

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 24 SETTEMBRE/OTTOBRE 2014

SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

dal 1984 passione e non solo

RUBRICHE

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



Start

E Tazio sia!



Fatto! Ora si, la ex SS11 che collega Milano a Novara sta diventando sempre più "la strada dei piloti". Sì, perché dopo Michele Alboreto a Bareggio, Alberto Ascari e Luigi Villorosi a Cornaredo, ecco la rotondina Tazio Nuvolari. E' stata la volta di Magenta, dove, domenica 14 settembre, grazie all'amministrazione comunale, patrocinatrice dell'evento, alla provincia di Milano che ha accolto e deliberato sulla richiesta del comune magentino, all'Automobil Club di Mantova, erede della memoria storica di Nuvolari, che ha acconsentito all'iniziativa, e grazie alla Polizia Locale, intitolando la rotondina a Tazio Nuvolari che ha reso celebre un'epoca dal 1915 al 1948 regalando al mondo le sue gesta, abbiamo reso omaggio ad un uomo che ha offerto la vita alle corse; colui che cominciò a correre per ancora la Ferrari non esisteva. Un astuto e leale. Quello che vinceva curiosità, come ha detto il presciorso. E allora eccoci, una ventimilaia di persone, a far rombare i motori delle Rosse a Magenta, dove si sono dall'affascinante bellezza della l'occasione, e poi in prossimità Espinasse, dove, dopo aver ascoltato del Presidente del club Frandell'Assessore Vincenzo Salvaggio, targhe. Aria allegra sui volti di far da sottofondo al brusio dei no suonato più volte le note della re al "mantovano volante". Vogliacoloro che passeranno di là con la da. Chi percorrerà la SP11 da di tanti piloti che hanno corso per viaggio anche con la mente a ricordi di un'epoca sbiadita fatta di eroi e leggende. Quale la prossima rotondina e a chi la intitoleremo? ...Aspettate e vedrete...



Giusy Costantino

e-DITORIALE

Cuore Rampante: una magazine che spacca



Un modo per aprire all'esterno la vita di club, per farci conoscere al mondo e donarci ulteriore visibilità

Molti sono stati gli elementi che hanno portato la redazione a creare una rivista on line, uno dei quali è stato l'approfondire di una spaccatura quasi definitiva fra l'era del cartaceo e quella del web. Non solo a giovarne saranno il risparmio di risorse ed energie, ma sarà anche un modo più diretto nel comunicare. Viviamo nel mondo delle grandi fratture, si veda la crisi Ucraina, l'indipendenza della Scozia, la morte di un modo di governare l'Italia a favore di uno più trasversale; e non per ultimo, anche la spaccatura – o meglio l'affaire – Marchionne Montezemolo sul destino della Ferrari. In momenti come questi risulta difficile pren-

dere una posizione e mantenerla, ciononostante è necessaria al fine di creare una linea per poi perseguirla. Con Cuore Rampante è stata la stessa cosa: perché non abbandonare una lettura obsoleta a favore di una linea comunicativa più avviata, online, e sotto gli occhi di tutti? Un modo per aprire all'esterno la vita di club, per farci conoscere al mondo e donarci ulteriore visibilità, oltre che avvantaggiare il sito internet di un nuovo contenuto capace di incrementare ulteriormente le già numerose visite. Non ci dilungheremo nell'illustrare i dettagli della rivista, per questo ci ha già pensato nel precedente editoriale il Presi-

dente Di Martino. Da notare che lo spazio a nostra disposizione risulta sempre maggiore, e le rubriche a tema automobilistico nelle quali inserire le notizie conferiscono una immagine più ordinata e completa. Per chi poi fosse affezionato al vecchio sistema cartaceo, dal sito vi è la possibilità di scaricare in pdf l'intera rivista e stamparla. Non si sa mai. I tempi si evolvono e le situazioni alcune si fondono e alcune si scorporano, ma noi cerchiamo di cavalcarle al meglio a beneficio di tutti coloro che hanno nel cuore un qualcosa di grande: la Ferrari.

