



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 36 SETTEMBRE/OTTOBRE 2016



SOMMARIO:

Start:	1
e-DITORIALE	2
Member	2
Vintage	3
Pitlane	4
Ferrari Universe	5
Racing Food	6
Photo Finish	8

C'è un posto dove ogni appassionato di Ferrari amante della Formula 1 vuole esserci, almeno una volta nella vita. Un posto che trasuda storia, che sa di "corse": è Monza, tempio della velocità, terzo autodromo più antico al mondo, costruito nel 1922 e sede storica del Gran Premio di Italia, disputatosi qui 79 volte sulle 87 totali ed ininterrottamente, ad eccezione del 1980, dal 1950. Grazie a Scuderia Ferrari Club, da qualche anno, vivere il week end di Monza è diventata una vera e propria "festa rossa". Si parte mercoledì sera allo Stadio Brianteo, quando scendono in campo la squadra di calcio fatta dai ragazzi SFC e la squadra dei piloti e dei personaggi del mondo giornalistico e dello spettacolo che inseguono per beneficenza una palla pazzca che a volte fatica ad entrare in rete! Ci si catapulta direttamente al giovedì quando, quest'anno nel magico scenario di piazza Gae Aulenti a Milano, dopo aver infilato nelle aste centinaia di bandiere con l'effigie del Cavallino Rampante, quasi a voler tingere di rosso il mondo intero, viviamo da protagonisti il secondo #sfmeets; face to face con Vettel, Raikkonen ed Arrivabene, rivolgiamo loro domande alle quali rispondono con aneddoti e curiosità e raccogliamo autografi a ricordo di momenti magici che restano nel cuore. Dal venerdì la vera festa è in pista ed in particolare sulla tribuna del rettilineo dei box, la nostra tribuna, dove sveltano striscioni giunti da ogni SFC d'Italia e del mondo, dove non si contano le bandiere ed i cappellini rossi, dove sventa il grande Cuore SFC, dove sale alto il tifo fino a restare senza voce! Parallelamente in centro a Monza, piazza Trento e Trieste, SFC Lombardia regala emozioni a tifosi ed appassionati che incuriositi e carichi di adrenalina si cimentano in veloci giri sui simulatori e in pit-stop al millesimo di secondo! Apice di ogni cosa, in circuito, l'invasione di pista dopo lo sventolio della bandiera a scacchi prima che un magico tramonto riporti Monza in una quiete surreale... fino al prossimo Italian GP.

Giusy Costantino

#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino,
caporedattore rosa
per una rivista rosso
Scuderia!



Gianluca Zebri,
appassionato fotografo,
esperto di FI, veloce
kartista



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



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

L'estate sta finendo

Il profumo del mare sembra essere ormai un ricordo lontano anche se le assolate giornate di settembre strizzano ancora l'occhio all'estate. Un'estate che ha visto tremare la terra in un Centro Italia fatto di piccoli e tranquilli borghi immersi nel verde della natura. Ed allora ecco che ci si mobilita tutti, e Ferrari non è da meno: il 31 agosto, a Maranello, in occasione del summit tra Matteo Renzi ed Angela Merkel, Sergio Marchionne annuncia che un ulteriore modello de LaFerrari verrà prodotto e battuto all'asta in modo da raccogliere fondi per le popolazioni colpite dal terremoto. La produzione della *hypercar* avrebbe dovuto fermarsi a 499 esemplari, come insegnò Enzo Ferrari uno in meno rispetto ai

desideri della clientela. La eccezionale LaFerrari numero 500 avrà una base d'asta di 1 milione di euro, ma probabilmente il prezzo triplicherà data la natura benefica dell'operazione e il valore che i collezionisti attribuiranno ad una vettura tanto speciale. Sole cocente ad infuocare le giornate che hanno visto Scuderia Ferrari Club protagonista in occasione del Gran Premio d'Italia: in tanti abbiamo affollato piazza Gae Aulenti a Milano in occasione del secondo #sfmeets ed abbiamo tinto di rosso quell'autodromo di Monza, Tempio della Velocità, che ogni anno ci regala grandi emozioni. Chiacchierando con la nostra tesserata ed amica Giulia Moscatelli di cibo e nutrizione in piazza Trento e Trieste in occasione di Monza

