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 41 LUGLIO-AGOSTO 2017

Start - 70

Ne abbiamo parlato più volte dei primi 70 anni della Ferrari. Un calendario ricchissimo di eventi per tutto il globo (noi abbiamo assistito alle celebrazioni di Monza e Torino) non tanto per pubblicizzarsi o per rafforzarsi, non serve, ma per celebrare un Marchio che non è fine a se stesso ma è molto più di ciò che rappresenta. Un nero e sempre arzillo Cavallino che in soli 70 anni (considerando la media dei i marchi celebri 70 primavere sono relativamente poche) è diventato il marchio più famoso al mondo arrivando davanti anche ad un colosso onnipresente come Coca Cola che di anni ne ha 131. La cosa che fa specie è che il Cavallino di Maranello è noto anche in quei paesi in cui l'automobile non esiste. Perché allora questa notorietà assoluta? Nel 1947 quando Enzo iniziò il suo lavoro si pose come unico obiettivo la vittoria in pista. Tenacia inesauribile, grandissima conoscenza tecnica e tanto fiuto per gli affari. E tanti sogni. Ferrari si affermò subito in gara, nel giro di un paio d'anni le Rosse correvano già in tutto il mondo mandando in crisi i guru del settore. La gente acquisiva sempre più interesse verso le competizioni che in quegli anni conobbero una vera e propria impennata. I gentlemen driver volevano guidare quelle vetture rosse che vincevano e che erano sulla bocca di tutti. Per avere proventi da investire nelle corse Enzo li accontentava, tutti tranne uno. Costruiva auto bellissime rimanendo sempre leggermente in deficit con la richiesta di mercato. Ai quei tempi i privilegiati che le guidavano potevano affermare "io ho la macchina che la settimana scorsa ha vinto a Le Mans" per esempio. Da li numerosi successi, notorietà ed una richiesta di mercato non completamente soddisfatta contribuirono a creare un mito. Che continua ancora oggi senza tentennamenti nonostante gli inevitabili cicli di alti e bassi a cui le corse (e non solo) sono soggette. Oggi chi compra una Ferrari a volte la commissiona anni prima, senza sapere come sarà la vettura. Incredibile vero? No è credibilissimo, perché Ferrari col tempo si è costruita un'immagine solidissima creando sempre modelli molto desiderabili cercando, nell'ottica della tradizione, di innovarsi continuamente seguendo le esigenze dei clienti. In pratica 70 anni or sono Enzo fece quello che molti oggi tentano di fare con le proprie attività. Non essendoci social network e potenti canali pubblicitari si basò unicamente sui risultati in pista che fecero inevitabilmente parlare la stampa creando un inarrestabile passaparola. Si innescò quindi un colossale desiderio da parte dei compratori, degli sponsor e un'enorme interesse nella gran parte persone che iniziarono ad appassionarsi e a sognare. Enzo Ferrari fu praticamente un precursore e grande visionario. Oggi Ferrari è molto più di un auto sportiva. E' competizione in innumerevoli classi, è uno stile di vita, è moda, è filosofia ed è passione. La storia della Ferrari ha saputo negli anni infondere nell'immaginario collettivo curiosità ed interesse come nessun'altra casa automobilistica era mai riuscita fin'ora. Basta osservare il numero di tifosi per rendersene conto oppure notare l'attenzione che genera il marchio stesso. Ferrari non è solo business, non è solo uno Status Symbol, è anche tanta passione. E la passione inevitabilmente accomuna, fa socializzare e diverte. E per avere una prova concreta di tutto ciò basta osservare la nostra Scuderia. Che da oggi ha un tocco di rosa in più.

Flavio Paina

SOMMARIO:

Start: 0
Editoriale 2
Member 2
Vintage 3
Pitlane 4
Ferrari Universe 4 5
Racing food 6
Photo finish 7

EDITORIALE — Nuova tinta per la Scuderia: rosa

Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista rosso Scuderia!

