



2 8 MAGGIO/GIUGNO 2015 NUMERO

Start



Domenica 3 maggio, a Vittuone, si è tenuta l'intitolazione della rotatoria, che fino ad ora tutti abbiamo chiamato "del Destriero", al pilota <mark>Lor</mark>enzo Bandini. Settima rotatoria sull'asse Milano-Magenta p<mark>er quel</mark> progetto che sempre più sta facendo della ex SSII la strada dei piloti. Il nome di Lorenzo Bandini, richiama i nomi di Enzo Ferrari, Michele Alboreto, Tazio Nuvolari, Luigi Villoresi, Alberto Ascari ed Umberto Maglioli ai quali sono intitolate le rotonde situate poco distante. Grande lustro alla manifestazione è stato dato dalla presenza di Margherita Bandini vedova di Lorenzo, pilota Ferrari morto nel 1967 in quell'incidente a Montecarlo che tutti ricordano. Era un giovane modesto e gentile, amato dai suoi collaboratori ed entrato nel cuore di tutti gli sportivi italiani, un pilota serio e meticoloso pronto per i vertici della Formula Uno, negli anni in cui le monoposto sono auto difficili da guidare: i congegni elettronici di cui oggi ogni vettura è dotata sono ancora fantascienza, e al termine delle gare i piloti sono maschere di sudore, polvere e fatica. Margherita, bellissima donna che tanti ricordano in piedi ai box con il cronometro in mano per prendere i tempi di Lorenzo, si è detta onorata e, visibilmente commossa, ha espresso la sua soddisfazione ed il suo orgoglio nel vedere una rotatoria con il nome di Lorenzo. Tra lei e la nostra Scuderia è nata una "bella amicizia" fatta di semplicità e di passione. Allegro e festante il clima regalato dai soci della Scuderia

SOMMARIO:

Start: ī

e-DITORIALE 2

Member 2

Vintage 3

Pitlane

Ferrari Universe

Photo Finish



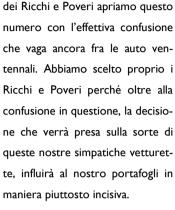
Ferrari Club San Martino di Bareggio presenti con una decina di sfavillanti Ferrari; sul volto di alcuni il segno evidente della commozione nel ricordo del campione. A Margherita Bandini ed alle autorità presenti, primo fra tutti il Sindaco di Vittuone Fabrizio Bagini, sono state consegnate targhe a ricordo dell'evento. Tappa dagli amici dell'Agriturismo Cascina Conta a Magenta per un pranzo tipico lombardo di tutto rispetto a conclusione di un'ennesima bellissima giornata.

PAGINA 2

e-DITORIALE

Sulle note della celebre canzone

Criticità e obiettività nella rubrica del **Capo Redattore** Mauro Modena



O risparmi molto, o non risparmi per niente per poter possedere un'auto dalla ventesima primavera. Pare che in alcune regioni siano in molte le associazioni e comitati in guerra contro il pacchetto della Legge di stabilità, ma tutto sommato solo in Lombardia pare che si sia giunti ad un accordo. Accordo fra l'altro che non esprime nulla di certo, anzi, tenuto da tutti gli organi interessati nel più ermetico riserbo, fatto sta che per pagare questo mese la "Tassa di

proprietà" ancora non si sa cosa fare. Eppure l'accordo pare che ci sia! Sembra che l'ACI stia informando gli interessati nel pagare il bollo, ad attendere fino ad Agosto, quando tutte le targhe saranno inserite nei terminali, solo allora si saprà di che morte morire. Una pazzia, visto che gli organi di controllo stradale non sempre sono muniti del buon senso necessario per comprendere una simile situazione, al contrario invece per i comuni (non tutti per fortuna), tutto è buono per far cassa, almeno stando all'attuale forma mentis dei consumatori. Di certo la tanto amata auto ventennale in questo periodo sta viaggiando sul filo del rasoio. Ma cosa dice l'ACI nel caso in Agosto le targhe non siano state inserite tutte? "Ulteriore proroghe" a quanto pare, ma fino a quando? Mistero; e la domanda

Auto ventennale: che confusione sarà perché ti amo

frattempo ci ferma?"

Domanda ovviamente alla quale nessuno sa ancora dare una risposta, a parte la logica assurdità quasi ilare della cosa. Assurdo da parte dell'utenza il fatto che si debba pagare un bene che già si possiede, in primis. Ma è la legge e la legge si rispetta. Assurdo però che un governo attui un provvedimento statale, e le regioni (per fortuna o meno) vogliano appropriarsene come se fossero territori "a statuto speciale". Ancora una volta l'unica sicurezza italiana è l'incertezza. Quindi cari possessori, avete il vostro Cavallino che ha appena compiuto il ventesimo anno d'età? Ha già superato i vent'anni? Ha oltre trecento cavalli? Preparatevi, ma a cosa ancora consentitemi, non si sa.

