



Cuore Rampante

MAGAZINE UFFICIALE DELLA SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 31 NOVEMBRE/DICEMBRE 2015

Start

Primo Trofeo Kart SFC San Martino di Bareggio



SOMMARIO:

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

Se pensiamo al primo campionato di kart corsi quest'anno tra i membri della nostra Scuderia, Memorial Michele Caputo, possiamo riassumere il tutto in poche parole: "divertimento allo stato puro"! E' questo che ha caratterizzato i nostri ragazzi che hanno iniziato a battagliare il 30 maggio sul circuito out door di Rozzano. Il 12 luglio è stata la volta della bellissima pista del circuito OMP di Ronco Scrivia; la trasferta più lontana per i nostri ragazzi che hanno però avuto anche la gioia di vedere una ventina di Ferrari del nostro sodalizio e degli amici svizzeri schierate in pista per la foto di rito e a far da sfondo alla appassionante gara sotto il sole cocente di una calda giornata d'estate. Terza gara il 4 ottobre sul circuito probabilmente più bello tra tutti quelli percorsi dai nostri campioni: pista out door South Milano, circuito di Ottobiano, pista lunga e molto tecnica, su cui i nostri ragazzi hanno corso "zavorrati" per vedere se senza differenza di peso l'ordine di arrivo sarebbe stato "con sorpresa"; ma nulla da fare ...

Quarta ed unica gara, l'unica in door a Buccinasco il 22 novembre, dove è riuscito a raggiungerci anche Dario, figlio di Michele Caputo a cui è stato intitolato il nostro campionato. Si è laureato campione di kart del trofeo aggiudicandosi 4 gare su 4 Francesco Benaglia. Il nostro coordinatore Gianluca Zebri, si aggiudica il secondo posto assoluto battagliando in ogni gara tra secondo e terzo posto. Molto vicino al vincitore durante l'ultima gara e detentore del miglior tempo sul giro proprio nell'ultima gara disputata, Marco Iorillo che in classifica assoluta finisce al 3° posto. Tantissimi complimenti vanno a Roberto Benaglia per aver corso con noi questo campionato, combattendo anche lui a pochi secondi dai migliori, ed al nostro Presidente che ha simpaticamente "controllato da dietro" in ogni gara, con tempi comunque di tutto rispetto. Sugli spalti "pubblico in delirio" per i nostri campioni: da mamma Silvana a mamma Rosanna, da Renato a Michele, da Giusy ad Aurora, fino a Pierino giunto in trasferta a seguire più di una gara! La festa grande per i nostri piloti sarà la sera di sabato 12 dicembre presso il Ristorante La Fornace del nostro socio e amico Poli Marino: lo champagne scorrerà a fiumi! Visto il successo del campionato interno chissà ce l'anno prossimo non si bisserà ... magari sfidando altri team!

Giusy Costantino





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?



Ritardi o promesse non mantenute?

Controverso periodo per l'auto Italiana. Promesse e promesse, ma sotto l'albero dei regali ancora nulla. Questo non si estende solo al brand del Cavallino Rampante, con la F12 GTO e altri progetti all'orizzonte, bensì anche ad altri blasonati marchi quali FIAT, Alfa Romeo e Maserati. Quanto ancora dovremmo aspettare per poter guidare una Giulia ad esempio e sfogliarne sulle riviste del settore versioni e prezzi? E quanto per la nuova Giulietta, così ampiamente nota da svariato tempo?

Per il SUV della Maserati sembra come cercare l'araba fenice, purtroppo o meno male, a seconda dello stile personale del singolo

driver, e dalla realizzazione del progetto della nuova Granturismo, la quale sembrerebbe improntata su un perfetto stile meccanico Ferrari. Discorso analogo per quanto riguarda la nuova FIAT 124 spider. I prototipi ci sono tutti, le presentazioni ufficiali anche, ma le macchine dove sono?

