibile quest'anno al Gp d'Italia, un tripudio di gente ad accogliere il Circus della Formula 1 a Monza. Il Team si era imposto di far bene visto le grandi aspettative e subito nelle prove libere si è visto che le due Rosse c'erano; splendida qualifica con Kimi in prima fila alle spalle di Hamilton e con Sebastian che conquista la terza posizione. Al via un problema alla frizione per Kimi che rimane piantato sulla linea di partenza rischiando di essere tamponato da Rosberg che per evitarlo perde diverse posizioni, alla fine del primo giro troviamo Hamilton in testa con Vettel secondo e le 2 Williams a tallonarlo da vicino mentre Kimi, a causa del problema durante la partenza, si ritrova a fine gruppo; ma IceMan rimonta e al 7° giro, mentre troviamo invariate le prime posizioni, è già nono. Nei giri seguenti si succedono i pit-stop per il cambio pneumatici che avvantaggiano la Mercedes di Rosberg, costretto poi al ritiro a 2 giri dalla fine; secondo gradino del

podio a Vettel, osannato dal fiume umano di tifosi in rosso che "invadono" la pista con Lewis Hamilton che conquista la sua 40esima vittoria in F1 e Massa terzo. Il precedente Gp del Belgio invece ci aveva regalato un susseguirsi di emozioni già nei primi giri di gara, Le qualifiche non erano andate bene per le 2 Ferrari che avevano visto Vettel chiudere in Q3 in 9° posizione e Kimi non qualificarsi per l'ultima sessione con il dominio indiscusso delle due stelle d'argento e con Bottas che chiudeva terzo. Al via della gara Hamilton partiva come un razzo e manteneva la prima posizione mentre Rosberg, causa un errore durante la partenza, veniva superato da Perez, Ricciardo e Bottas, che però poco dopo sbagliava una staccata e veniva infilato sia da Rosberg, sia da Vettel che risaliva in 6° posizione; a circa metà gara, dopo il primo walzer di pit-stop, troviamo le 2 Mercedes saldamente al comando con Perez terzo, seguito da Ricciardo, Grosjean e Vettel. Il pilota

della Red-Bull però era costretto al ritiro causa una rottura del motore che a sua volta causava l'ingresso della Virtual Safety Car; si fermavano Perez e Grosjean e Sebastian saliva in 3° posizione mentre Kimi riusciva a risalire in 6° posizione ma con le gomme non al meglio, e poche tornate dopo veniva sorpassato prima da Kvjat e poi da Massa. A pochi giri dalla fine Vettel veniva recuperato dal pilota della Lotus e avendo effettuato una sola sosta ai box si trovava parecchio in difficoltà; a 2 giri dalla fine esplodeva la gomma posteriore sinistra subito dopo aver affrontato il tratto veloce del circuito 300km/h. Sebastian, costretto al rientro ai box, doveva abbandonare la zona del podio. Lewis Hamilton vinceva il Gp di Spa con il suo compagno Rosberg secondo e Grosjean che chiudeva terzo; Raikonenn chiudeva 7° mentre Vettel terminava 12esimo davanti a Fernando Alonso.

Antonio Pellizzoni



Ferrari Universe

Impressioni sulle nuove Bburago

Finalmente le abbiamo fra le mani! Non sono semplicemente due nuovi modelli ma segnano un cambio generazionale nell'ambito del modellismo statico in particolare per l'apprezzata scala 1/18 che fino a pochi mesi fa era appannaggio di Mattel. Le due California T nella loro variante più esclusiva Signature sono le prime vetture di questa serie ad arrivare sul mercato nelle versioni con hard top aperto e chiuso e nei colori Bianco Avus e Rosso California. Gli stampi carrozzeria sono inediti e ben proporzionati mentre la verniciatura è di livello piuttosto alto ed il metallizzato fine ed omogeneo. Solo in alcune fessure il Rosso California denota un lieve schiarimento che comunque non è facile notare. Nella norma le cerniere delle aperture che offrono una chiusura ben salda,

contrastata e senza giochi. Per quanto riguarda le finiture non ci si può certo lamentare. Rimangono su parametri alti con precise serigrafie per i marchi ed un'ottima attenzione anche per i dettagli più nascosti. E' il caso della targhetta con il numero del telaio apposta su un motore ben realizzato e privo di sbavature sia nelle fusioni che nei colori. Anche i cerchi in lega sono ben verniciati e perfettamente proporzionati alla vettura. Le realizzazioni delle pinze freno sono altrettanto curate al pari delle calandre e degli scarichi. Nella media invece i gruppi ottici, che comunque non sfigurano dando l'impressione di un dettaglio cheap. Da segnalare inoltre una vera chicca presente nella California T a cielo aperto. All'interno del baule sopra la paratia che impedisce al tetto

ripiegato di urtare i bagagli è riposto il tetto che è il medesimo della versione chiusa, ovviamente non assemblato. Quindi è ben visibile il lunotto posteriore con i contorni opachi e con le resistenze dello sbrinatori ben in vista. L'interno è caratterizzato da plastiche rigide ed ha una bella verniciatura in cui non si denotano sbavature. Il display centrale e tutti gli altri indicatori sono affidati a decalcomanie anch'esse ben stampate ed applicate. L'insieme generale dei modelli è comunque molto positivo e piacevole il tutto accompagnato da prezzi decisamente più bassi di quelli proposti da Mattel con la serie Elite. Insomma, noi collezionisti possiamo dormire sonni tranquilli soprattutto se consideriamo che sono i primissimi esemplari di una neonata produzione che col tempo inevitabilmente migliorerà ulteriormente.

