



Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 51 MARZO - APRILE 2019

Start - Factory Tour 2019



SOMMARIO:

Start:

Editoriale 2

Vintage 3

Member 5
8
9
10

Pitlane 4

Ferrari Universe 2

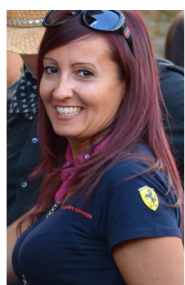
Photo finish 11

I risultati in pista tardano ad arrivare ma noi siamo carichi di entusiasmo e di passione che ci guidano sempre e comunque. E infatti siamo in più di quaranta a partire sabato quattro maggio alla volta della terra del mito; tra di noi tanti tesserati nuovi che per la prima volta varcano i cancelli di via Grizzaga. Non trattengono una smisurata emozione mentre ammirano “come nasce un motore”; che sia otto o dodici cilindri poco importa ... eccoli, sono lì sotto i nostri occhi in nuova meccanica e poi in assemblaggio motori. Quando poi si arriva alla catena degli otto cilindri ... tutto prende forma: ammiriamo esterrefatti le linee sinuose della Ferrari 488 Pista e della 488 Pista Spider e l'occhio dei più esperti cade su varie 488 Pista “Piloti Ferrari” dal nome dell'equipaggiamento speciale che le distingue, omaggio alla 488GTE che l'anno scorso è salita sul gradino più alto del podio del Mondiale Endurance con alla guida Pier Guidi e Calado. Quando poi ci trasferiamo in Gestione Sportiva, proprio a ridosso della pista di Fiorano, ammiriamo quello che è il fantastico mondo corse clienti: ex vetture di Formula 1 vengono acquistate da facoltosissimi clienti che si divertono poi a guidarle sulle piste di tutto il mondo. Stessa ammirazione per le Ferrari 599XX e Ferrari XXK e la più estrema EVO che stazionano a Maranello in attesa di far sfrecciare in pista i loro proprietari. L'eccezionale pranzo emiliano presso il Ristorante Paddock di Maranello ci transita nel pomeriggio fra shopping al Ferrari Store e visita al Museo, dove è ancora possibile ammirare la mostra Michael50, prima del rientro a Bareggio con sempre qualche emozione in più nel cuore.

Giusy Costantino



#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!



Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di F1, veloce kartista.



Flavio Paina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante, fa invidia alle maggiori testate



Mauro Modena, amante del vintage, da lui perle e novità



Mirco Minghelli le sue origini modenesi lo fanno nascere tifoso di motori, segue sia le 2 che le 4 ruote

EDITORIALE — L'Olimpo dei Grandi

vodafone

vodafone

Senti spesso nel cuore quella irrefrenabile voglia di andare a Maranello perché solo lì si respira quell'aria "di casa". Una occasione almeno una volta all'anno c'è, quando si va al Factory Tour, come vi raccontiamo in copertina. Ma il richiamo della Terra dei Motori è forte, fortissimo e allora parti quando il cuore te lo chiede, anche in due... Entrare nel Museo Casa Natale Enzo Ferrari a Modena e vedere il filmato che scorre sulle pareti tutte intorno a te ti fa venire i brividi... lì dove tutto è nato. Ma è al Museo di Maranello che poi il cerchio si chiude quando varchi la soglia della mostra Michael50, una mostra profondamente emozionale che ti cattura anche dal lato umano. Una dedica che non poteva mancare nell'anno del cinquantesimo compleanno del nostro Kaiser che con la Ferrari ha fatto parte del binomio più vincente della storia dello sport guadagnandosi di diritto l'Olimpo dei più Grandi. Ce lo ricorda Luca nel suo pezzo che un altro Grande, di diritto, fa parte dell'Olimpo. Da venticinque anni ormai il suo mito vive in noi. E non può essere che Imola il centro delle nostre emozioni più vere; e allora Ayrton Magico è un titolo azzeccatissimo per una mostra che in realtà è un viaggio nel tempo e contro il tempo a partire proprio dalla atemporalità del mito; una narrazione innovativa e immersiva ti cattura in un percorso altamente emozionale come fu la vita troppo breve di Ayrton vissuta al limite con quella componente di misticismo e interiorità dell'anima oltre i limiti. E sempre ricordando questi Grandi dell'Olimpo viviamo di attimi e di emozioni e ve le raccontiamo sempre; la nostra passione per le auto passa dal 355 e arriva alla F8 Tributo come ci racconta Mauro, senza dimenticare il trentesimo compleanno del 348 come ci racconta Flavio. Tra "Le Forme della Velocità" e il salone dell'auto di Ginevra ammiriamo vetture che sono icone di ieri oggi e domani come ci racconta Mirco e quanto ci spostiamo in gita sul nostro bel territorio italiano, da Chiaravalle alla Toscana, lo facciamo per custodire ricordi... anch'essi senza tempo...

Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

Ferrari Universe — Cos'è la vera passione per le auto?

Può sembrare facile definirla ma in realtà non lo è in quanto piuttosto soggettiva. Noi ci proviamo comunque con parole semplici. Nel panorama automobilistico globale esistono infinite vetture. Quelle che guidiamo quotidianamente e poi sostituiamo, quelle di cui qualcuno si innamora, quelle che altri desiderano e quelle che altri ancora odiano. Insomma, tanti casi di amore/odio. Esistono poi sensazioni inerenti a veri e propri Capolavori e Leggende. Qui si va oltre il semplice concetto di auto. Provare una vettura tecnicamente raffinatissima e iper-prestazionale oppure, per fare un altro esempio, accarezzare una celeberrima vettura storica che è stata portata al trionfo da degli uomini che sono diventati dei Miti è un'esperienza unica. Estremamente profonda, emozionante ed appagante al punto da risultare difficile da catalogare. Non esistono concetti del tipo "non la posso comprare", "è scomoda", "non è perfetta" etc. etc. Qui l'unica cosa che conta veramente è assaporare in prima persona un'opera elevatissima che solo i veri appassionati, quelli sanguigni e romantici possono davvero comprendere, e nessun altro. D'altra parte, se la Gioconda non è in vendita e non è neppure impeccabile ma al suo cospetto c'è sempre una fiumana di gente per vederla, un motivo ci sarà...

Flavio Paina

Vintage — A proposito di F355...

Di questi tempi sono tanti gli artigiani dell'automobile. Per citarne solo alcuni: Singer, Amos, Eagle, Alfaholics, Proteus, Developments e tanti altri. Un vero e proprio sottobosco semisconosciuto la cui missione è prendere un'auto d'epoca e riproporla in chiave moderna. Un esempio? Automobili Amos con la Delta Futurista, Singer con la Porsche RsR e l'oggetto della nostra attenzione di quest'oggi: la Evoluto, con il restmod superlativo della



Ferrari F355 partendo da una base 348 tb. E' da specificare che non è nostro costume associare ad altri brand il prestigioso Cavallino Rampante, ma visto il tema del lavoro, riteniamo doveroso spendere giusto tre parole. Come già specificato, Evoluto ha voluto partire da un telaio di una vecchia 348 – il quale grossomodo è lo stesso della 355 – e ricamarci sopra una nuova livrea, comprendente le grosse griglie sulle fiancate, il medesimo design dell'anteriore ma con l'aggiunta di led ed un baffo in carbonio, i classici doppi gruppi ottici posteriori contornati anch'essi a led, quattro scarichi, sfoghi d'aria dei freni in stile GTO nella parte terminale del paraurti, nonché l'ampio vano motore posteriore vetrato con motore in vista. Sul tipo di motore ancora il discorso rimane molto fumoso, ma pare si sia optato per il vecchio V8 aspirato della 360 Modena in grado di portarla fino a 500 cavalli. La si immagini in pista, magari confrontata con l'originale F355: sound dirompente e prestazioni di gran lunga superiori visto il crollo di peso fino ai mille kg. Un capolavoro che vedrà la luce a breve (massimo l'anno prossimo), ma sul numero di esemplari e altri tipi di dettagli non di certo secondari come il prezzo, è ancora troppo presto. Si sa però: le cose belle costano tanto.