Gp, dove SFC Lombardia era presente con simulatori e show car in allestimento pit stop, abbiamo deciso da questo numero di affidarle la nuova rubrica *racingfood*. Grazie alla sua preparazione avremo sicuramente "buon pane per i nostri denti"! Sempre in tema di novità, come vi accennavo già nel precedente numero, avremo a trattare di *pitlane*, a partire da questo bimestre, il nostro tesserato ed amico Luca Zebri il quale, oltre ad essere appassionato di fotografia, di motori ne sa e dunque ci delizierà con pezzi tinti di Rosso Scuderia! ...fatevi prendere dalla lettura e lasciatevi deliziare dai pezzi del nostro "elegante" Flavio e del "classico" Mauro...e arrivate in fondo, dove una foto, tratta dai nostri "storici archivi", fa bella mostra a tutta pagina!

Giusy Costantino
Caporedattore

Member

Ruota a ruota

Quando senti tua figlia dire: "Mamma se c'è il kart 4 anni io voglio correre", quando è alta poco più di un metro e ancora fa fatica con la macchinina a pedali, ti accorgi che stai trasmettendo la giusta passione. Eppure papà arriva sempre ultimo! ...ma l'importante è partecipare e divertirsi. Questo sembra proprio non mancare ai nostri ragazzi che si divertono tantissimo tra curve e rettilinei, ruota a ruota, battagliando all'ultimo secondo. Manca solo una gara, quella del 20 novembre al Dromokart di Buccina-

sco, dunque i giochi son quasi fatti. In testa c'è Francesco Benaglia che con due vittorie su quattro gare ed essendo sempre andato a podio detiene il maggior numero di punti. Lo segue a ruota Luca che con due vittorie ed essendo sceso dal podio solo in una gara gli darà del filo da torcere. Ottimo Marco tre volte a podio su quattro gare e Roberto due volte a podio ma con due bei secondi piazzamenti. Gli altri ragazzi, Matteo, Francesco D.M., Andrea e Stefano fanno sempre tempi di tutto rispetto,



per essere dei piloti amatoriali. Una curiosità: in due gare hanno partecipato due ragazzi "fuori trofeo" ottenendo un secondo e primo posto! Filippo e Andrea... vi aspettiamo l'anno prossimo iscritti al campionato! Intanto per quest'anno stapperemo lo spumante il 17 dicembre quando, in occasione della cena di Natale, si procederà con la premiazione finale del vincitore assoluto del 2° Trofeo Memorial M. Caputo.

Giusy Costantino

*Vintage***Questa è una delle nove California Spider passo lungo in alluminio realizzata per le corse**

Una 250 GT LWB California Spider Competizione a Pebble Beach

In quanti sanno che la 250 GT California spider LWB fu prodotta anche in versione Competizione? Un autentico gioiello per gentlemen driver dal palato fino: sbarazzina a tetto aperto, iracunda nelle gare, ed elegantissima nelle sue comparse nelle vie della moda delle grandi metropoli. Ovviamente parliamo di una serie rarissima, nata nel 1959, di cui un esemplare sarà messo all'asta quest'anno da Gooding & Company, al concorso d'eleganza di Pebble Beach. Non potevamo annoverarla fra le cinque Ferrari più costose dell'evento, in quanto il budget fa parte di ben altre sfere celesti, surclassando di gran lunga le sue sorelline: ben 20 milioni di Euro. Il modello in questione, in livrea

grigia e senza paraurti ne fregi cromati, in passato vinse già numerosi concorsi ed altrettante gare. Certificata autentica da Ferrari Classiche, vanta il numero di telaio