Ritardi o promesse non mantenute? Questo ancora si fatica a distinguere, ma conoscendo l'incognita Marchionne forse la piega potrebbe essere diversa: difatti il controverso manager nonché nostro Presidente, non nutrì inizialmente le simpatie di tutti, ma a conti fatti ha portato la Ferrari a levitare in borsa a New

York, i modelli effettivamente anche se ancora non sono in vendita al grande pubblico, esistono e godono di ampi consensi. Inoltre la curiosità della gente fa sì che salga la richiesta. Insomma il Presidente ci ha saputo fare, lanciando oltretutto pubblicamente una staccata a brand generici tedeschi, oggi alle cronache. Nessuna promessa quindi non mantenuta, e forse ritardi voluti: bensì una stratosferica campagna marketing senza precedenti, il che è bene, anche perché' sarebbe un peccato che l'auto italiana non facesse più parlare di se. Bravo Marchionne.

Mauro Modena

Member

A tu per tu con Lillo Cavallo

Approfittando di un viaggio personale a Reggio Calabria, con Francesco non ci siamo fatti sfuggire l'occasione di incontrare gli amici del neo-nato Scuderia Ferrari Club Reggio Calabria. Presi i contatti col Presidente Natale Romeo, fuori città perché alle Finali Mondiali al Mugello, abbiamo avuto il piacere nonché l'onore di incontrare, in una calda ed assolata giornata d'autunno, su quel lungomare che affaccia sullo Stretto, definito da Gabriele d'Annunzio "il più bel chilometro d'Italia" il Presidente Onorario Lillo Cavallo. Proprio Lillo, a suo tempo aveva già

fondato il precedente Club Ferrari RC Gilles Villeneuve. Ci ha affascinato il suo racconto e il suo legame con Maranello e la fortuita occasione che ebbe di incontrare personalmente il Drake. Dalla piacevole chiacchierata è emersa tutta la passione che accomuna noi iscritti alle Scuderie Ferrari Club; con caparbietà quest'anno la Scuderia Rossa Corsa, associazione nata tra un manipolo di amici già nel 2011, ha ottenuto l'ufficialità da Maranello, divenendo uno dei 140 Scuderia Ferrari Club Ufficiali del pianeta, con soddisfazione, tra gli



altri, del nostro Direttore Operativo Mauro Apicella, reggino doc.

In segno di amicizia è stato donato dal nostro sodalizio il memorabilia costituito da un cuscinetto tendicinghia Ferrari 360 Modena montato su base in pelle, nato dalla maestria e collaborazione dei soci Luigino Tumiatti, Ronnie Ferri ed Ermes Carnelli.

Giusy Costantino

Vintage

Petrolicious e la 500 Mondial dell'Ammiraglio

Per saperne di più visitate il sito

www.petrolicious.com

I palmares delle vetture del Cavallino Rampante solitamente non ammettono e non hanno mai ammesso propulsori al di sotto dei sei cilindri, neppure per quanto concerne le due litri. Eppure ne esiste una, tanto strana quanto incredibile, dalla potenza di 170 CV, per due litri di cilindrata e QUATTRO cilindri. Si cari lettori, non è un errore di distrazione: una Ferrari a quattro cilindri, leggerissima ma dall'elevatissimo rapporto di compressione. In particolare si sta trattando della Ferrari 500 Mondial appartenente al Contrammiraglio della Marina Militare americana Robert A. Philips e protagonista dell'ultimo video apparso nel canale web tv "Petrolicious." Philips, estroso proprietario, che tra l'altro si è sempre vantato di essere il massimo conoscitore di Ferrari 275 e 500 Mondial, acquistò, a suo dire, nel 1960 la

Mondial direttamente da Scaglietti, per la consistente cifra di 2.225 dollari e da allora non se ne volle più separare. Un amore a prima vista. Purtroppo o per fortuna, prima



del suo acquisto la vettura aveva corso, e molto, com'è giusto che faccia una Ferrari del suo calibro. Ciò ringalluzzi ulteriormente l'ego dell'alto ufficiale, il quale peraltro si accollò anche le spese di restauro non indifferenti. Da allora divenne come una gattona, un'auto da salotto, amata e coccolata gelosamente; e proprio dinnanzi ai microfoni di

Petrolicious, il graduato non manca di tirare una forte bacchettata agli intellettuali dell'automobile. Difatti, secondo lui, anche una quattro cilindri dall'elevatissimo rapporto di compressione, motore peraltro montato sulle FI, non avrebbe problemi nel competere con auto anche di categoria superiore; e come dargli torto? Visto che la sua 500 Mondial raggiunge una velocità massima di oltre 230 km/h. Tale "gattona" appartiene ai più anziani lotti di produzione della seconda serie e fra gli estimatori e driver di tale serie figurano anche Ascari, Villoresi e Marzotto. Tutto sommato il suo design risulta essere molto semplice, a tratti anche elegante e dalla forte kermesse corsaiola. Proprio come, nemmeno a dirlo, il carattere alpha del perfetto militare. Ottima scelta Ammiraglio.