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

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

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

L'emancipazione della donna ha creato una vera e propria controrivoluzione delle carriere. A distanza di soli vent'anni nessuno si sarebbe mai immaginato che alcuni punti cardini delle professioni sarebbero stati ricoperti da esponenti del gentil sesso. Chi non ricorda ad esempio la manager rampante dell'ex Italtel Marisa Belisario? Un avamposto rosa dal quale è partito il riassetto delle pari opportunità, coinvolgendo nel tempo svariati settori anche nell'industria automobilistica e nelle competizioni. A tal proposito, oggi vi sono donne anche in antichi mestieri come nel restauro di auto storiche, nel calcio, e nelle gare di rally. Mansioni fino a ieri prettamente maschili ed oggi egregiamente interpretate senza problemi da fiori in gonnella. Anche nell'ambito degli Scuderia Ferrari Club alcune presidenze sono ricoperte da donne: difatti su 166 SFC, 12 presidenti sono di sesso femminile, ed in Lombardia con orgoglio ne contiamo una. La prima in assoluto. Il 7/7/2017 in Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio si è tenuta l'assemblea dei soci per l'elezione del nuovo presidente, ruolo oggi ricoperto da Giusy. L'improvvisa abdicata al trono di Luca Zebri per motivi personali, al quale fra l'altro va tutto il nostro ringraziamento, ha fatto in modo che Giusy fosse eletta all'unanimità come degna erede, al fine di impugnare lo scettro del comando per proiettarci verso vette stellari. Il cambio al vertice oltre a conferire una nuova rosea tinta al club, potrebbe amalgamare questa esperienza con un diverso savoir faire, che in alcuni ambiti non è mai troppo. Di sicuro il messaggio che la Costantino ha voluto subito ufficializzare è stato l'assegnazione del ruolo di direttore sportivo all'uscente Zebri, e mantenere invariato in toto l'intero organigramma: "Staff vincente non si cambia", come ha amato ribadire. Concludendo, possiamo affermare con certezza che da ora in poi, ogni evento, ogni comunicato, ogni decisione e quant'altro lo si potrà leggere sotto una prospettiva bivalente, più aperta e capace di suscitare l'entusiasmo di quella parte di club che finora ha sempre - a torto o ragione - vissuto un po' in ombra: il gentil sesso. Ma cari uomini del sodalizio, non preoccupatevi … siete sempre voi a portare i pantaloni!

Mauro Modena

Member — SOTTO UNA NUOVA VESTE

Come caporedattore, va bè, anche senza esagerare, come addetto stampa, mi conoscete già. Il problema è che adesso dovrete provare ad abituarvi a vedermi sotto una nuova veste, anzi la prima che si deve abituare sono io…e allora facciamo che lasciamo tutto invariato, che sono la solita Giusy. Comunque resta tutto come prima nel nostro sodalizio; il consiglio direttivo, lo staff e la redazione di Cuore Rampante. Restano invariati la passione e la voglia di fare, i sorrisi e le chiacchierate, le allegre mangiate e bevute ed i dolci, le gite e gli eventi. E soprattutto restiamo invariati NOI soci che siamo il club. Siamo sempre NOI, questa bella family che nei primi mesi di questo anno si è divertita ed è cresciuta intorno al nostro Luca Zebri. Luca passa il volante a me: vi posso assicurare che a guidare sono brava, a fare il presidente invece devo ancora imparare. E posso farlo solo con il vostro aiuto. Allora Luca, che ormai ne mastica da presidente, lo nominiamo Direttore Sportivo, … e nominiamo tutti voi parte attiva ed integrante del club, per vivere tutti insieme la nostra passione Ferrari. Grazie a tutti voi per la fiducia.

Giusy Costantino

Vintage — UNA FERRARI " MONDIALISSIMA "