Mauro Modena

Vintage — F8: tributo al design e non solo

Fin dai ruggenti anni '60, con l'avvento della Dino 246 GT, le berlinette Ferrari sono state

grossomodo caratterizzate dal medesimo design. Certo con accorgimenti sempre più moderni a seconda degli stili e delle tendenze dei tempi, ma quella che in gergo si chiama "linea di cintura" fortunatamente è rimasta sempre la stessa. D'altro canto, squadra vincente non si cambia. Assecondare con la mano le gobbe del cofano in una leggera carezza, proseguire magari ad occhi chiusi sino a sfiorarne suadentemente lo specchietto, proseguire delicati alle maniglie, e ripercorrere con la stessa passione il rigonfiamento del passaruota per arrivarne alla fine. Laddove il reterò sfocia in un raccordo delicato alle pinne del lunotto fino l'alettone. Sembra di accarezzare il corpo di una donna: esso non è mai cambiato nel tempo e comunica la stessa musica sensoriale come una pelle di pesca parla ai

vivendo non è il prologo di un film erotico in un loop continuo è insita nel nostro re, niente più rostri ai paraurti, niente più te in legno, plastiche dure e piantoni fari a scomparsa che segnarono un'logici. Dai doppi fari posteriori al monotre centrali. Eppure, con l'avvento



nostri polpastrelli. Quello che stiamo co, beninteso, ma una magia che come inconscio. Oggi certo niente più cromaturmotore a carburatori; e niente più volan-dello sterzo assassini. Ci si è evoluti dai epoca, a gruppi ottici sempre più tecnofaro. Dai quattro scarichi due per lato, ai dell'ultima nata di via Abetone a Maranello, gli ingegneri, voglia Dio, stanno riportando indietro il design di un ventennio: ai tempi della leggendaria F355. Regime oltre gli 8 mila giri, ritorno alla coppia di due fari posteriori per lato, due scarichi per lato, posteriore più armonioso e profilo invariato; e le griglie... quelle fantastiche griglie laterali. Questa meraviglia prende il nome di F8 "Tributo" e mantiene il classico V8 centrale posteriore, mentre le sue prestazioni avranno una velocità di punta di 340 all'ora, ed un'accelerazione da 0 a 100 in due secondi e sette. Come la F355 all'epoca: la Berlinetta di medesima impostazione più veloce, aggraziata e bilanciata di sempre. La differenza (fra le tante ovviamente) sta nel sound, sempre più penalizzato a causa di norme più severe non solo contro le emissioni, ma anche contro l'inquinamento acustico. Un "Tributo" oseremmo dire alla linea invariata in tutti questi anni, e alla realizzazione partendo da modelli già in produzione. Vale a dire che come negli anni Novanta la 355 fu una sorta di evoluzione meccanica e stilistica della 348, la F8 Tributo nasce dalla recentissima ed estrema 488 Pista. Inoltre, voci di corridoio lasciano sempre più trapelare che con la F8 si chiuderà un'era (sarà prodotta infatti in serie limitatissima), quella del motore endotermico benché "Turbato", a favore di una tanto discussa era ibrida. Ma riteniamo sia ancora presto per gioire o incupirci, godiamoci i tempi e carpe diem.

Mauro Modena

Instagram il_dandissimo

Pitlane — Al Minardi Day con Ayrton nel cuore

Imola a fine aprile è un po' di tutto, si trasforma in una piccola Goodwood col fine settimana del Minardi Day dove accorrono numerose le monoposto di Formula Uno che hanno fatto la storia dell'automobilismo e molte volte sono guidate dai rispettivi cavalieri del rischio che ne han scritto le gesta negli autodromi di mezzo mondo; per tutto questo bisogna ringraziare di cuore Giancarlo Minardi che ha messo in piedi quest'evento che sta crescendo di anno in anno. Ma Imola a fine aprile si lega anche ad un altro nome ben conosciuto ai più, Ayrton Senna da Silva. Quest'anno ricorrono i 25 anni da quel tragico Primo Maggio 1994 ed il ricordo di Ayrton rimane più vivo che mai. Ad Imola ogni cosa ricorda Ayrton e le sue ultime giornate di vita terrena trascorse tra la sua inquietudine interiore, il suo voler essere sempre il migliore, nonostante una Williams che non lo assecondasse in tutto ciò, ma soprattutto per il tumulto interiore legato al decesso di Roland Ratzenberger avvenuto sabato 30 aprile. Ayrton Senna, Uomo, Pilota, Mito. Oggi recandomi al Monumento che lo ricorda all'interno del Parco delle Acque Minerali provo personalmente una grande pace interiore; il Pilota si è tramutato in Mito Eterno pochi metri prima dove una volta c'era il Tamburello, una piega veloce che veniva percorsa in pieno come fosse un rettilineo. Oggi al suo posto c'è una esse medio-veloce per rallentare l'andatura verso la curva della Tosa; lì Ayrton si è staccato dalla vita terrena volando in cielo ed ha lasciato un grande vuoto ma contemporaneamente ha provocato uno shock tale nel mondo dell'automobilismo che da allora non ha avuto eguali e grazie al quale si sono fatti enormi progressi dal punto di vista della sicurezza nel mondo delle competizioni. Ayrton Uomo ci ha fatto comprendere quanto possiamo dare al nostro prossimo e soprattutto quanto nella nostra quotidianità anche un piccolo gesto possa essere utile a far stare meglio qualcuno. Ayrton Pilota, invece, ci ha mostrato quanto per lui fosse fondamentale essere veloce, il più veloce in pista, essere egoista ed opportunista, ma per lui era una necessità vitale come il respirare il cercare di primeggiare sempre anche quando aveva un mezzo meccanico sensibilmente inferiore ai primi della classe. Ayrton non è stato una persona semplice da capire e comprendere, solo col tempo abbiamo imparato ad apprezzare i suoi lati oscuri che una volta risultavano, ad un primo approccio, dei lati negativi ma ora col tempo e con la necessaria lucidità mentale si sono poi tramutati in grandi pregi. Ayrton aveva una grande umanità interiore, non la sbandierava ma ne era consapevolmente cosciente e quello gli bastava, tutto il resto invece gli creava un tormento interiore che non lo rendeva sereno ma che gli permetteva di mettersi in gioco ogni giorno che Nostro Signore gli ha concesso. Torniamo ora alla statua di Ayrton nel parco delle Acque Minerali ad Imola ed alla serenità che mi trasmette, è una sensazione strana e particolare ma ogni volta è come percepire un non so che di Ayrton presente anche se Lui è volato in cielo proprio dalla vicina Curva del Tamburello. Alla prossima amici, soci e spero sempre lettori.