Mauro Modena

Member

Il GP di Monza da un altro punto di vista

Quando sei un appassionato Ferrari, è settembre, e dici: "questo week end sarò a Monza", è sottinteso e scontato che andrai in pista per goderti il GP di casa. L'ingresso di Vedano, il Parco della Villa Reale, il rombo dei motori, la Parabolica, la corsia dei box, le bandiere sventolanti e tanto tanto rosso sulle gradinate.

E invece no, quest'anno, per la prima volta, ho vissuto Monza ed il suo week end del GP d'Italia di Formula Uno da "un altro punto di vista"... ed è stata una esperienza straordinaria, quella di Scuderia Ferrari Club Village in piazza Trento e Trieste. Si perché sei lì in centro, proprio dietro al Duomo, in quella città che per una settimana si trasforma, trasuda passione ed emozione e si anima all'inverosimile, tantissimi turisti, tifosi, stranieri... quasi non dorme e romba...romba come i motori delle formula uno.

E allora eccoci all'evento organizzato da Scuderia Ferrari Club Lombardia, capitanati dal delegato regionale Francesco Cerrelli, io Aurora Francesco e Flavio e tanti amici delle Scuderie di Lodi, Nuvolera, Forlimpopoli e Cernusco s/n e spesso, a farci compagnia, durante i nostri 4 giorni di presenza, anche il Dr. Mauro Apicella, nostro direttore operativo.

Il rosso Ferrari attira l'attenzione e già il giovedì, mentre si sta allestendo il tutto, tantissimi curiosi passano sotto i nastri e oltre le transenne per "vedere che cosa c'è lì del Cavallino Rampante".

Sul palco di Radio Number One, proprio lì in piazza accanto al nostro Village, grande inaugurazione delle attività il giovedì pomeriggio con interventi di Ivan Capelli, ex pilota, giornalista sportivo per la RAI dai circuiti di F1 e neo presidente di ACI Milano e Giorgio Terruzzi giornalista e autore tra l'altro di "Suite 200 - l'ultima notte di Ayrton Senna", entrambi insigniti di un riconoscimento da parte di Scuderia Ferrari Club Lombardia.

Sono lì, presso il favoloso Motorhome dell'SFC Nuvolera, appositamente allestito ad Area Hospitality e faccio amicizia con i soci delle altre scuderie lì presenti, chiacchieriamo su chi siamo, dove siamo e cosa facciamo; volti sorridenti ed aria divertita perché mentre "si lavora" c'è il tempo per un bicchiere di vino e una battuta! Sono soprattutto i soci di Nuvolera, in primis Fabio, a cui do volentieri una mano, a curare l'area fantasia bimbi "Disegna la Tua Passione". Intanto in molti si avvicinano all'Infopoint SFC dove le ragazze spiegano perché iscri-

versi ad un club Ferrari. Ad attrarre di più l'attenzione dei passanti è la Show Car in uso a SFC in modalità Pit Stop; in tanti fanno la fila per assaporare l'emozione dell'attività di replica del lavoro di squadra che si svolge in corsia box durante una gara di FI Grand Prix. Sono presenti anche i simulatori della Ferrari Virtual Academy ed in tanti si arrivano per provare il brivido di una mini gara. Molto interessante l'area appositamente allestita per i bambini con attività educative riguardanti gli elementi di sicurezza stradale; polizia stradale pronta a fischiarci e bimbi su macchinine a pedali rigorosamente Ferrari, spesso spinte dai volenterosi soci di turno, che si divertono a scorrazzare su un tappeto verde di erba sintetica tra un segnale di stop ed una freccia di senso unico. Sabato sera ci trattenevamo fino a notte inoltrata ed è proprio quando cala il buio che l'atmosfera diventa ancora più elettrizzante, quasi surreale; noi con il cavallino rampante sulle t-shirt, tantissima gente per la strada, musica, bandiere Ferrari che sventolano alla luce fioca dei lampioni... L'esperienza mi ha talmente emozionata che ho deciso; lo farò anche l'anno prossimo. Così anche Francesco e Flavio. Chi di voi soci si vuole unire?