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?



Member

Rombando a... Clusane d'Iseo

Detto fatto! E' proprio il caso di dirlo! Durante il pranzo sociale in tanti, a gran voce, avevano chiesto gite domenicali al lago per condividere momenti di aggregazione "di club" scorrazzando qua e là con le nostre amate Ferrari, possessori e non. E allora eccoci nella fantastica cornice del lago d'Iseo, in una assolata e calda giornata di primavera. Spenti i motori, abbiamo gustato un delizioso pranzo dal profumo di Franciacorta su terrazza vista lago per poi partire in battello alla volta di Montisola... Emilio e Anna, Ermes e Monica e Luca, alla sua ultima uscita da "single", hanno anche provato l'ebrezza di girare l'isola in bicicletta, per poter dire stremati "meglio i cavalli della Ferrari"! Rilassante la passeggiata del mattino sul lungolago per Pina, Enrica, Laura, Antonio, Luigino, Ettore, Renato e Luca, che con la sua inseparabile macchina fotografica ha dato sfogo a scatti di tutto

rispetto, complice il panorama mozzafiato! Interessante anche il parco giochi dove la piccola Aurora, sotto stretta sorveglianza di mamma Giusy e papà Francesco, si è scatenata in acrobazie su scivolo ed altalene. Con noi per tutta la giornata il Presidente Baccaglioni della SFC Nuvolera, con due suoi collaboratori. Alla prossima bella gita; scaldate i motori perché un altro lago ci aspetta a settembre...Provare per credere! G.C.



Vintage

Alfredino

A prima vista sembra una Ferrari, ma ad un occhio più attento non possono sfuggire particolari che esulano dall'azzardata tesi preposta. Eppure la linea c'è tutta. Persino le griglie laterali come quelle della Dino e i classici cerchi a stella a cinque razze. Non convince tutto sommato l'anteriore, ma la concezione a tetto rigido asportabile la renderebbe "Ferraribile"; un dilemma. La si può scorgere a Peabble Beach, o nei concorsi d'eleganza più esclusivi, oppure a qualche cocktail party organizzato dal proprietario con una ristretta cerchia di amici appassionati, fatto sta che un rombo simile a quello di un Abarth "Scorpione" ed una spartanità interna senza precedenti (solo un pannello d'alluminio forato per far spazio alla strumentazione) conferiscono la certezza che di Ferrari ha ben poco. Si tratta in realtà di un prototipo Romeo denominato "Alfredino" concepito a fine anni sessanta in

Prototipo Alfa Romeo denominato
"Alfredino"

onore del figlio di Enzo Ferrari, Alfredo per l'appunto. Questo misterioso ibrido montava la stessa tecnologia della Formula due di



allora, un V6 da 1.5 Litri a 65 gradi, disegnato appunto da "Alfredino" ed il suo collega Vittorio Jano. Successivamente Aurelio Lampredi adattò il propulsore alla futura Dino, propulsore peraltro montato come prova su questa stranissima Alfa Romeo di 2.5 Litri. Ad una vettura del genere, Enzo Bertaggia

decise di adattare per una volta un telaio

tubolare
tipicamente
corsaiolo,
complice
l'estrema
leggerezza
del veicolo.

com-

Nel

plesso il prototipo – mai commercializzato a causa della futura immissione nel mercato della Dino – non riuscì nemmeno male. Difatti la stampa dell'epoca esprimeva a nome delle

masse il suo gradimento, anche se oggi le notizie al riguardo sono piuttosto frammentarie. Chissà se quest'anno potremmo anche noi in Italia vederlo esibirsi a qualche manifestazione particolare. Quando si dice lo sti-

Mauro Modena

Vintage

L'eredità mancata

Quando Ferrari siglò l'accordo con la FIAT per costruire rapidamente un numero sufficiente di motori Dino, fu per ottenere l'omologazione in Formula due della supersportiva 166 F2. Il motore fu chiamato così perché derivato da un progetto del '56 a cura dello scomparso figlio di Enzo Ferrari, Alfredo. Così accanto alle Ferrari 206 e successive 246 si accostarono le FIAT, un po' meno costose delle loro cugine, ma sempre per pochi eletti. Una FIAT tutto sommato gradevole, molto sportiva e carrozzata in due versioni: dapprima spider, successivamente coupè. Il design di quest'ultima fu improntato soprattutto sull'eleganza, a differenza della sorellina spider, la quale tutto sommato risultò essere grintosa e di razza. Un giusto compromesso a seconda dei gusti