Luca Zebri



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

Member — Salone dell'Auto di Ginevra: precisione svizzera!

Al pranzo sociale del 10 febbraio, quando viene presentata la prima bozza del calendario eventi 2019, il nostro direttore sportivo, Luca Zebri, lancia l'idea, subito apprezzata da tutti, di organizzare una visita al Salone dell'Auto di Ginevra. La data scelta è il 16 di marzo. Subito Giusy dà il via all'organizzazione dell'evento e... in tutto siamo ben 44 iscritti. Così all'alba del 16 marzo ci troviamo a Bareggio e sorpresa...l'autista del pullman è il nostro socio Mattia, che già in passato ci aveva accompagnato in altre gite. Come un'allegria scolaresca partiamo, siamo un gruppo "diligente", che non si lascia andare in cori e canzoni, più che altro a causa dell'ora di partenza e del gran sonno. Dopo la



sosta tecnica raggiungiamo il tunnel del Monte Bianco e la sua consueta coda, lo attraversiamo e siamo finalmente in Francia; da lì il viaggio scorre veloce e in men che non si dica raggiungiamo il palaexpo di Ginevra. Una volta entrati ci fiondiamo subito allo stand Ferrari, dove molto gentilmente ci lasciano entrare per qualche foto, e per ammirare da vicino i bolidi del cavallino. Li troviamo in bella mostra la monoposto di F1 2018 con livrea 2019, e la F8 tributo, ultimo gioiello realizzato da Maranello, che ci lascia a bocca aperta. Io ne approfitto per una foto su una Portofino, secondo me, una delle poche Ferrari bella anche se non rossa; la 812 Superfast, grintosissima con la sua livrea gialla, è puro spettacolo, per non parlare della GTC4 lusso, unica Ferrari a trazione integrale. Usciti dallo stand di Maranello iniziamo il giro, e vediamo delle auto che anche i comuni mortali, con non pochi sacrifici, possono permettersi; passiamo da Fiat, che presenta il prototipo che sostituirà la Panda, da Alfa Romeo, che presenta il concept Tonale, SUV di classe inferiore alla Stelvio, e vediamo Stelvio e Giulia con la colorazione ispirata alla livrea F1 2019. Il giro prosegue poi con una sosta allo stand Abarth, in cui sono esposte auto della storia Abarth, fino ad arrivare alle recenti 500 e 124. Nel girovagare notiamo le auto che partecipano al campionato mondiale Formula E, riservato alle auto elettriche, che viste così sono spettacolari, con delle forme molto avveniristiche, mentre poi in gara hanno un sibilo che a molti non sembra invitante; ricorda le macchinine radiocomandate con cui si giocava da piccoli. Al piano superiore, il mio interesse viene attirato dalla nuova T-Cross, SUV piccolo di casa Volkswagen, è amore a prima vista, l'allestimento R-line la rende veramente bella e attraente. Lì vicino buttiamo l'occhio ad Audi e Lamborghini, che espongono i loro modelli più nuovi. Nonostante una diffidenza iniziale devo ammettere che la Lamborghini Urus non è niente male, linea strana ma particolare. Giro veloce anche presso gli affollati stand Pagani, Bugatti, Aston Martin, Bentley, Rolls-Royce e McLaren. Dopo una lunga giornata, e l'immane foto di gruppo, lasciamo la Svizzera e ripartiamo alla volta di Bareggio stanchi ma pienamente soddisfatti.