Giusy Costantino



Vintage

Sessant'anni di "Rosse" in America

Megaraduno americano il 12 ottobre per festeggiare i sessant'anni di importazioni su suolo statunitense delle belle di Maranello

Sessant'anni fa esprimersi con indosso il colore rosso, specialmente in America, suscitava in certi ambienti una diffidenza quasi maniacale. La Guerra Fredda imperversava e Yalta aveva precedentemente decretato l'appartenenza degli Stati Europei in occidentali e orientali, questi ultimi dispregiativamente appellati "rossi" per via del regime politico imperversante. Una cosa sola di rosso, facendo eccezione, forse andava contro tendenza fra il jet-set e gli enshtablements: il colore delle belle macchine, e fra queste "belle" appunto, le Ferrari. Quei gioielli che nel mondo delle competizioni davano filo da torcere a chiunque. Quel desiderio che faceva impazzire uomini e anche donne. Quel potenziale business italiano che se importato negli USA avrebbe sicuramente sfondato in tutti quegli ambienti dove giravano molti soldi e molta fama. Difatti, proprio sessant'anni fa, un ex pilota dalle vedute lungimiranti volle rischiare; Luigi Chinetti fondò la N.A.R.T. (North American Racing Team), un'azienda di importazione Ferrari, specializzata appunto nelle competizioni. Buon sangue non menti, tanto più che oggi, tramite il web, possiamo ammirare tantissime preparazioni di svariati modelli, allargati, alleggeriti e resi ancora più brutali da questa piccola scuderia che vinceva, e vinceva, e rvinceva. Vinceva sempre qualsiasi coppa. Oggi però, anche in America, i tempi si sono evoluti, nuove idee, nuove strategie, nuovi mercati, ma Ferrari, comunque la si

scorga, rimane sempre una tradizione. Una leggenda che spegne sessanta candeline di insediamento USA. Un evento che il dodici ottobre coincide anche con il passaggio di consegne fra Luca Cordero di Montezemolo e Sergio Marchionne. Si è pensato pertanto di organizzare qualcosa di memorabile. Un gigantesco evento composto da tante piccole iniziative su tutto il suolo americano. Base operativa a Beverly Hills, nella prestigiosa Rodeo Drive dove, protagoniste, saranno le Rosse di Maranello. Una cosa mai vista prima d'ora: ben mille esemplari, di cui sessanta fra le più significative. Fra queste ne spicca una in particolare. Una proposta proprio da Chinetti in persona ad Enzo Ferrari, proponendogli di fare uno strappo alla regola, sapendo quanto il Drake fosse avverso alle spider; e l'autorità suprema, sempre non troppo tenero dietro gli occhiali scuri, diede il suo assenso con un silenzio che volle significare tutto e niente.

Ma la macchina arrivò, anzi ne arrivarono 10, modificate solo ed esclusivamente per il mercato americano. Si tratta della superonica 275 GTB/4 spider disegnata da Pininfarina. Inutile ricordare che, come tutte le supercar in edizione limitatissima, nessuno dei dieci esemplari fu uguale all'altro. Ne vennero costruiti alcune per le gare, fra cui una giallo pastello Max Meyer che la NART fece condurre a due signore, come a sottolinearne la sua facilità di guida. Successivamente questo modello, composto da un antiestetico roll

bar posteriore, fu ridipinto in rosso metallizzato e utilizzato nelle riprese del film con Steve McQueen "The crown affaire", il quale guarda caso se ne innamorò all'istante. Oggi la vettura è ancora esistente e riportata al suo colore originale. Della medesima serie esiste anche una versione più stradale, forse più propensa a sfrecciare fra le Highways, oppure a sfilare a Miami Beach su lungomari mozzafiato, realizzata nel '67. Una versione battuta all'asta di RM auctions di Monterey per ben 27,5 milioni di dollari (20 milioni di Euro circa): forse la Ferrari più cara mai venduta ad un'asta, appartenuta ad un altro ex pilota, Eddy Smith, e rimasta in suo possesso per ben quarantasei anni. In livrea rossa monta in tutto e per tutto lo stesso motore Colombo a 12 cilindri che da sempre ha conferito coppia e velocità a vetture superleggere come le 275. Essa fu acquistata direttamente da Chinetti a 100.000 dollari (circa 75 mila Euro odierni) prima di cederla al pilota. Oggi la famiglia Smith, essendo unanime alla sua vendita per non vederla più "in prigione" nella loro gabbia dorata a Lexington in North Carolina, tolte le commissioni per la casa d'aste, ha deciso di devolvere il totale ricavato in beneficenza attraverso una fondazione intitolata ad Eddy Smith e ad altre associazioni locali. Nulla da dire; comunque ci si comporti con una Rossa, la Casa Madre gode sempre di un ottimo marketing strategico.