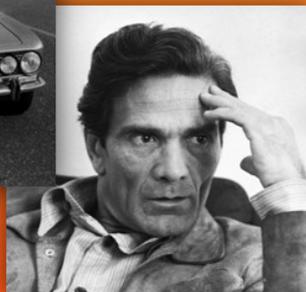
Mauro Modena

Vintage

Pierpaolo Pasolini e la sua Ferrari

L'intellettuale possedeva una Ferrari ed una Maserati oltre a diverse Alfa Romeo

Esistevano anni in Italia in cui era decisamente pericoloso appartenere ad un determinato schieramento politico, ed ancor di più l'essere nettamente avanti nei tempi. Le spese le fece il controverso poeta intellettuale sinistrorso Pier Paolo Pasolini. Il misfatto più celebre alle cronache: trovò la morte una notte sul litorale di Ostia, per mano di un ragazzo di vita di nome Pino Pelosi, giovane amante squillo del poeta. L'ultima auto che guidò fu proprio quella notte, l'Alfa Romeo GT 2000. Gran bel macchinone per uno il cui pensiero fu sempre quello di suddividere il capitale dei padroni con la classe operaia. Ma non fu la sola auto di una certa caratura che Pasolini



possedette. Non tutti sanno che egli fu un fervido appassionato di Alfa, che fra le sue auto annoverò la mitica Giulietta, un simbolo di sue fila), fu l'aver posseduto a metà degli anni sessanta una Ferrari 250 GT e una Maserati 3500 GT. Quest'ultima però acquistata di seconda mano. Va detto inoltre che a proposito di vetture, Pasolini scrisse un libro sulle vacanze degli Italiani dopo essersi girato tutte le coste del bel paese a bordo della sua Giulietta: partì da Ventimiglia, si fece il giro d'Italia e tornò a Ventimiglia. Per ovvi motivi si crede che il non farsi troppo vedere in giro con Ferrari e Maserati, fu dovuto proprio al clima che si respirava in quegli anni, e che fu uno scotto non indifferente per un appassionato. Una passione che per una stranissima legge del contrappasso fu protagonista della sua dipartita.

Mauro Modena

Pitlane

Una stagione entusiasmante

La redazione di Cuore Rampante porge gli auguri di pronta guarigione al nostro straordinario Flavio Paina, che infortunatosi alla mano destra, questo bimestre ci ha lasciato orfani delle sue perle tecniche. Forza Flavio, il prossimo numero sarà tutto tuo!



Davvero interessante la stagione 2015 del Mondiale di F1, visto che la Scuderia Ferrari ha fatto un vero e proprio miracolo trasformando la vettura del 2014 in una vettura competitiva e in grado non solo di arrivare nelle prime posizioni ma anche di vincere 3 GP con Vettel e di conquistare 16 podi in totale con entrambi i piloti di cui 13 volte solo Seb. Nessuno si sarebbe aspettato una stagione così spettacolare con un sacco di sorpassi e soprattutto le Rosse di Maranello li subito dietro i primi, pronte ad attaccare le 2 frecce d'argento che sembrano davvero avere una marcia in più, e che non sembrano essere più così lontane. Il pilota tedesco ci ha fatto sogna-

re più di una volta, facendo riaffiorare cari e vecchi ricordi che solo un grande pilota come Michael Schumacher ci ha saputo regalare. Così con il primo posto della Mercedes nel mondiale costruttori e un secondo posto per la Ferrari, a Maranello stanno già lavorando per la stagione 2016 dove i tecnici cercheranno di colmare l'ultimo gap con la casa di Stoccarda; gap che ormai non sembra più un miraggio. Il GP degli USA che si è corso ad Austin ha visto Vettel tagliare il traguardo al terzo posto dietro le due Mercedes, mentre la Ferrari di Kimi è stata costretta ad un ritiro a causa di problemi ai freni. Il Gp del Messico purtroppo non è stato molto fortunato per le

Ferrari visto che nessuna delle due è riuscita ad arrivare al traguardo, Sebastian ritiratosi non per la foratura causata dalla collisione con Ricciardo, ma per essere entrato troppo veloce in un tornante che l'ha visto finire contro le barriere di protezione. Kimi ritiratosi dopo una toccata con Bottas. Durante il Gp del Brasile invece, alla partenza, si capisce subito la superiorità delle due Mercedes che praticamente mantengono la vetta della classifica per tutto il GP; undicesima doppietta nel mondiale e il gran premio finisce un pò noiosamente con le due Ferrari in terza e quarta posizione. Fotocopia identica al GP degli Emirati Arabi.