1603GT, ed è stata la prima della sua serie ad aver montato quattro freni a disco. La carrozzeria, realizzata dal designer Scaglietti, è tutta interamente in alluminio, mentre il suo serbatoio contiene ben centotrentasei

litri, necessari per il suo poderoso dodici cilindri anteriore di 280 cavalli nello spingerla oltre le sue "normali" concorrenti. Grazie poi ad un impianto di scarico progettato da Abarth (suona un po' strano, ammettiamolo), questa "spiderona" ha 50 cavalli in più rispetto alla classica 250 GT LWB California spider. Un particolare non da poco: questo esemplare si è piazzato al quinto posto assoluto nella 12 ore di Sebring del 1960. Chi sarà in grado di aggiudicarsela all'asta? E soprattutto, il fortunato acquirente se la godrà nelle corse, o sarà solo l'ennesimo investimento?

Mauro Modena

Vintage

A proposito di Pebble Beach

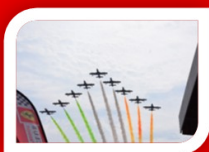
Le aste di Pebble Beach quest'anno hanno portato 345 Milioni \$.**Nel 2015 si era registrata invece la cifra di 396 Milioni \$**

A Pebble Beach, uno degli eventi di nicchia nel campo delle old timers, la casa d'aste Gooding & Company, propone quest'anno cinque Ferrari fra le più belle, rare e, inutile dirlo, più costose. Una superlativa 250 GT SWB; carrozzeria in alluminio, essa racchiuse lo stile di due designers di tutto rispetto: Scaglietti e Pininfarina. Ogni esemplare di questa versione fu un pezzo unico realizzato su misura per i facoltosi clienti che poterono permettersela. Nata nel '59, non fu solamente un capolavoro stilistico, ma anche meccanico, in quanto racchiuse nella realizzazione una triade composta da Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti e Mauro Forghieri. Motore V12, 3.0 e cambio a quattro marce, l'esemplare proposto dalla celebre casa d'aste fu acquistato nel 1962 da un facoltoso napoletano, per poi essere ceduta. Nel tempo ebbe svariati proprietari e lasciò l'Italia definitivamente nel 1973. Valore stimato di

vendita tra i 10 e i 12 milioni di dollari. Ferrari 250 GT Coupé; auto che a Maranello trasformò il metodo di produzione da artigianale, ad industriale. La mano stilistica passò a Boano, non per scelta, bensì perché Pininfarina aveva saturato gli spazi produttivi. L'auto del lotto fu una delle 14 realizzate in alluminio. Valore di vendita fra 1,5 e 2 milioni di dollari. 250 GT Cabriolet seconda serie; comprata nel 1960, anno della sua produzione, dal vercellese Maurizio Lessona, fu venduta dopo appena tre anni all'attuale proprietario, il quale l'ha conservata maniacalmente fino ad oggi. Curiosità, lo scarico è Abarth. Valore di vendita 2 milioni di dollari. 330 GT 2+2 seconda serie, in livrea rossa; 463 esemplari prodotti. Quello in questione uscì dalla fabbrica nel '65 e passò tutta la sua vita negli Stati Uniti. Negli anni novanta subì un restauro meccanico, mentre nel '98 fu dipinto di rosso (originariamente era oro

con interni rosso scuro). Le previsioni la danno probabilmente battuta fra i 275 ed i 325 mila dollari. 250 GTE; auto lanciata nel 1960 disegnata da Pininfarina. Di un'eleganza sontuosa amalgamata a prestazioni da vera sportiva, nonostante le imponenti dimensioni. La vettura uscì dalla fabbrica in livrea grigio argento con interni rossi, venduta ad un proprietario di Cantù. Quando la cedette andò negli Stati Uniti, e lì fu ridipinta in quanto gli americani non amano le Ferrari con altri colori che non siano il rosso. Il valore stimato si attesta a mezzo milione di dollari. Vero amore per veri gioielli. Pezzi di alto collezionismo automobilistico, nostro orgoglio che da sempre amplia gli stereotipi degli italiani visti all'estero, "pizza, spaghetti" aggiungendo un qualcosa di inimitabile nemmeno fra cent'anni. Vinca il migliore.