Delle snobbate Dino 308 GT4 2+2, presumibilmente non fu apprezzato non tanto il concetto di avere quattro posti all'interno di una Ferrari, quanto forse la linea disegnata da Bertone anziché dai soliti abituali designers. Pertanto si cercò di ovviare affidando al genio di Pininfarina un nuovo stile, ma con lo stesso propulsore delle 308. Nacque così la Mondial 8. Visto però lo scarso "attachement" in Italia mentre era venduta in grandi numeri all'estero, si decise di fare qualcosa per vendere di più nella sua terra natale, ossia correggere gli errori sfornando la versione successiva: la Mondial "Quattrovalvole." Migliore negli interni, nell'impianto elettrico, nella sistemazione del computer di bordo e nell'erogazione di potenza, cose per cui la "8" non andava così fiera. La "Quattrovalvole" volle mantenere lo stesso sistema di accensione Bosh K Jetronic, con iniezione elettronica Marelli MED 803A Digiplex. Venne dotata di quattrovalvole per cilindro, per un totale di 32 valvole e di 240 cavalli di potenza, per una velocità di punta di oltre 240 km/h. Ma il genio di questa macchina, con motore ad otto cilindri posteriore di 2990 cm cubici, fu il telaio tubolare dotato di un sottotelaio ad esso bullonato smontabile, facente modo che in caso di riparazione il motore potesse essere rimosso senza problemi. I risultati furono notevoli, ma paradossalmente fu vendutissima nei paesi inglesi e americani. Un'auto senz'altro meno sacrificata della precedente 308 gt4 ma dove il confort passava comunque in secondo piano (almeno per coloro destinati ad alloggiare dietro). L'esemplare provato è uno di quei modelli destinato alla commercializzazione USA nel 1982; ha mantenuto pertanto le luci di ingombro laterale e un paraurti leggermente allungato ma dipinto di rosso. Alla guida si presenta molto fluida, ma allo stesso tempo non manca di rimarcare la sua connotazione di sportiva di razza: coppia alta, sterzo - frizione durissimi e con il classico selettore del cambio in alluminio a cinque rapporti a marce invertite. Innesti secchi e precisi. Una volta partiti lo sterzo si alleggerisce notevolmente, ma rimane pur sempre diretto e precisissimo. Oltre a questo si consideri il baricentro posteriore, in curva si deve anticipare, ma non troppo, onde andare direttamente in testacoda. La tenuta di strada è ottima, si possono effettuare curve strettissime anche in rapporti alti, senza che la vettura possa flettere pericolosamente. Una Mondial "Mondialissima" visto la sua destinazione iniziale, ma versatile su ogni tipo di strada e condizione. La vettura è capace di donare sensazioni di guida vecchio stampo nonostante venga surclassata in termini di prestazioni da una vettura odierna di classe medio alta. Ma lo stile è stile, pertanto attenzione alla guida; e soprattutto alla frenata, la quale è lunghissima e se non calcolata bene, si rischia di trovarsi davvero oltre atlantico una volta arrestatisi.

Mauro Modena

Vintage — LE FERRARI DEL MARE

Domenica 4 giugno, con lo spirito di amicizia tipico di noi ferraristi, i possessori degli stupendi Riva, motoscafi d'epoca velocissimi e fiammanti, si sono dedicati a noi portandoci con i loro gioielli ad ammirare dal mare l'incantevole costa ligure di levante. Ammiriamo lo splendido Riva Aquarama "Follia", interamente in legno, costruito nel 1972; sono i suoi due V8 a renderlo velocissimo. L' Aquarama divenne, col tempo, più di una semplice barca. Questo motoscafo era ed è ancora oggi celebrato in tutto il mondo come una vera e propria icona leggendaria per la sua velocità, la bellezza delle forme e per la fama di molti fra i proprietari di tali motoscafi; il modello era e rimane come uno dei più bei motoscafi al mondo e definito «la Ferrari del mare», «lo Stradivari delle barche», «la regina della Costa Azzurra». Un orgoglio bergamasco presto diventato orgoglio nazionale. Partiti da Rapallo sul Follia ci siamo diretti alla Baia del Silenzio per poi sbarcare a Sestri Levante dove, dopo uno spuntino, approfittando di un mare straordinariamente caldo per il periodo, non abbiamo resistito alla tentazione del primo bagno di stagione. Ripartiti abbiamo fatto rotta verso Portofino ed il suo incantevole porticciolo tra Ville e yacht. Di ritorno a Rapallo eravamo carichi di entusiasmo per aver trascorso una giornata tra mare e cielo a bordo delle Ferrari del mare. Riprese le nostre Ferrari ci siamo immersi nel traffico dell' affascinante e panoramica Aurelia per raggiungere Villa Durazzo dove era organizzata la cena di gala; qui oltre che la piacevole compagnia degli amici dello Scuderia Ferrari Club Rapallo abbiamo goduto anche di quattro chiacchiere col nostro Mauro Apicella, head of Scuderia Ferrari Club. Il mio grazie e quello degli altri amici di SFC Bareggio partecipanti all'evento va a Orlando Gentile ed al suo sodalizio SFC Rapallo: da tempo non partecipavo ad un evento di tale livello.