Antonio Pellizzoni

Buone Feste



Curva Parabolica: nel rettilineo che conduce a questa lunghissima destra a raggio variabile si toccano nuovamente i 330 km/h

Pitlane

Monza il tempio della velocità e delle "invenzioni"

L'Autodromo di Monza, universalmente conosciuto come il Tempio della Velocità, è e resterà per sempre punto di riferimento per gli sport motoristici. Costruito nel 1922, terzo al mondo dopo quelli di Brooklands ed Indianapolis, è stato teatro di alcune tra le più grandi innovazioni non solo sportive ma anche tecnologiche. La sua sopraelevata è unica al mondo e sulle sue curve sono state scritte non solo importanti pagine dello automobilismo mondiale ma anche della ricerca scientifica. I guard-rail in acciaio sono stati montati per la prima volta in Italia proprio sulla Sopraelevata. L'invenzione, arrivata dall'America,

venne testata a Monza prima di diffondersi sulle nostre autostrade. Anche l'asfalto drenante è stato messo a punto in pista a Monza prima di essere diffuso in grande scala sulle nostre autostrade. Anche il telepass è un'invenzione di derivazione monzese; è stato testato infatti nel tempio della velocità. La costruzione dell'Autodromo di Monza fu decisa nel lontano gennaio del 1922 dall'Automobile Club di Milano, con lo scopo di celebrare il 25° anniversario di nascita della Associazione. La realizzazione di un autodromo fu suggerita dalle esigenze tecniche e commerciali delle varie case costruttrici nazionali che, già

allora, miravano all'esportazione. Si fece da subito il ragionamento che un impianto stabile da destinare alle competizioni motoristiche avrebbe consentito anche di svolgere prove sperimentali di ogni tipo. E così fu. Il Gran Premio d'Italia di Formula 1 dall'anno di fondazione in poi si è sempre disputato all'Autodromo Nazionale Monza, fatta eccezione per gli anni 1937 (Livorno), 1947 (Milano), 1948 (Torino) e 1980 (Imola). Ed ovviamente Monza resta per antonomasia l'autodromo che più al mondo si tinge di rosso Ferrari.

Giusy Costantino

Ferrari Universe

Fate la vostra offerta!

Così è stato detto ai più facoltosi britannici: avete soldi da spendere? E allora provate fino al 30 novembre a fare un'offerta per portarvi a casa la targa britannica V12 LAF. Un'occasione come questa capita una sola volta nella vita, anche se si è così fortunati da possedere una La Ferrari, gioiello ibrido V12 da 963 CV della casa di Maranello.

La Ferrari North Europe Ltd, infatti, che ha sede a Slough, in In-



ghilterra, ed è una sussidiaria appartenente in toto a Ferrari S.p.A. con responsabilità per il Regno Unito, la Scandinavia ed i Paesi Bassi, offre ad un'asta di beneficenza per sostenere le attività della Henry Surtees Foundation, istituto che nel Regno Unito si occupa di assistenza e riabilitazione delle vittime di incidenti stradali, la particolarissima ed unica targa V12 LAF.

La fondazione prende il nome proprio da Henry Surtees, figlio di quel John Surtees campione del mondo F1 nel 1964 su Fer-

rari, che scomparve tragicamente nel 2009 in un incidente di Formula 2. La causa dunque è giusta e anche solo col pensiero la sosteniamo. L'appello è rivolto a tutti quei fortunati che hanno un'auto immatricolata in UK e vogliono fare la loro offerta entro il prossimo 30 novembre per una delle targhe personalizzate più ambite di sempre; l'ultima targa battuta all'asta fu la "25 O" che raggiunse i 654.000 euro. Forza, provateci, può darsi che supereremo anche questa cifra!