Mauro Modena

Vintage

Salon Privé London 2014

Uno dei motivi che hanno spinto la redazione ad adottare la rubrica "Vintage" è il continuo – per fortuna – proliferare di concorsi d'eleganza, aste, ritrovi ed eventi il cui oggetto è l'auto storica. Inutile ribadirlo, anche e soprattutto fra tale categoria la Ferrari è una cattedrale di sapienza. Quest'anno, dopo Goodwood, Londra è stata la capostipite delle old timer di un certo tipo con il "Salon Privé". Un evento nato da pochi anni ed in continua evoluzione, recentemente pubblicizzato alle masse, dove storiche mondiali, one off e prototipi fanno capolino nel giardino della tenuta privata dell'Hurlingham Club.

Rolls, Alfa Romeo, Ferrari, le immancabili Maserati e tante, forse tutte le altre marche di altissima fattura con i loro pezzi unici si sono ritrovate nella mondanità

per fare un giro virale al grande pubblico tramite i social network. Una presenza nostrana? Enzo, LaFerrari di Jamiroquai, una F12 TRF, ovvero una spider one off su base F12 con richiami delle vecchie Testarossa anni '50, pagata da un cliente americano due milioni e mezzo di dollari più le tasse. Ma non solo: 365 Daytona berlinetta e spider, 250 swb, F12, 250 GTL, F40 Michelotto, svariata Superamerica e molte altre. Non basterebbe una pagina intera per elencarle tutte.

Complimenti dunque ai blasonati ed ultratradizionalisti britannici, i quali non hanno mancato di arricchire il loro evento con la punta di diamante italiana dell'automobile. Sempre in pista, e sempre in testa.

Mauro Modena



Motori nuovi ma non una Ferrari esaltante durante il mondiale, ma non si può mancare all'appuntamento più importante dell'anno

Quando la vittoria arriverà sarà ancora più gustosa

Peter arriva dal Quebec, da Montreal precisamente. Tutti gli anni viene appositamente dal Canada per seguire la Ferrari sul circuito di Monza

Villeneuve lo ha conosciuto, rimanendo ammaliato dalla sua tenacia e dalla sua tecnica

Pitlane

Formula Uno: a Monza bisogna esserci!

Cosa chiedere di meglio se non passare una fantastica giornata immersi nella natura in compagnia di auto super performanti nel tempio della velocità? Non è stata una gara fantastica per le rosse di casa, ma è sempre un'emozione grandissima vedere quelle macchine; anche se, ormai, di macchine è rimasto ben poco perché sono un concentrato di tecnologia su 4 ruote, che escono dalla prima



curva di Lesmo in piena accelerazione e ti passano davanti come missili terra/terra per poi vederli e soprattutto sentirli entrare e uscire dalla seconda di Lesmo e lanciarsi a tutta velocità verso il Seraglio. Anche se, come me, il 98,2% di Ferraristi e non preferisce il buon vecchio 8 cilindri, il suono di queste nuovissime macchine ha il suo perché. Sentire il turbo fischiare con un motore

1.6 che spinge a 13.000 giri è parecchio strano, simpatico e forse anche fastidioso. A parte questo, la gara non ha soddisfatto le aspettative del pubblico che secondo il mio punto di vista era molto meno dello scorso anno. Meno maglie Ferrari e più maglie Red Bull e Mercedes. Ma lo sport è così, si vince e si perde e, come ben sappiamo, Ferrari è abituata a vincere. Abbiamo il miglior pilota del mondiale ma ci manca la macchina e, come ci ha detto il dott. Mauro Apicella, è solo questione di tempo per riuscire a tornare sullo scalo più alto del podio. E noi aspetteremo, così quando la vittoria arriverà sarà ancora più gustosa!