Storia delle FIAT Dino coupè Bertone e Spider Pininfarina

personali della clientela. Motore anteriore, trazione posteriore, cambio a cinque rapporti e freni a disco con servofreno caratterizzavano nel '66 la prima Dino, la spider, disegnata dal genio di Pininfarina e molto somiglianze con le cugine di Maranello. Il propulsore V6, interamente in alluminio, risultò essere piuttosto esuberante, forse troppo vista la potenza (160 CV a 7200 giri/ min), la quale mandava in crisi il retrotreno, complice un passo troppo corto. Inoltre il basamento, anch'esso in alluminio, tendeva a deformarsi a causa dei repentini sbalzi di temperatura. Nel 1967 però venne presentata la versione coupè, disegnata questa volta dalla matita di Bertone. Stessa meccanica ma passo diverso (aumentato a 2550 mm, rispetto a quello della spider di 2256). Ovvio che il comportamento stradale fu meno reattivo di quello della sorella a cielo aperto, e tutto sommato fu anche meglio, perché coloro che necessitavano di eleganza, raramente l'avrebbero sacrificata alla sportività. Ma nel 1969 vi fu un'evoluzione per tutte e due i modelli: la cilindrata fu portata a 2418 per 180CV, per ovviare alla deformazione delle canne dei cilindri, ed il retrotreno divenne a ruote indipendenti. Con questo nuovo motore le prestazioni crebbero a 205 km/h della versione coupé, ai 210 della spider. Pochissimi gli interventi estetici, rimase sempre una vettura straordinaria, anche se nessun modello raccolse la sua eredità quando cessò la produzione: nel 1972.

Mauro Modena

Ferrari pronta per lo scontro con Mercedes



"Sarebbe bello che la Ferrari potesse essere più vicina nelle prossime gare" Nico Rosberg



14 giorni dopo

Una inizio di campionato così non se lo aspettava nessuno, ma con un pilota del calibro di Vettel ed una scuderia come la Ferrari, nulla è mai scontato. La Ferrari è tornata di prepotenza nel campionato di Formula I; subito nel primo gran premio di Australia abbiamo visto una Ferrari come non la vedevamo da anni e tutti sono rimasti piacevolmente colpiti dall'inizio di stagione di Seb che al primo gran premio è riuscito a portare a casa un terzo posto che per tutta la Scuderia profumava quasi di vittoria. E cosi è stato nel secondo Gran Premio quello di Malesia, dove Seb grazie a una gara perfetta e con l'aiuto di meccanici che sembrano quasi di un altro

pianeta è riuscito a portare a casa la prima vittoria; da apprezzare anche il lavoro di Kimi che nonostante fosse partito II° in griglia è riuscito a concludere la gara con un magnifico 4° posto. Anche in Cina Seb ha dimostrato il suo valore partendo 3° in griglia e riuscendo a concludere la gara sempre con un 3° posto. Una gran partenza per la Rossa anche in Bahrein dove, nonostante la fatica fatta da Sebastian per riuscire a stare lì davanti con i due piloti Mercedes, Kimi con una gara magistrale è riuscito a portare a casa uno splendido 2° posto dopo un GP, ricco di sorpassi . Nel gran premio di Spagna la Ferrari ha faticato un po di più a star li davanti con le frecce d'argento ma nonostante tutto Vettel è riuscito a portare a casa un altro podio, e Kimi è riuscito in un'altra splendida gara a chiudere 5°. Le Mercedes sembrano avere una marcia in piu, ma con una Ferrari così e con una squadra affiatata come quella di Maranello niente ci spaventa, e ogni domenica siamo li con gli occhi incollati allo schermo per vedere i nostri piloti lottare fino all'ultima curva per cercare di portare a casa piu punti possibili. Cinque podi in cinque gran premi di fila; erano anni che non si vedevano per La Rossa. Sognamo, alla brande. Forza Ferrari, sempre e comunque.

Antonio Pellizzoni /



L'advertising per il prossimo Salone e GP del Valentino che si terrà a giugno a Torino

Massimo Rivola nel 2012 è stato eletto Presidente dello Scuderia Ferrari Club

Pitlane

Rivola, il ritorno!