Placido Ruggeri

dal 1919
ARTI GRAFICHE
Rossanigo

Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011
info@artigraficherossanigo.it
Le tue stampe realizzate con cura e precisione. Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.

BARONI
dal 1936 al Vostro fianco

Via Roma, 24
20010 Bareggio (MI)
tel. 02 9013238
autobaroni@libero.it

Dal 1936 al vostro fianco col nuovo e con l'usato

Gran Sasso Car
Via Gran Sasso, 49/51
20010 Bareggio (MI)

tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

Oltre alla vendita e ad una accurata assistenza, noleggio auto d'epoca con conducente per cerimonie

Pitlane — Ruota a ruota

Cari soci lettori con l'inizio dell' estate abbiamo assistito ad un ritorno alla competitività della Mercedes GP in parte dovuta alla conformazione delle piste in cui si sono svolti i Gran Premi ed in parte dovuta anche al naturale sviluppo delle monoposto che ogni team sta seguendo lungo un percorso predeterminato ad inizio stagione. Ci comunicano che in Ferrari vi è stato un naturale avvicendamento con Lorenzo Sassi quale responsabile della power unit, quindi ne prendiamo atto. Ad onor del vero bisogna anche dire che la Rossa negli ultimi Gran Premi è stata bersagliata da qualche caso di vera e propria sfortuna come nel recente GP di Gran Bretagna dove entrambi i piloti si sono ritrovati negli ultimi tre giri col pneumatico anteriore sinistro completamente fuori uso e con la necessità di rientrare per un pit-stop di emergenza. Analizziamo un po' i fatti; quest'anno la SF70H ha dimostrato un buon passo gara, velocità in rettilineo accettabili e soprattutto gli sviluppi portati in pista, di volta in volta, funzionano. Capitolo Sebastian Vettel; il nostro Driver è prima di tutto un Essere Umano e come tale io giustifico le sue reazioni durante il GP di Baku; ci ricordiamo dei vari Mansell, Piquet, Villeneuve(Gilles) di come reagivano in pista di fronte ad un imprevisto od uno sgarbo subito in pista? Bene, il pubblico vuole lo show, lo spettacolo, i sorpassi. Una volta i piloti erano soprannominati "I Cavalieri del Rischio" quando all'uscita della seconda di Lesmo non c'erano ampie vie di fuga ma bensì un guardrail che ti aspettava minaccioso ed ai tempi tale curva veniva affrontata in pieno oppure l'Eau Rouge e la successiva salita del Raidillon queste sono curve che han reso celebri la Formula Uno nel mondo. Ricordate il sorpasso fatto da Hakkinen su Schumacher nel 2000 con spettatore involontario Riccardo Zonta? Questi sono gli episodi che rendono grande questo Sport che ci fa battere forte il cuore. Purtroppo oggi siamo assopiti ed annientati dalle decisioni dei giudici di gara di fronte ad ogni mancato sorpasso oppure al minimo contatto tra le monoposto. Il mio motto per i prossimi anni vorrebbe essere: "Meno decisioni tribunalizie da parte dei commissari di gara e più possibilità di sorpasso in pista". Certo al momento è una mera utopia ma senza sogni come facciamo a guardare verso un futuro intrigante che ci riavvicini sempre più alla Formula Uno? Permettetemi due parole su Robert Kubica che ritornato in pista su di una Formula Uno messagli a disposizione dal Team Renault ha dimostrato ancora una volta di quale pasta è fatto e lasciatemi dire che sarebbe una gran bella cosa rivederlo di nuovo sulla griglia di partenza di un GP con tutta la sua carica emotiva e la grinta che lo hanno sempre contraddistinto. Forza Robert! Ora torno con i piedi saldi a terra, mani sulla tastiera, vi saluto ed auguro a tutti una Buona continuazione di Visione del Mondiale di Formula Uno 2017. Ritorno al Nostro Unico Motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi fare".