Antonio Pellizzoni

Pitlane

A Monza c'è anche Peter

Durante la kermesse monzese di Scuderia Ferrari Club Village in piazza Trento e Trieste incontriamo Peter che ci avvicina galvanizzato davanti al motorhome della SFC di Nuvolera, dove rimane incantato dall'enorme aerografia di Gilles Villeneuve che lo caratterizza. Cordialmente si presenta, mi dice che è un grandissimo tifoso Ferrari e nel cuore, da sempre, ha Gilles



Villeneuve. Lo ha conosciuto, rimanendo ammaliato dalla sua tenacia e dalla sua tecnica. Inoltre è un suo compaesano, anche Peter arriva dal Quebec, da Montreal precisamente. Tutti gli anni viene appositamente dal Canada per seguire la Ferrari sul



circuito di Monza, per vedere le Rosse correre in patria ed ovviamente anche i GP canadesi non se li è mai persi. Con un'inglese dall'inevitabile accento francese mi chiede delucidazioni in merito alle attrazioni Ferrari presenti in piazza. Gli spiego che ciò è organizzato da Scuderia Ferrari Club Lombardia con il semplice scopo di promuovere e diffondere la passione Ferrari, senza alcun scopo lucrativo. A quel punto, con gli occhi lucidi, mi prende la mano destra portandola al suo cuore dicendomi: "Oh, this is the real great passion". Apre il suo zainetto e mi dona tre stampe con delle fotografie di Gilles Villeneuve che ha personalmente scattato nel 1981 sul circuito di Montreal.

Osservare un grandissimo appassionato che ogni anno affronta un lungo viaggio per vedere correre le Ferrari, che porta con sé il ricordo di quel pilota connazionale che lo ha fatto sognare, esultare e piangere e che si emoziona davanti ad una grande iniziativa di noi ferraristi ci fa capire di quanto sia importante e gratificante l'operato di una Scuderia Ferrari Club e di quanto il Cavallino non sia solamente un prestigioso emblema.

Flavio Paina



Ferrari Universe

In pista a 300Km/h per un'ora

Datemi una Ferrari e vi farò vedere cos'è capace di fare. Una sfida raccolta nel '98 e raccontata, ai tempi, da Quattroruote, per testare la resistenza di una Ferrari 550 Maranello lanciata per un'ora a trecento km/h in pista, al circuito TRC in Ohio. Lo scopo di tale test fu quello di immagazzinare più dati possibili sulle sollecitazioni meccaniche di una supercar di serie, progettata appositamente per le altissime velocità, in tutta la sua componentistica. Il record mondiale fu detenuto precedentemente da una Corvette, ma con gomme slick ed un assetto non propriamente di serie, mentre la Ferrari in questione ebbe solo l'aggiunta di un roll bar in vista di ben precise norme sulla sicurezza. Duillio Truffo si cimentò nell'impresa per mezz'ora, per poi dare il cambio ad un altro abile driver, Csaba Csere (leggi Ciaba). Dopo un primo giro per testare la pista ed il comportamento stradale della vettura, Duil-



lio comunicò due pericolosi avvallamenti nel circuito. Le curve, a 180 gradi sopraelevate con inclinazione variabile fra i nove ai trentasei gradi. La corsia più esterna utilizzata per il test aveva una pendenza media di ventotto gradi per quattro metri di larghezza, la quale garantiva una perfetta aderenza fino ai 225 km/h, si pensi che tutte le curve sono state affrontate ad oltre trecento all'ora. Ciò comportò un'accelerazione laterale di circa 0.5 grammi e una verticale complessiva di 1.5, valori da tener in stretta considerazione viste le gomme di serie Michelin MXX3 della vettura. Premesso questo cominciò il test vero e proprio. Truffo affrontò la prima curva affondando il pedale, innestò la sesta e la vettura risultò stabile fino ai 5800 giri, dopo i quali si sentì letteralmente schiacciato al sedile e, data l'accelerazione centrifuga, non rimase immune da una capocciata verso l'esterno cen-