Mirco Minghelli

Instagram mirco_mircke_minghelli

Member — 30 anni di 348, la Rossa che uscì in bianco

Nel 1989 la Ferrari 348 raggiungeva i primi clienti e animava controversi dibattiti. A lei spettò l'insidioso compito di portare aria totalmente nuova nell'ambito dei V8 del Cavallino, ormai saturo dalla serie 308/328. Quando il primo esemplare, in versione ts di colore bianco, varcò i cancelli di Maranello finì sotto la lente d'ingrandimento in quanto per la prima volta una Ferrari sbocciava senza l'ok di Enzo, scomparso un anno prima. Il nuovo stile, creato da Leonardo Fioravanti per Pininfarina, riprendeva le soluzioni tanto apprezzate sulla Testarossa mentre il propulsore di 3405 cc era longitudinale allineandosi così ai canoni ottimali. La 348 fu un modello di svolta per la Ferrari che inaugurò importanti primizie per le V8 fra cui citiamo la realizzazione di una versione più estrema in edizione limitata e la creazione della versione spider. Inoltre grazie alle sue doti dinamiche con lei nacque l'ormai celeberrimo campionato Ferrari Challenge. Dopo un upgrade e 8844 esemplari nel '94 cede il posto alla F355 che riprese le linee estetiche della 328 per poi essere abbandonate definitivamente nel '99 con la 360 Modena. Buon compleanno 348!

Flavio Paina



OLD STILE



NEW STILE



Member — Festa Aprilia: un excursus tra le due ruote

Quando Scuderia Ferrari Club chiama noi rispondiamo...in questo caso la chiamata è arrivata per la Festa Aprilia al Mugello. Il nostro ex presidente Massimo Rivola, da gennaio, è amministratore delegato di Aprilia, al pranzo annuale dell'Emilia-Romagna, dove era ospite d'onore per un doveroso saluto, ha invitato tutti i club alla festa e presentazione del team MotoGP, organizzata al Mugello. Oltre ad Andrea Iannone, pilota ufficiale Motp GP (Aleix Espargaro è assente giustificato) è presente il collaudatore Bradley Smith e piloti che hanno fatto la storia di Aprilia, marchio che fa parte del gruppo Piaggio, come anche Gilera, Derby (Gilera spagnola) e Moto Guzzi. Arrivati in circuito prima dell'apertura dei cancelli, c'è già una bella coda di auto e soprattutto moto pronte ad entrare. Alle 10:00 in punto si aprono i cancelli e abbastanza velocemente riusciamo ad entrare; subito le nostre orecchie sono attratte dalle note di Virgin Radio e dalla voce simpatica di Ringo, coadiuvato da Roberta Fiore. Il primo ospite della giornata è Loris Capirossi, campione del Mondo classe 125 e 250 con Aprilia, seguito poi da Manuel Poggiali, uno dei pochi piloti a vincere il mondiale in 125 e all'esordio nella classe 250. Tocca poi a Roberto Locatelli, che ha corso con Aprilia, vincendo un mondiale in classe 125, e fu anche l'ultimo compagno di squadra di Marco Simoncelli, indimenticato pilota che con Gilera vinse il mondiale in 250, prima del suo passaggio in MotoGP. Girando per il paddock oltre ai piloti, incrociamo gli inviati di Sky, Giancarlo Minardi, patron dell'omonima scuderia, in cui ha esordito in F1 Massimo Rivola come ingegnere, e una marea rossa. Ci sembra di vedere che ci sono più tifosi Ferrari che tifosi Aprilia, perché Massimo Rivola è rimasto nel cuore degli iscritti a Scuderia Ferrari Club. La giornata scorre veloce e durante la cena, organizzata in un locale nell'hospitality sopra i box, fa una veloce apparizione Guido Meda, che ci saluta con il suo celeberrimo "prima dentro.....gas a martello.....e andiamo....". Sul finire della cena anche Max Biaggi fa un veloce saluto, e dopo un buon caffè è l'ora di rientrare.