Luca Zebri

Avevamo parlato dell'importanza dei sali minerali iniziando dal cacao. E ora che è estate? Beh

Ferrari Universe — Arrivederci a fine agosto

Ed è arrivato il momento di chiudere per ferie; ci salutiamo venerdì 28 luglio e ci diamo l' arrivederci al 25 agosto. Per chi parte e per chi resta, che sia mare o montagna, lago o città d'arte, l'importante è che vi divertiate o anche solo che vi riposiate. Ma ricordate di prendervi cura di voi e fate scorta di sole..le persone più belle hanno il sole dentro! Buone vacanze a tutti!

Giusy Costantino

Ferrari Universe — Una domenica speciale

Una domenica diversa ed emozionante, quella del 25 giugno 2017, trascorsa all'oratorio di Cuggiono, con l'associazione A.S.D. Ticino di Cuggiono. Nel cortile dell'oratorio abbiamo esposto 5 vetture dei nostri soci per la festa di chiusura dell'anno sportivo dell'associazione, che si occupa di far fare sport a ragazzi disabili della zona. Era prevista anche una partita di calcetto, tra una selezione di soci del club e la squadra dell'associazione, ma il buon Caronte, che in quei giorni infuocava mezza Italia, ci ha battuto 4-0, costringendoci a rinviare la partita a settembre-ottobre, in attesa di temperature più "umane" che ci consentano di prenderci la nostra rivincita contro Caronte. Così, l'unico esercizio fisico a cui tutti si sono con "grossa fatica" sottoposti, è stata la ginnastica con le mascelle, esercizio molto ben riuscito, grazie ad un buonissimo pranzo preparato dagli chef dell'associazione, il tutto condito con una buona dose di buon vino. Nel pomeriggio poi, è stato premiato l'impegno di tutti i ragazzi dell'associazione, nelle loro attività sportive, con coppe, divise nuove fiammanti e altri doni vari. I ragazzi, da parte loro, hanno ricambiato tutti noi presenti alla premiazione, con immensi sorrisi e gioia, ma la cosa più emozionante è stato il discorso di ringraziamento di un ragazzo, una breve frase che ha davvero colpito ed emozionato tutti noi. Quindi ci prepariamo con entusiasmo per la partita che ci sarà, e tutti ci impegneremo per essere presenti ancora più numerosi per una nuova domenica diversa ed emozionante.

Mirco Minghelli

Ferrari Universe — Milioni e milioni….

…di dollari! Tra i dodici ed i sedici milioni di dollari, circa tredici milioni di euro è il presumibile prezzo a cui, secondo gli esperti della casa d'aste Gooding & Company verrà battuta la Ferrari 275 GTB/C del 1966, ottavo dei dodici esemplari realizzati. Un nuovo proprietario la stapperà al vecchio che la possiede da tredici anni e l'ha fatta restaurare l'ultima volta nel 2007. Non sapete dove andare in ferie ad agosto? Vi suggerisco di fare un pensierino per la California, oltre a godervi mare e sole, fate un salto a Pebble Beach nota località turistica fra Los Angeles e San Francisco dov'è in programma ogni anno il famoso Pebble Beach Concours d'Elegance. Qui, tra vetture storiche e prototipi moderni, potrete provare ad accaparrarvi la Ferrari 275 GTB/C deriva in larga parte dalla Ferrari 275 GTB. L'aggiunta della "C" di "competizione" da alla vettura la sua connotazione "corsaiola"; ha dettagli più elaborati rispetto al modello da cui deriva e una parte della sua tecnologia deriva dalla 250LM. L'auto è leggera grazie alla carrozzeria realizzata con sottili fogli di alluminio, i vetri laterali e quello dietro sono in plastica e le ruote, anch'esse in alluminio, pesano meno rispetto a quelle della 275 GTB. A far cantare la vettura è il motore V12 3.3 adotta le valvole della 250 LM, pistoni da gara, carburatori maggiorati, un albero a gomiti ridisegnato e la lubrificazione a carter secco, più efficace in pista rispetto al carter umido delle 275 GTB. La vernice è Argento Metallizzato ed è abbinata agli interni completamente neri. Che dire, eleganza allo stato puro con un cuore sportivo! E se i soldi per partecipare a questa asta ce li avete per voi sarà uno sfizio in più comprare a soli €10.000 la riproduzione in scala 1:8 della LaFerrari Aperta, supercar da 963 CV costruita in 209 esemplari. Il modellino è disponibile in Nero Daytona o Rosso Corsa, misura 60 cm in lunghezza, richiede 310 ore di lavorazione, è realizzata utilizzando materiali come la fibra di carbonio, l'acciaio inossidabile e la resina di poliuretano, scegliendo per la carrozzeria le vernici ufficiali provenienti da Maranello ed è prodotta dalla Amalgam. Quindi vi consiglio, tornando da Pebble Beach, in settembre, volate a Londra, e con i soldini rimastivi in tasca, di questa LaFerrari Aperta in scala 1:8, aggiudicatevi l'esemplare unico in Bianco Italia. Vi costerà un'altra bella cifretta… ma spiccioli in confronto alla 275 GTB/C.