trando in pieno il roll bar. Tutto sommato però, il 550 Maranello non si scompose di una virgola. Una potenza devastante quella macchina, commentò in seguito. Nel corso del test non scese mai sotto i trecento per ben trentacinque minuti. Curioso sapere che giunto all'avvallamento più accentuato, nel scegliere se rimanere a tavoletta o rallentare, scelse la prima opzione, letteralmente facendo saltare la vettura e facendole prendere una poderosa botta all'avantreno visto il peso esercitato dal motore anteriore. Anche lì, tutto a posto. Velocità massima ottenuta 328 all'ora. Un primato, riuscendo a battere in tutte le sue percorrenze la Corvette detentrica fino ad allora del record. Sosta ai box, rabbocco del carburante, cambio gomme e cambio pilota. Venne il turno di Ciaba. Egli tirò la vettura per i restanti trenta minuti, stabilendo al termine del test un record complessivo sui 100 Km una velocità di 304 km/h, sulle 100 miglia 306,037 all'ora e per tutta la durata del test (un ora) i 296,168 all'ora. Quest'ultimo punto per via della sosta ai box per il cambio pilota.

Mauro Modena

Ferrari Universe

Fuori Montezemolo, dentro Marchionne

“Come appassionata e tifosa Ferrari non posso che ringraziare un Presidente che “da sempre” ha rappresentato un continuum con Enzo Ferrari in quell'azienda che fa dell'Italia l'eccellenza nel mondo. Caro Presidente, faccia sua la frase celebre di Enzo Ferrari: “Con tanti riconoscimenti, mi è venuto il dubbio di essere qualcuno” ...e sì, Lei ha contribuito alla grande, tra alti e bassi, gioie e dolori, a fare della Ferrari di ieri la Ferrari di oggi, sempre uguale a se stessa, sempre più eccezionale! “Non si può descrivere la passione, la si può solo vivere” (cit. Enzo Ferrari) e Lei lo ha fatto. Complimenti e grazie di tutto cuore.”
Questo il mio saluto a quello che è stato, è e resterà per sempre, per antonomasia, il Presidente della Ferrari. Perché, si dica quel che si dica, “il cuore” Montezemolo ce lo ha messo sempre, fin da quando era al fianco di Enzo Ferrari nei suoi anni da Direttore Sportivo. Ormai Maranello è in fermento dopo il botta e risposta al veleno, tra i due manager, durante il week-end del Gp d'Italia a Monza, con voci e smentite che viaggia-

vano veloci come una Ferrari. 10 settembre 2014, via Enzo e Dino Ferrari è gremita di gente così come la sala stampa del Museo Ferrari, perché questo è il luogo scelto per l'addio di Montezemolo alla presidenza Ferrari; ore 14.00 “Lascio la Ferrari. Lascio perché è il momento giusto per farlo, dopo ventitré anni incredibili. Esco dall'azienda con orgoglio, perché è finita un'era e ora la Ferrari è comunque in buone mani. In ottime mani, quelle di Sergio Marchionne. Ora si aprirà un nuovo ciclo!” Gli occhi sono tutti per Montezemolo, che pare però più taciturno del solito; finisce l'era dei suoi anni di grande impegno e sforzo per quella Ferrari che con lui è rinata dopo un periodo molto buio, sia riguardo ai conti che riguardo ai risultati nelle competizioni. E' visibilmente commosso l'Avvocato, con la voce spezzata, mentre ringrazia, con dovuto rispetto, Amedeo Felisa, Jean Todt e Michael Schumacher, con i quali ha vissuto momenti di imperitura memoria. Che farà l'Avvocato dal 13 ottobre? Si dedicherà alla famiglia,



così dice, e poi? Alitalia o Chrysler... staremo a vedere!
Marchionne, al suo fianco, con il solito “maglioncino blu” su camicia d'ordinanza, passe-partout 4 stagioni, qualunque sia il clima, qualunque sia la moda del momento, è sorridente. Anche lui quando parla è chiaro: vuole puntare molto sulle competizioni per aumentare l'appeal del brand ed aumentare i già considerevoli ricavi degli ultimi anni. Rimarca i risultati deludenti in F1 e dice che fino a che sarà presidente lui la Ferrari rimarrà nel circus iridato: le risorse umane ed economiche per tornare a primeggiare ci sono con Alonso e Raikkonen al centro del progetto. “La Ferrari è nata e morirà italiana” parole di Marchionne: e sia così!