Assente in Spagna per "motivi personali": il "caso Rivola" aveva destato sospetti tanto che la stampa si era scatenata dandolo in partenza da Maranello. L'ultimo sopravvissuto della vecchia squadra. Un bel "licenziato" faceva tamtam sul web eppure la serenità in Ferrari non era mai venuta a mancare. segnale chiaro dell'unione del team e della gestione degli "eventi avversi" con grande serenità ed autorità. Ed ora rieccolo, a due settimane di distanza: Massimo Rivola è tornato a ricoprire il suo ruolo, il Direttore Sportivo è ricomparso al suo posto durante il Gp di Montecarlo. Ora i rumors vociferano che si sia solo trattato di una sospensione di una settimana: eccessive spese del servizio di catering, pare! D'altronde è romagnolo...che ami mangiare?

Giusy Costantino



Chi è Massimo Rivola?

Massimo Rivola, classe 1971, è nato a Faenza (RA). Dopo essersi laureato presso l'Università di Bologna nel 1996, nel 1998 ha iniziato a lavorare per il team Minardi di FI nell'Ufficio Marketing, diventando Direttore Sportivo e Team Manager nel 2005. Passato alla Scuderia Toro Rosso, dove dal 2006 al 2008 ha rivestito l'incarico di Team Manager, Rivola è approdato in Ferrari nel 2009 e da quell'anno ricopre il ruolo di D S della Scuderia. Massimo Rivola vive a Modena con sua moglie Daniela e i loro due figli, Marco e Mattia.

Ferrari Universe

Follie Ferrari

Ferrari 599 GTB, anno 2007, colore nero pastello, cerchi Challenge, sedili Daytona in pelle nera, impianto Bose, un precedente proprietario, poco più di 6 mila km. Vettura pari al nuovo. Prezzo? 682 mila dollari (circa 735 mila euro). Richiesta decisamente fuori luogo? Pare di no. Lo scorso 14 marzo ad Amelia Island la RM Auctions ha messo all'incanto diverse autovetture fra cui questa 599 la cui particolarità sta nella trasmissione manuale, una vera chicca su questo modello la cui quasi totalità è equipaggiata con il sequenziale F1. La strabilian-

te cifra è stata raggiunta dopo una serrata

battaglia a suon di dollaroni. Infatti questa Ferrari importata ufficialmente nel 2007 dalla concessionaria ufficiale Ron Tonkin di Portland – Oregon è una dei 20 esemplari con cambio manuale sbarcati oltre oceano. Inoltre nello stesso lotto è stata assegnata una F512M del 94, uno degli ultimi modelli della "stirpe Testarossa" di cui la produzio-



ne, pur non essendo limitata si è fermata a quota 500 unità. Cinquantunesima

vettura su 75 destinate agli USA è stata assegnata a 462 mila dollari, circa 429 mila euro. Se siete dei gentleman driver di vecchio stampo ed avete nel box una di queste vetture e da un po' vi attanaglia l'idea di cambiar macchina è giunto il momento di farlo!

Flavio Paina

Ferrari Universe

Stirling Moss premia la Ferrari su cui corse Umberto Maglioli

Poco dopo l'intitolazione della rotatoria di Magenta ad Umberto Maglioli del 22 marzo scorso scopriamo che nella settimana precedente, il 15 marzo, una Ferrari su cui proprio Maglioli disputò la Aosta-Gran San Bernardo del 1956 è stata premiata al Concorso d'eleganza di Amelia Island in Florida. Quest'anno il concorso aveva come presidente Stirling Moss il quale le ha assegnato il premio "Chairman's Choice Trophy for the Car Found Most Appealing", ovvero la vettura che il presidente reputa più accattivante.



Questa Ferrari del 1956, restaurata nel 2014 dal reparto Ferrari Classiche, monta un 4 quattro cilindri che nel 57 per esigenze di Scuderia venne sostituito con un più possente 12 cilindri mutandone così il nome da 860 Monza in 290MM. Oltre ad Umberto Maglioli l'auto fu pilotata dallo stesso Stirling Moss con la quale nel 1957 vinse 2 gare a Nassau nelle Bahamas. Sicuramente Moss è particolarmente affezionato a quest'auto e lo ha pubblicamente dimostrato assegnandole questo prestigioso riconoscimento.