Mauro Modena



Il Gran Premio Heineken d'Italia ha visto l'apertura con il passaggio delle Freccie Tricolori.



Le bandiere e gli striscioni SFC hanno colorato di rosso l'autodromo brianzolo



Classe 1943, Chris Amon lo ricordiamo soprattutto per la vittoria, nel 1967, della 24 ore di Daytona in coppia con Lorenzo Bandini su Ferrari 330P4 n°23. I due piloti alternandosi alla guida percorsero 666 giri, pari a 4000 chilometri, alla media di 170Km/h



Monza, il tempio della velocità

Basta pronunciarne il nome per evocare emozione; ogni appassionato di motori e di motorsport ama la velocità e quale miglior luogo per sfoderarla se non i lunghi rettilinei dell'impianto brianzolo, nato in soli cento giorni nell'ormai lontano 1922. La pista comprendeva ai tempi anche un anello dell'alta velocità con curve sopraelevate raccordate col circuito stradale ed i primi Gran Premi d'Italia di allora si corsero sul tracciato completo lungo 10 km. Poi via via, col tempo, la pista ha subito varie modifiche ed adeguamenti per rispondere ai severi requisiti di sicurezza imposti dalla FIA e dunque la ritroviamo nella veste odierna con le prime due varianti, le due curve di Lesmo, la discesa del Serraglio, la Variante Ascari e poi il rettilineo che porta alla Parabolica per poi

reimmetersi sul rettilineo d'arrivo. Già dal giovedì l'atmosfera si scalda in autodromo con i tifosi che accorrono in pit-line per il walk-about e la relativa sessione di autografi: l'occasione è giusta per ammirare da vicino le monoposto e vedere l'attività dei teams in corsia box. Nelle giornate del venerdì e del sabato sulle tribune ed in giro per l'impianto si inizia a respirare quel giusto clima di festa ed il folklore dei tifosi si accende per trovare il suo culmine nella giornata di domenica. Mentre il grande speaker dell'Autodromo Gigi Vignando dà una spinta ulteriore ai Drivers del Cavallino, l'epicentro del tifo ferrarista è la tribuna riservata ai soci Scuderia Ferrari Club dove quest'anno ha debuttato il Grande Cuore Ferrari SFC. Colpo d'occhio

stupendo in particolare quando le nostre amate Freccie Tricolori hanno steso il verde bianco e rosso sul rettilineo di partenza. Emozioni vibranti che rendono il Gran Premio di Monza un'esperienza unica e poi, una volta sventolata la bandiera a scacchi, il rito dell'invasione di pista e tutti a correre sotto il podio che a sbalzo si stende sopra i tifosi. Ogni pilota che abbia avuto l'onore di calcare i gradini del podio sa cosa significhi avere ai piedi un rettilineo invaso da quasi centomila tifosi; infatti anche quest'anno Sebastian Vettel e Nico Rosberg dall'alto del podio non hanno lesinato elogi al pubblico di Monza definendolo il *migliore di tutto il mondiale*. Dopo la Festa del podio ci si avvia verso casa con in testa la citazione di Enzo Ferrari "Non si può descrivere la Passione, la si può solo vivere". Arrivederci al 2017.

Gianluca Zebri

Pitlane

Chris Amon, pilota sopraffino

Abbiamo ricevuto una richiesta insolita da un nostro lettore simpaticizzante, Giorgio Mileti, e la cosa ci ha lasciato meravigliati perché non era mai accaduto. Visto però l'importanza dell'argomento abbiamo pensato di dargli il giusto spazio. Ricordi veri di un grande appassionato di Formula Uno dedicati ad uno dei talenti che ci ha fatto sognare sulle auto del Cavallino.