Flavio Paina

Ferrari Universe

Dino sotto mentite spoglie



La Dino arriverà, ma non sarà ciò che crediamo. E' più di dieci anni che svariati rumors del settore fantasticano sul ritorno in gamma di una Ferrari a 6 cilindri. Voci puntualmente smentite da Ferrari la quale, per motivi di immagine, non ha mai voluto ampliare il proprio target verso il basso, anche se a dire il vero qualcosa in pentola bolliva. Ma ora il discorso cambia, o meglio si evolve, confermato nelle conferenze di Sergio Marchionne. Nell'offerta stradale Ferrari nasce l'esigenza di una nuova figura, una sportiva con motore centrale posteriore da posizionare al pari della California T sia per potenza sia per prezzo, rappresentandone l'alternativa più estrema. Quindi il ventaglio dei prezzi rimarrà invariato e non ci sarà il brand parallelo Dino come in passato. Un mo-

dello con queste caratteristiche ora diventa d'obbligo per diversi motivi. In primis perché Ferrari S.p.A., essendo stata incorporata dal Gruppo FCA per esigenze azionistiche, si trova a fare i conti con le severe e sterili norme antinquinamento europee vedendosi obbligata ad abbassare la media globale delle emissioni inquinanti. Ecco dunque spiegata l'esigenza di un motore dalla cubatura inferiore, che fra l'altro è già pronto: l'unità impiegata sarà il nuovo V6 biturbo che ha esordito sulla nuova Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio. Realizzato congiuntamente da Alfa e Ferrari il 2.9 l è interamente in alluminio, ha un angolo di 90° ed erogherà sulla nuova Rossa una potenza prossima ai 560 cv. E da quest'ultimo dato scopriamo un'altra motivazione per la quale "serve una Dino". I

modelli V8 Ferrari negli ultimi anni hanno subito un'ascesa sbalorditiva sotto il profilo tecnico-prestazionale. Basti pensare che nel 2008 era a listino l'F430 che di cavalli ne erogava 490. Ora c'è la brutale 488 che di cavalli ne sprigiona ben 670, quanto il V12 della 599 GTO e 10 in più della Enzo! Per questa ragione sembra che una buona parte della affezionata clientela di Maranello abbia voglia di una sportiva pura e semplice con un comportamento meno estremo, una sorta di California T dai modi meno garbati e più rudi. I test stradali sono già iniziati quindi in tempi relativamente brevi prepariamoci ad accogliere la nuova Dino, che probabilmente non si chiamerà nemmeno così.

Flavio Paina

Factory Tour 2015: irriducibili ferraristi

Fulmineo ed appassionante, i termini giusti di questo Ferrari Factory Tour svoltosi il 12 settembre

Un invito in extremis ed un piccolo ed affiatato gruppo di Ferraristi della nostra Scuderia si organizza in per non farsi assolutamente mancare la sempre fantastica gita in fabbrica. Di prima mattina siamo già a Maranello dove un gruppo di centauri fa il suo ingresso nel parcheggio. Fra loro ci sono Silvana e Roberto, come sempre sportivissimi, che si aggiungono a noi. Il primo step della visita è il reparto della Nuova Meccanica e Giulia, per la prima volta in Ferrari, è incredula. Le piante e l'estrema pulizia dell'ambiente per lei è una surreale novità. In seguito ci rechiamo nello stabile in cui si assemblano i propulsori. Un niveo ambiente iper tecnologico dove Giovanni Pisciotta non può fare a meno di deliziarsi davanti ai V12. Nel reparto assemblaggio V8 invece scopro che esiste in Ferrari un'area dotata di ogni comfort dedicata ai pensionati i quali

si ritrovano abitualmente. E la cosa mi fa riflettere sull'organizzazione di questa fabbrica che è una "eterna realizzatrice di sogni". In seguito tutti nella nuova Gestione Sportiva adiacente al circuito di Fiorano dove è in corso una sessione della scuola di pilotaggio in cui alcuni modelli scorrazzano fra i cordoli. All'interno del reparto Corse Clienti c'è da perdere la testa e il nostro Presidente mi fa notare che la Fxx K di Christine Sloss, ricevuta in dono dal marito Benjamin, vice presidente di Google, sia in realtà gialla e blu e non gialla e nera come credevamo. Anche Luigino è stupito e non esita ad avanzare quesiti su questi mostri che arrivano a sprigionare l'imbarazzante potenza di 1050 cv. Invece nel grande hangar dove sono presenti una sessantina di monoposti di FI Luca super appassionato e super fotografo si sarà mangiato le mani per

non aver potuto mettersi all'opera. Anche Giovanni Vignati è visibilmente estasiato da tanto splendore e scruta ogni minimo dettaglio che lo incuriosisce. Poi via verso lo "shopping maranellese" dove Antonio non resiste ad alcune camicie griffate Ferrari. Per il pranzo, con gli amici della Scuderia Ferrari Club di Berna, scegliamo il Ristorante il Cavallino, luogo storico fronte fabbrica tanto amato da Enzo Ferrari. Qui Renato apprezza molto questo ambiente a lui familiare dove in passato ha pasteggiato svariate volte. La giornata è ancora lunga quindi tappa d'obbligo sono i musei di Maranello e Modena. Nel primo abbiamo ammirato diverse vetture Ferrari fra cui le più recenti one off, mentre la Casa Natale ci ha regalato la visione delle super Ferrari, dalla 288 Gto a LaFerrari. E anche quest'anno le emozioni non si sono fatte attendere! F.P.

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 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**