Mirco Minghelli

Member — Le Rosse all'Abbazia di Chiaravalle

Si trova proprio alle porte di Milano un bellissimo complesso monastico cistercense immerso nel Parco Agricolo Sud Milano. Parliamo dell'Abbazia di Chiaravalle fondata nel XII secolo. Ed è lì che in una calda ed assolata domenica di marzo ci siamo ritrovati con una decina di Ferrari che hanno fatto splendida mostra di se esposte ben allineate su un verdissimo prato con a far da cornice le mura gotiche del complesso monastico. Interessante il pranzo a base di genuini prodotti a chilometro zero che abbiamo gustato presso il Ristoro dell'Abbazia e cogliendo così l'occasione per fare beneficenza. La visita guidata



ci ha fatto scoprire il mulino che è tornato a vivere nel 2009 dopo vari restauri e la splendida Abbazia dove ancora vige tra i monaci il "ora et labora"

Giusy Costantino

Member — Un “inizio estate” toscano...

Un allegro pranzo e una visita ad un caseificio della zona, seguiti dalla visita al Museo del Vino di Bolgheri e da una cena durante la quale viene servita una inaspettata ma gustosissima paella sono l'inizio del bel consolidamento dell'amicizia con Alessandro Colosimo, presidente di SFC Livorno, che anche quest'anno non manca di invitarci al suo evento “Costa degli Etruschi” e festa di inizio estate. La mattina successiva, dopo aver fatto tappa in spiaggia, senza bagno perché il 4 di “maggembre” era impossibile, partiamo alla volta di una azienda vinicola, dove ci mostrano come vengono prodotti i loro vini bianchi e rossi e le grappe. Dopo un succulento pranzo a base di prodotti toscani, raggiungiamo Castagneto Carducci per un momento culturale, con la visita al museo ed alla casa di Giosuè Carducci, dove una preparatissima guida ci racconta la vita del poeta. Riprendiamo poi i momenti gastronomici con un assaggio della china Calisaja, prodotto tipico della zona, e successivamente ci spostiamo a Bolgheri per una veloce visita del centro del paese e dei negozi tipici della zona. Alla sera, ovviamente, non poteva mancare una bella ed elegante cena nel ristorante dell'albergo, con lotteria il cui ricavato è andato a Telethon. Noi insieme agli altri club presenti all'evento Abbiategrosso, Cagliari, Latina, Roma Centro, abbiamo omaggiato Alessandro e la moglie Paola con un cavallino segno di stima per la perfetta organizzazione e la pazienza. Purtroppo, la mattina successiva, ci siamo svegliati sotto una pioggia battente che ha rovinato i nostri piani; così, accompagnati da una volante della polizia, ci siamo recati all'oleificio, ultima tappa della tre giorni, dove il proprietario, dopo averci raccontato la storia dell'azienda e mostrato il frantoio, gioiello tecnologico della produzione di olio, ci ha insegnato a degustare l'olio. Dopo questa bella esperienza, l'acquisto di un po' di olio e l'uscita del sole a scaldare la giornata, abbiamo pranzato ad un ottimo buffet. Dopo pranzo ci siamo salutati dandoci appuntamento alla prossima festa di fine estate. Ma tra inizio e fine estate c'è la mezza estate ... chissà ... a me è venuta in mente la canzone Romagna e Sangiovese!

Mirco Minghelli



Member — Le Forme della Velocità

Le forme della velocità è una mostra ospitata all'interno del "Museo della Scienza e della Tecnica" di Milano. E allora alcuni tesserati del nostro sodalizio ne hanno approfittato e non si sono voluti perdere questa esperienza. Dopo aver visitato l'interessante museo, giungiamo nel padiglione aeronavale, dove trovano posto le meraviglie che solcano i cieli ed il mare, tra cui il catamarano italiano Luna Rossa che ha partecipato alle selezioni dell'America's Cup del 2013, e al piano sotterraneo iniziamo a visitare la mostra. Questa è