Giusy Costantino

Racing food — D'estate stiamo leggeri

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

Spesso capita di sentire un po' di spossatezza. Sappiamo bene che bisogna idratarsi, ma molto importante è anche come combiniamo gli alimenti e questo vale in realtà per tutto l'anno. Se mangiamo pasta con carne o latticini insieme al pesce, la digestione non ne giova e nemmeno la salute. Ci sentiamo stanchi. Già perché una cattiva digestione può essere, a lungo termine, causa di innumerevoli disturbi o carenze nutrizionali. Se un alimento si scontra con altri o fermenta nello stomaco, i nutrienti non vengono assimilati (digeriti) e quindi il nostro organismo non funziona correttamente. Come fare quindi? Semplice. Fare gli abbinamenti giusti: carboidrati complessi patate, pasta integrale, riso integrale o altri cereali integrali con tante verdure. E questo a pranzo. Ogni tanto possiamo concederci la carbonara o le lasagne, non deve essere routine. La sera poi bisogna star leggeri quindi evitiamo pane e pasta e preferiamo carne o pesce o altre proteine animali sempre separate, ma con tante verdure. Il pesce essendo più leggero si può abbinare con piccole porzioni di patate o pasta. Di sicuro arrivati fin qui avete imparato che i dolci (compresa la frutta) vanno mangiati lontano dai pasti… vero? Analizzeremo prossimamente il motivo.

Giulia Moscatelli

Racing food — Altro che Esta the...

importanza dei sali minerali iniziando dal cacao. E ora che è estate? Beh il cioccolato fondente, sotto forma di sorbetto, si può certamente mangiare, ma sfruttiamo ciò che ci offre la natura in questo periodo… ovvero? Melone e anguria! Hanno molte cose in comune come quella di essere dolci, freschi e perfetti anche per chi deve seguire una dieta controllata. Solo 30 calorie, l'anguria addirittura 15, per 100 grammi! Questo perché sono frutti ricchissimi di acqua e fibre e… Ne basta una fetta per riattivare l'intestino pigro perché l'acqua e le fibre depurano l'organismo dandoci anche un grande potere saziante. Cosa c'è di meglio? Attenzione, però; se mangiati dopo pasto, possono causare gonfiori e meteorismi un po' come i fagioli per intenderci. Con una bella fetta di anguria, ingeriamo circa mezzo litro d'acqua che diluisce i succhi gastrici rallentando così la digestione: ciò non significa che l'anguria non sia digeribile, basta mangiarla lontano dai pasti. E prosciutto e melone quindi? Se mangiato prima del pranzo ci da un senso di sazietà così da placare il languorino. Non sono solo gustosi e dissetanti, ma anche ricchi di sali minerali e vitamine. D'estate perdiamo molti sali minerali che vanno assolutamente reintegrati, non di certo con le bevande arricchite di zuccheri. Nemmeno solo l'acqua è sufficiente. Quindi verdura a volontà e frutta. La presenza di fosforo, magnesio e calcio rendono melone e anguria ottimi alleati della resistenza ossea. Il magnesio, ad esempio, è fondamentale per il corretto funzionamento della trasmissione neuro muscolare. Per quanto riguarda le vitamine, c'è un'elevata disponibilità di Vitamina C, Vitamina A, Vitamina B6. Sapete che il colore di frutta e verdura è fondamentale per il nostro organismo? Già perché gli antiossidanti sono molecole che contrastano i radicali liberi. L'anguria è rossa per la presenza del *licopene*: diversi studi evidenziano il suo ruolo nella prevenzione di tumori dell'apparato digerente e del cancro alla prostata (World Foundation of Urology). A rendere arancione il melone è il beta carotene un potentissimo antiossidante capace di prevenire molte reazioni che avvengono nel nostro organismo, dall'infiammazione alla produzione di cellule cancerogene.