Giusy Costantino

Ferrari Universe

Ferrari F12tdf: potenza senza limite



Tutti venduti i 799 esemplari. La super coupé da 780 CV e 395.000 euro ha già trovato tutti i clienti della futura produzione. Svelata ufficialmente lo scorso 13 ottobre, ha visto chiudere la lista ordini già ad inizio novembre quando è stata calata tra la folla di appassionati ammiratori alle Finali Mondiali del Mugello. E non è una novità per un pezzo di tale caratura che evoca nel nome, tdf



matica, è molto più che veloce, è velocissima! Questo conferma come in casa Ferrari si lavora su pezzi già venduti tra collezionisti e facol-



Buone Feste

tosì appassionati, che non sentono crisi, non seguono mode del momento e soprattutto non badano a spese pur di avere il meglio della produzione che esce dallo stabilimento di Maranello. Questo pezzo da novanta è eccezionale in tutto: dal motore V12 aspirato da 780 CV al peso "piuma" di 1.415 kg, fino ai 2,9 secondi per raggiungere i 100 km/h, fino alle parti aerodinamiche speciali che la differenziano dalla F12berlinetta sulla cui base è nata. Senza limiti!

Giusy Costantino

Schumacher jr: un cognome che dice tutto

La caratura del cognome non ha bisogno di commenti. Ed è comprensibile che l'interesse mediatico verso uno Schumacher sia sempre al massimo. Ma a volte la fantasia supera di gran lunga la realtà. Mick Schumacher ha esordito all'inizio di questa stagione nel campionato tedesco di Formula 4 con il team Van Amersfoort, ottenendo una vittoria e due piazzamenti sul podio. Il sedicenne figlio d'arte ha deciso di rimanere nella serie anche nel 2016, e ha contattato il team Prema, squadra veneta intenzionata il prossimo anno a concentrarsi proprio sul campionato tedesco. Il primo contatto con la squadra veneta è avvenuto tramite l'ex ingegnere di pista di Michael, Luca Baldisserrì. Prima del test monzese Mick Schumacher ha svolto una sessione al simulatore di proprietà del socio di maggioranza del team Prema, Lawrence Stroll. Ed essendo nelle vicinanze di

Maranello, Baldisserrì ha voluto portare il giovane Mick al celebre ristorante Montana, dove era di casa Michael, dove stava parlando Maurizio Arrivabene. La presenza di uno Schumacher a Maranello ha dato il via a mille ipotesi, ma in realtà Mick non ha nulla a che fare con i programmi della Ferrari Driver Academy, e proseguirà la sua giovane carriera in modo del tutto indipendente. Al momento il suo legame con l'Italia, come fu già nel karting, si limita ad una squadra italiana, in questo caso la Prema. Voci zittite e in futuro, chissà ... Infatti, dopo questo passaggio da Maranello, Mick Schumacher, 16 anni, qualche settimana dopo ha girato in pista per due giorni all'autodromo del Mugello con una vettura di Formula 4 del team italiano Prema. Ottimi i rilievi cronometrici con continui miglioramenti. Il giovane pilota ha corso sotto gli occhi di indovinate chi? ... sì,



Luca Baldisserrì, ex ingegnere di pista di Michael e attualmente, ribadiamolo, responsabile del 'Ferrari Driver Academy', il programma di sviluppo e crescita di giovani promesse del Cavallino Rampante. Alla domanda, quasi trabocchetto: "Felice di averlo in squadra?" Baldisserrì ha risposto così: "Per noi sarebbe un piacere, ma anche una responsabilità. È innegabile che un cognome come il suo sia impegnativo da gestire ma siamo abituati a lavorare con i figli d'arte, basti pensare che abbiamo avuto in squadra anche Jaques Villeneuve quando era ai suoi esordi".

Giusy Costantino

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)
C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it

e-mail: stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Francesco Di Martino

Segretario: Ugo Monsellato

Capo Redattore: Mauro Modena

Addetti Stampa: Giusy Costantino

Flavio Paina

Antonio Pellizzoni

Impaginazione e grafica: FdM

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



Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l.
c/o Ferrari S.p.A. - GES -
Via Ascari, 55/57
41053 Maranello (MO) - Italy
www.sfc.ferrari.com

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
ringrazia i principali sostenitori