una raccolta di auto e moto che percorrono la storia dai primi del 900 ad oggi, mostrandoci l'evoluzione aerodinamica dei mezzi a motore. La mostra parte con una vettura dei primi del 900 che assomiglia più ad un carro dove i cavalli sono stati sostituiti da uno dei primi motori a scoppio realizzati, per poi proseguire con i primi studi di aerodinamica; curiosa la Fiat 509 a delfino, che ricorda nelle forme proprio un pesce. Seguono poi vetture in cui l'aerodinamica inizia a farsi vedere, a rendere le linee sempre più arrotondate ed affusolate; si spazia tra auto italiane e non, tra cui uno dei primi modelli di maggiolino Volkswagen, vettura del popolo tedesco prodotta fino a qualche anno fa, la cui linea non è mai stata stravolta negli anni. Anche se Enzo Ferrari diceva: "L'aerodinamica è il risarcimento per chi non sa spremere cavalli dal motore", troviamo, verso la fine, una Testarossa, una Ferrari 166M Superleggera e una Ferrari F355 Challenge, prima vettura preparata per il campionato riservato alle supersportive di Maranello Ferrari Challenge. Chiude la parte della mostra relativa alle auto una bella Porsche 911 GT3 del 2007. Nella parte del museo più vicina all'uscita troviamo la zona relativa alle moto, anche qui dai primi modelli, assomiglianti più a delle bici con attaccato un motore, fino ad arrivare a dei bolidi creati per correre in pista. La moto più particolare che si trova è l'Aprilia Motò 6.5, disegnata dall'architetto Philippe Starck. Questa moto doveva essere un gioiello del design, in realtà si è rivelata un mezzo flop; infatti non è mai stata apprezzata e capita, ed Aprilia l'ha ben presto tolta dal mercato.

Mirco Minghelli

Instagram [mirco_mircke_minghelli](#)



Photo finish — Abarth 70

L'anno scorso è toccato alla Ferrari e quest'anno è compito di Abarth, che in FCA ricopre la nicchia di brand "peperino", spegnere le 70 candeline. Nel recente passato il marchio Abarth è stato talvolta associato a quello Ferrari con esclusive edizioni della 500. Il motivo di tale accostamento è dato dal fatto che oltre a piccole sinergie Abarth nel 1953 allestì autonomamente una 166MM che corse nella Targa Florio e nella Mille Miglia. Il viennese Karl Abarth dopo la carriera come pilota di motociclette si dedicò allo studio di componenti prestazionali per auto e moto e diresse il



reparto corse della Cisitalia a Torino. In seguito al fallimento della stessa fu monetizzato con alcune vetture e numerosi pezzi di ricambio. Il 31 marzo del 49 insieme al pilota Guido Scagliarini rilevò lo stabilimento Cisitalia e fondò la Abarth simboleggiata dallo Scorpione, segno zodiacale di entrambi. L'attività iniziò realizzando componenti sportivi di cui la Marmitta Abarth ne decretò il successo che crebbe a tal punto da potenziare e commercializzare numerose vetture fino a creare la propria squadra corse. Si servì principalmente di prodotti Fiat, celeberrime le varie 500 e 600, con cui strinse una collaborazione ufficiale. Dopo aver collezionato la bellezza di 7327 vittorie, 20 titoli e numerosi record il 16 ottobre del 71 viene rilevata dalla Fiat. Dopo anni di dimenticatoio e accessori estetici Abarth rinasce con la Punto hgt nel 2000 e si riconferma negli anni a venire con le nuove Punto e 500.

Flavio Paina

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

Mirco Minghelli

Collaboratori: Placido Ruggeri

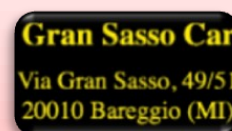
Giorgio Giussani

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino

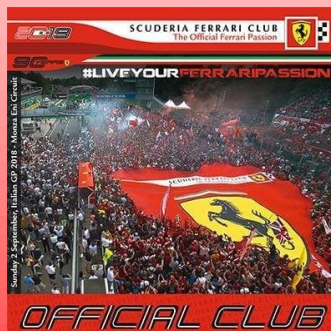
Luca Zebri



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio is a member of:



Scuderia FerrariClub S.c.a.r.l.

c/o Ferrari S.p.A.

Via Abetone Inferiore, 4

41053 Maranello (MO) - Italy

La Redazione ringrazia tutti i soci membri del sodalizio che leggendo Cuore Rampante lo fanno vivere...

Monza Finali Mondiali - 1/4 novembre 2018



#LIVEYOURFERRARIPASSION