Il melone inoltre è abbronzante e protettivo quindi diamoci dentro al mare! I carotenoidi stimolando la produzione di melanina rendono il melone, insieme a carote e albicocche, un frutto prediletto per migliorare l'abbronzatura utile anche applicato sulla pelle scottata dal sole. Questi antiossidanti favoriscono persino la guarigione di tagli ed escoriazioni! Che aspettate?

Giulia Moscatelli

Photo finish — Le Ferrari e la malavita...

Quando si parla di Ferrari non lo si fa solo per passione, si parla soprattutto di sogni, di bella vita. Da sempre i gioielli di Maranello sono stati bramati da attori, cantanti, industriali, da Maharajàh e piloti. Anche da donne, come amiamo ricordare Jane Mansfield ad esempio, Prisca Taruffi e tante altre. Quando si parla di Ferrari purtroppo, non si può non riscontrare un dato oggettivo, benché scomodo, che ha contribuito nel tempo ad alimentare la macchina del mito: la malavita. Nella storia tutti i più potenti gangster hanno posseduto almeno una Ferrari, alcuni addirittura si sono fatti seppellire all'interno della loro Rossa. John Gotti, il Don di Teflon capo della famiglia Gambino negli anni ottanta ne possedé diverse. Egli amava sfoggiare, con potenti convertibili sulla costa della Florida, il suo status di "arrivato" ed incondannabile. In Italia il cosiddetto Jess il bandito, oltre le auto americane che solo lui negli anni settanta e ottanta riusciva a possedere, fu immortalato a bordo di svariate Berlinette 308, GTB e GTS. Rimanendo in Italia come non ricordare Felice Maniero boss della mala del Brenta, che per le auto del Cavallino aveva una vera e propria venerazione: cambiò così tante volte le sue Ferrari non tanto per il gusto di avere sempre l'ultima della serie, ma perché nel guidarle non era poi così abile. Renato Vallanzasca si narra ne ebbe due. Francis Turatello, il suo amico nemico probabilmente anche di più. Di certo il suo "socio" Nino Malacarne fu avvistato ad andare per bische al Giambellino su una fiammante dodici cilindri azzurrina. Andando verso la Capitale, come non ricordare la famigerata gang detta "Banda della Magliana", nella quale tutti i suoi sodali, ma proprio tutti, ne possederono almeno una. Enrico de Pedis, il boss della fazione dei Testaccini, addirittura girò per Roma nel periodo della sua latitanza con una Testarossa gialla ed una F40 (confiscata in seguito ad un ambiguo personaggio legato alla Banda). Ricordiamo oltretutto come anche nella vicenda della scomparsa di Emanuela Orlandi, nelle indagini il P.M. Otello Lupacchini menzionò più volte un misterioso "Uomo della Ferrari." L'identità di quest'ultimo non fu mai accertata. Volando fino in Colombia, Pablo Escobar, il più grande narcotrafficante di tutti i tempi possedé fra le altre auto una N.A.R.T. Esclusivamente equipaggiata per le corse. Escobar amava le auto quanto le competizioni. Certo accostare il nome della celebre casa del Cavallino Rampante a certi personaggi non le conferisce proprio un lavacro lustrale, ma è innegabile che questi nel loro campo furono dei Tycoon, e come tali hanno sempre desiderato il meglio.

Mauro Modena

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: direttoresportivo@scuderiaferrariclubbareggio.it

Presidente: Giusy Costantino
Direttore Sportivo: Luca Zebri
Capo Redattore: Giusy Costantino
Addetti Stampa: Flavio Paina
Mauro Modena
Giulia Moscatelli
Giusy Costantino
Luca Zebri
Collaboratori: Placido Ruggeri
Mirco Minghelli

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino
Luca Zebri

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori

BARONI 80° ★★★★★ dal 1936 al Vostro fianco

Gran Sasso Car
Via Gran Sasso, 49/51
20010 Bareggio (MI)

dal 1919 ARTI GRAFICHE Rossanigo

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

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

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

Rosse nel Polesine — Anno 2011