03.08.2016

È morto Chris Amon, il primo pilota per il quale ho tifato. Amato da Ferrari aveva tanto talento e tanta velocità direttamente proporzionali alla sfortuna. Due episodi. Gran premio di Spagna al Parco del Montjuic di Barcellona. 1969. In testa con oltre mezzo minuto di vantaggio a due terzi di gara sembrava volasse verso la sua prima vittoria. All'improvviso la sua Ferrari si spense. Problema elettrico banalissimo. A fine gara i meccanici rimisero in

moto la macchina e la portarono ai box. Gran premio d'Italia

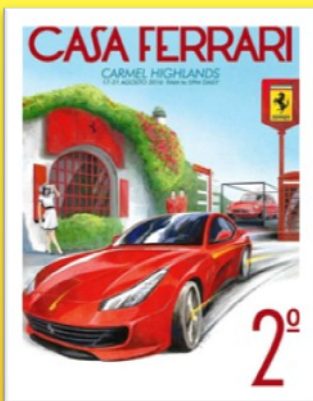
1971. A sei giri alla fine è ancora da solo in testa al volante della Matra. Sul rettilineo dietro i box gli si stacca la visiera del casco ed è costretto a rallentare e ad arrivare al traguardo con gli occhi rossi di vento a 300 all'ora, e di rabbia. Non vinse un solo gran premio, ma era un mito. Ferrari lo ha sempre considerato un pilota sopraffino e se lo diceva lui...

Giorgio Mileti

Ferrari Universe

Prancing House

La Monterey Car Week è la settimana californiana dedicata ai motori. Fa da contorno al Concorso D'Eleganza di Pebble Beach e rappresenta un'eccezionale vetrina per molte case automobilistiche. Ferrari dopo il grande successo dell'anno scorso anche quest'anno ha allestito "Casa Ferrari", non un semplice showroom ma un vero e proprio "temporary store" mes-



so in scena in una stazione di servizio dallo stile vintage con annesso minimarket denominato Carmel Highlands General Store. Si trova nella cittadina di Carmel By The Sea, circa 14 km da Pebble Beach, sulla California State Route 1, suggestiva e paesaggistica strada inaugurata nel 1934. Fra il 17 ed il 21 agosto scorso il General Store si è trasformato in "Casa Ferrari". Esternamente si è ricreato l'ambiente bianco-rosso della casa di Fiorano ed oltre alla gamma completa del Cavallino

1950: questo è l'anno del primo Concorso di Eleganza a Pebble Beach

si potevano ammirare alcuni esemplari certificati Ferrari Classiche. All'interno ad attendere i visitatori un fornitissimo Ferrari Store, un simulatore F1, un ricco buffet ed un ufficio vendite, chissà mai che qualcuno ne abbia approfittato per siglare un contratto per una nuova Rossa...

Flavio Paina



Ferrari Universe

Pebble Beach 2016, fra follia e passione

Il 21 agosto si è concluso il Concorso D'Eleganza di Pebble Beach, prestigioso appuntamento statunitense che quest'anno ci ha regalato diverse sorprese, più che altro per gli avvenimenti che hanno caratterizzato la settimana motoristica di Monterey che fa da sfondo al Concorso stesso. Il Best in Show se l'è aggiudicato un'elegantissima Lancia Astura del 1936 carrozzata Pininfarina mentre l'architetto Lopresto, nostra cara conoscenza, ha trionfato nella classe delle vetture chiuse più eleganti con la spettacolare Alfa Romeo Giulietta SS "prototipo" del 1957. La Ferrari 375MM del 1953 mai restaurata, che noi della Scuderia abbiamo incontrato nel 2011 a Villa D'Este, ha invece conseguito la massima onorificenza nel Meeting of the Quail Lodge di Carmel. Proprio all'interno

di questo evento la Bonhams ha tenuto un'asta in cui fra i lotti erano presenti 10 Ferrari provenienti dal Museo Maranello Rosso di San Marino di proprietà di Fabrizio Violati, ex pilota ed ex magnate delle acque minerali. Tutte le Rosse sono state assegnate per un totale di 64 milioni e 945 mila \$ di cui ben 38 milioni e 115 mila \$ per la 250 GTO del 1962 con il telaio n.3851GT risultando così l'auto più cara della storia assegnata in un'asta. Aste che proseguono a Pebble Beach dove la Gooding & Co. ha proposto fra le altre ben 26 Ferrari, tutte aggiudicate per un valore complessivo di 56 milioni e 479 mila \$. La 250 California LWB Competizione del 1959 e la 250 SVB Competizione del 1960 sono state le più pagate, rispettivamente 18