Giusy Costantino



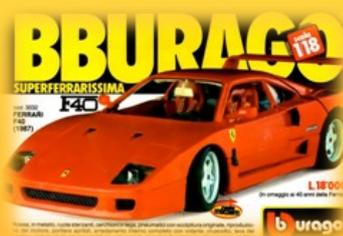
Modellismo, torna il brand del passato?

C'è forte aria di cambiamento in Ferrari e, casualità, ciò riguarderà anche il settore del modellismo statico tanto caro a molti nostri tesserati. Mattel che con le linee Hotwheels Elite e Foundation dal 1999 detiene l'esclusiva per la realizzazione di tutti i modelli in scala 1/43 ed 1/18 (lasciando solamente una minima parte di modelli ad altri produttori) per il 2015 non rinnoverà l'esclusivo accordo con Ferrari. La notizia appresa con una certa sorpresa da tutti gli appassionati modellisti è stata ufficializzata lo scorso mese d'agosto. Le cause di questo divorzio non sono note, ne tantomeno si conosce se sia stata Mattel a non voler più rinnovare il contratto o viceversa. Si può però ipotizzare una considerazione. Quando cinque anni fa l'esclusiva passò di mano dalla italianissima Burago all'americana Mattel in sostanza cambiò ben poco, se non altro per un lieve incremento della fedeltà nella riproduzione dei piccoli dettagli. Per contro alcuni modelli Mattel non vantavano stampi accuratamente proporzionati come quelli offerti da Burago, fatta eccezione per quelli che aveva ereditato da

quest'ultima. La produzione passò inevitabilmente dall'Italia alla Cina, paese in cui Mattel ha gli stabilimenti. La svolta fu quando Mattel decise di introdurre la linea premium denominata Elite con l'intenzione di far concorrenza a case come la nipponica Kyosho, che vantano un'elevatissima qualità nelle riproduzioni. Se inizialmente i modelli Elite erano ben distanti dai produttori premium col tempo si affinarono notevolmente e di conseguenza il prezzo di acquisto lievitò in maniera esponenziale. La linea di base Foundation nel frattempo ebbe un enorme calo di qualità, che solo recentemente è tornata su buoni livelli costruttivi. Anche in questo caso il prezzo col miglioramento della produzione venne ad aumentare. In pratica tutti i modelli proposti da Mattel erano diventati non più oggetti di larga distribuzione, ma oggetti di nicchia dedicati solamente a collezionisti esperti. Ovviamente i numeri globali di vendita, seppur rinfrancati da un consistente aumento dei prezzi d'acquisto, andarono diminuendo. Ora cosa succederà? E' un bell'enigma perché per il 2015 l'esclusiva per la riproduzione dei modelli

Ferrari se l'è aggiudicata la cinese May Cheong, società che ha acquistato il marchio italiano Polistil e nel 2005 il marchio californiano Maisto che anni prima aveva acquisito a sua volta il marchio Burago, quindi May Cheong vende modelli in scala con questi tre marchi. Non è dato sapere quindi con quale di questi verranno proposte le Ferrari in miniatura a partire dal 2015. Un'ipotesi suggestiva e nostalgica potrebbe essere quella di riportare il marchio Burago agli antichi fasti proponendo una vasta linea di Ferrarine come quelle che fra gli anni 70 e 90 facevano innamorare e sognare appassionati di ogni età. Oppure verranno utilizzati almeno due dei tre marchi per differenziare le linee più economiche da quelle più dettagliate. O ancora nascerà un brand inedito esclusivamente per le riproduzioni delle vetture di Maranello. Inoltre non si conosce se May Cheong deciderà con Ferrari di proporre due linee di modelli, uno standard ed uno premium seguendo la strada intrapresa da Mattel. In ogni caso noi modellisti ci auguriamo che la qualità rimanga su livelli medio alti, magari con prezzi più appetibili e che le nuove uscite abbondino proponendo anche qualche modello storico che fin'ora non è stato ancora riprodotto.

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 a member of:



Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l.
c/o Ferrari S.p.A.
Via Abetone Inferiore, 4
41053 Maranello (MO) - Italy

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
ringrazia i principali sostenitori