Flavio Paina

Ferrari Universe

Un salone alternativo

Ne varrà proprio la pena di essere a Torino tra l'undici ed il quattordici giugno, ed io infatti non mancherò l'appuntamento di questo salone dell'auto "alternativo"; siamo alla prima edizione e già tutti dicono che sarà uno degli eventi motoristici più interessanti del 2015. A dare adesione alla festa dei motori torinese sono state 23 case tra cui Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Pagani, solo

per citarne alcune, che in un'esposizione aperta a tutti gratuitamente dalle 10 alle 24 esporranno le ultime novità e i loro modelli di punta lungo i viali del parco che dal 1935 al 1955 ospitarono il prestigioso Gran Premio del Valentino. Ad aderire a Parco Valentino Salone & Gran Premio 2015 saranno anche 10 Carrozzieri e Centri Stile: Centro Stile Ferrari, Giugiaro e Pininfarina, solo per citarne alcuni. Fiore all'occhiello del programma messo in pista da Torino Capitale europea dello sport 2015 sarà una carrellata di automobili che si sono distinte per vittorie, impegno e successi in Formula 1,

Rally, GT-Series e Sport Prototipi; un percorso di 18 chilometri che toccherà le vie e le piazze tra le più carismatiche della città, da corso Massimo fino alla Reggia di Venaria, passando per via Roma e piazza San Carlo. Il Gran Premio Parco Valentino vedrà il via alle 10:00 di domenica 14 giugno. Tutto cominciò dal Parco del Valentino: il primo Salone dell'auto nel lontano 1900 e i Gran Premi corsi da Nuvolari e Ascari dal '35 al '55. In un sottile gioco tra passato e futuro, la location perfetta per riportare a Torino lo scettro di capitale dell'automobile.

Giusy Costantino

Photo Finish

VI2 l'evergreen di Maranello

I propulsori a 12 cilindri con disposizione a V sono da sempre il figre a l'occhiello della produzione Ferrari. I 12 cilin ri permettono di avere due anime molto differenti, cuna dolce e regolare (tanto da chiedersi a cosa possa servire il cambio) ed una inaspettatamente furibonda e violenta senza la necessità di sovralimentazioni. Per Ferrari questo motore ha da sempre rappresentato una sorta di marchio di fabbrica, in gamh è esistito fin da subito, basti pensare alla prima vettura della toria del Cavallino, la 125 S del 47. Col tempo sempre più modelli montarono il 12 cilindri con angoli compresi fra i 60 ed i 180 gradi. L'egemonia della prestigiosa stirpe delle 250 ne è un esempio lampante e lo stesso Enzo Ferrari con la celebre affermazione "sono i buoi che tirano il carro e non viceversa" motivava la scelta tecnica di montare questo propulsore in

posizione anteriore-centrale. Questa soluzione fu adottata per le Rosse di alto gio fino al 1972 quando la spettacol GTB/4 Daytona con VI2 anteriore fi cata e poi sostituita dalla altrettanto scenica 365 GT/4 BB con motore posteriore centrale. Segno dei tempi che cambiarono in un periodo storico in cui le supercar tendevano ad essere più basse ed agressive, con un reazioni jervose e telai granit ci e guenza più estreme e difficili da gestire. Do po le varie BB fu la volta della Testarossa che con le sue linee innovative e scenografiche fece scalpitare mezzo mondo. In seguito le sue naturali evoluzioni denominate 512TR e F512M contribuirono a consolidare l'immagine della Ferrari d'alta gamma "tutto dietro". Quando Luca Cordero di Montezemolo prese le redini dell'azienda nel 1991 uno dei suoi punti cardine furono le Ferrari

a 12 cilindri ed ebbe così la geni<u>ale intuizi</u>one di un ritorno alle origini. Capi che i clienti di questi modelli percon mente pochi chilometri con a causa dell'architettura fin troppo e così nel 1996 dopo ben 22 anni ritornò in gamma una Ferrari VI2 con motore anteriore: la splendida 550 Maranello. Da questo momento in poi i VI2 posteriori furono unicamente riservati a versioni speciali ed estreme come F50 Enzo e LaFerrari. S cessivamente la sua evoluzione, portò all'esordio il cambio sequenziale abbinato per la prima vo ta ad un V12 2006 la 599 GTB consacrò definitivamente questo apprezzatissimo abbinamento innalzando notevolmente i già superlativi parametri di riferimento. Oggi il compito di conservare con orgoglio la nobile stirpe dei VI2 spetta alla sensazionale FI2 che con i suoi 740 cv rappresenta il massimo nella categoria per prestazioni e guidabilità. Una docile belva che all'occorrenza sa scatenare il finimondo. Flavio Paina

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 official member of:

Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l. c/o Ferrari S.p.A. Via Abetone Inferiore, 4 41053 Maranello (MO) - Italy www.sfcscarl.com Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori



IMMOBILIARI STUDIO OLDANI