milioni e 150 mila \$ e 13 milioni e 500 mila \$. Numeri da capogiro che solo l'aria di Pebble Beach fa respirare, un'aria di mare capace di risvegliare anche la moda delle spiagge anni 60 come testimonia la Fiat 600 Jolly Ghia aggiudicata per 121 mila \$ a conclusione di una settimana a cavallo fra passioni e follie.

Flavio Paina



Nasce "Racing Food"



**Giulia Moscatelli,
una ventata
di Croazia meneghina
ma sempre ferrarista
nella nostra rivista!**



**Anche i meccanici
di F1 impiegati ai box
hanno un regime
controllato di esercizio
fisico e dieta**



**Il fabbisogno calorico di
uno sportivo può
oscillare dalle 2000 alle
5000 kcal al giorno, a
seconda del sesso,
dell'età e dell'intensità
e durata dello sforzo
sostenuto**

Una nuova rubrica prende vita da questo nuovo numero di Cuore Rampante: troverete informazioni riguardo ad un argomento che sta assumendo sempre più importanza a livello globale e, quindi, anche nel mondo automobilistico: l'alimentazione dei piloti e non solo. Ecco spiegato il nome della rubrica *racing food*. Già perché l'energia delle vetture proviene dal carburante e dai meccanismi di ingegneria che attivano il motore, ma anche i piloti

devono attingere energie e fonte di energia è il cibo. Non è solo grazie al miglioramento della meccanica e della tecnologia che negli ultimi decenni questo mondo abbia assunto sempre più fascino e sia diventato sempre più seguito. Il talento del pilota è sicuramente un requisito imprescindibile, ma non sufficiente a sopportare il caldo estremo, la tensione ed i battiti cardiaci che corrono quasi alla stessa velocità delle vetture. I piloti sono, infatti, tra gli

sportivi più controllati al mondo. Vi siete mai chiesti il motivo? Il loro peso è continuamente monitorato e non solo perché la più minuscola variazione potrebbe apportare cambiamenti nella velocità e nell'aerodinamica dell'auto, ma perché dalla loro forma fisica, intesa come benessere, dipendono la concentrazione e la resistenza.

Giulia Moscatelli

Racing Food

Non c'è sport senza una corretta alimentazione

Siamo nel pieno flusso delle gare e, dunque, quale altro momento più buono per parlare di come i piloti riescano ad avere la prestazione migliore se non questo? La concentrazione è sempre a livelli altissimi. *"Stanno seduti comodamente e guidano, capirai che sforzo!"*. Questo è il comune pensiero di molti o meglio di chi non è sinceramente appassionato di automobilismo. Ad ogni modo, ci sono tanti aspetti a cui non si fa caso, semplicemente perché non vengono mostrati. E se vi dicessi che un pilota di Formula 1 può perdere anche 4 chili alla fine di ogni Gran Premio? A questi si aggiungono quelli persi durante le ore di prove libere e ufficiali. Sappiamo che la forza fisica si crea facendo sport. Infatti i piloti sono costretti a fare la spola tra palestra, piscina, corsa e bicicletta quasi ogni giorno. Non bastano i liquidi, per intenderci la famosa "borraccia" dalla quale

bevono durante la gara (di cosa ci sia all'interno ne parleremo nei prossimi articoli), per ridare energia al pilota, è necessario reintegrare proteine, vitamine, carboidrati. Inoltre, affinché le ore passate a rafforzare i muscoli ed il cuore diano i loro frutti, alimentarsi in modo corretto è fondamentale. Chiunque di voi pratici sport ne è ben consapevole. Chi guida alla media di 300 km/h è sollecitato ad avere un grandissimo afflusso di adrenalina con un conseguente eccitamento del sistema nervoso e quindi del cuore.



Lo stesso discorso è valido per il mondo del MotoGp. I piloti del Motomondiale consumano mediamente 2000 calorie, perdono 2-3

chili di peso e fanno il 30% di fatica in più rispetto ad un rugbista della Nazionale! Il cuore lavora stabilmente sopra le 180 pulsazioni al minuto arrivando fino a 220 nei punti più impegnativi dei circuiti. Un pilota ha bisogno di circa 2500 calorie per affrontare al meglio un GP e assicurarsi che la propria concentrazione e le proprie performance si mantengano sempre sui più alti livelli possibili per sostenere l'alta velocità della corsa. Come ben si può intuire, per resistere a questo tipo di sollecitazioni serve una preparazione perfetta. Ci sono determinati cibi che rilasciano energia in tempi più o meno lunghi, che stimolano il cervello rendendolo attivo e altri che favoriscono il riposo notturno, anch'esso fondamentale. Vedremo questi aspetti, uno ad uno, prossimamente.

Giulia Moscatelli

Accadde ieri...



Ferrari Factory Tour - Maranello 16/11/2008

Ferrari GTC4LUSSO T: il primo V8 anteriore per una 4 posti



Suona strano anzi stranissimo. E si perché è la prima ammiraglia 4 posti uscita da Maranello a non “cantare” con un 12 cilindri. Si vociferava già da un po’ ed infatti eccola. Scelta azzardata oppure studiata? Sicuramente studiata perché questo V8 da 3.9 litri, già premiato come “International Engine of the Year 2016” offre una potenza da 610 CV a 7.500 giri/min con coppia massima di 760 Nm disponibile tra i 3000 e i 5250 giri/min e accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,5 secondi. Consuma molto meno rispetto al suo fratello maggiore V12 da 690 CV, tanto da sbalordire

in fase di test con un 11.6 litri/100km. E allora ecco la macchina giusta per chi cerca un’auto sportiva ma dall’uso frequente; agile e reattiva grazie alla soluzione della sola trazione posteriore con l’adozione del sistema 4WS, ossia ruote posteriori sterzanti, è un gioiello che si adatta benissimo ad un uso quotidiano grazie anche all’evoluzione dei controlli elettronici delle sospensioni SCME, l’ESP 9.0 e lo Slide Slip Control di terza generazione, ossia quei sensori che stimano l’angolo di assetto aiutando ad ottenere una risposta più precisa e rapida in inserimento ed in uscita dalle curve, facendo sembrare l’auto più piccola di quanto in realtà non sia. Prestazioni da vera Rossa nel pieno della sua sportività dunque per questo V8 turbo che rispetto alla GTC4 Lusso V12 pesa 50 kg in meno. La ammireremo al Salone di Parigi ad ottobre e per vederla commercializzata

dovremo aspettare la fine dell’anno. Il prezzo? Per ora non noto, presumibilmente inferiore ai 270.000 euro della sorella maggiore.

Giusy Costantino

Non perdetevi il prossimo appuntamento sulla pista di kart di Lonato (BS). Giovedì 13 ottobre, infatti, gli SCUDERIA FERRARI CLUB avranno l’opportunità di trascorrere un’intera giornata in compagnia della Ferrari Driver Academy...e non solo! In tale data, si svolgerà infatti una sessione di allenamento in cui i giovani piloti saranno supportati dai Driver “senior” della Scuderia Ferrari.



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@scuderiaferrariclubbareggio.it

stampa@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Francesco Di Martino

Segretari: Ettore Giubileo / Luigino Tumiatti

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Mauro Modena

Giulia Moscatelli

Flavio Paina

Gianluca Zebri

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



Scuderia Ferrari Club s.c.a.r.l.
at Gestione Sportiva Scuderia Ferrari
Viale Enzo Ferrari, 27
41053 Maranello (MO) - Italy
www.scuderiaferrari.club

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
ringrazia i principali sostenitori



Seguici anche su:

