

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 47 LUGLIO-AGOSTO 2018

Start - Trafitti al cuore dalle Frece...



SOMMARIO:

Start	
Editoriale	2
Vintage	3 6
Member	2 4
Pitlane	4
Ferrari Universe	3 5
La penna ai soci...	5
Photo finish	7

La nostra passione per le eccellenze italiane è ormai nota e allora, nel nostro cuore, accanto a Ferrari, trovano posto le Frece Tricolori. Sono state proprio queste a tenerci, domenica primo luglio, con il naso all'insù e con le macchine fotografiche pronte a immortalare in magici scatti le incredibili acrobazie. È stata di nuovo Arona, a distanza di due anni, ad ospitare le evoluzioni delle Frece Tricolori, durante le quali si è potuta ammirare l'abilità dei piloti, vanto di tutta la Nazione. La Pattuglia esprime in maniera spettacolare le capacità e la tecnologia del nostro Paese e dell'Aeronautica Militare. Dopo il buon pranzo gustato presso il ristorante dell'Hotel Concorde, che abbiamo raggiunto agevolmente e senza problemi di traffico, e dopo aver buttato un occhio alla partenza del Gp d'Austria, abilmente posizionati sulla terrazza del parcheggio dell'hotel stesso dove avevamo esposto anche le nostre vetture Ferrari, abbiamo sentito i nostri cuori palpitare al rombo degli MB-339PAN, progettati dall'ingegnere varesino Ermanno Bazzocchi e costruiti negli stabilimenti dell'Aermacchi di Venegono Superiore in provincia di Varese, azienda che fa parte del gruppo Leonardo-Finmeccanica. I dieci velivoli squarciano l'azzurro del cielo con figure uniche nel loro genere, nove in formazione ed un solista. I piloti, selezionati nell'ambito dei reparti operativi dell'Aeronautica Militare, tutti con meno di trent'anni, con una esperienza minima di mille ore di volo, mostrano la loro fantastica abilità in volo, frutto di carattere, equilibrio, spiccata abilità e gestione della scarica adrenalinica nonché eccezionale capacità di lavorare in team. Colui che si diverte di più? ...sicuramente Pony10 ... E quando il fumo disegna nel cielo il Tricolore è difficile trattenere l'emozione. Quando lo spettacolo termina ci guardiamo in faccia come a dire: "no, già finito?" ...perché avremmo voluto ammirare le evoluzioni ancora e ancora... Restiamo a chiacchierare, come sempre da buoni amici, con un occhio puntato sui nostri cellulari e tablet, perché a Spielberg intanto il Gp sta per terminare e l'altro occhio ad ammirare il panorama con l'azzurro del cielo che si tuffa nel blu dello scenografico Lago Maggiore, felici di aver trascorso una domenica all'insegna del #liveyourferrari passion ma trafitti al cuore dalle Frece Tricolori...

Giusy Costantino



Foto di sfondo © Luca Zebri

#LIVEYOURFERRARIPASSION



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 migliori testate



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

Correva l'anno 2017, era il 7 luglio e Voi Soci, si proprio Voi, avete deciso che potevate correre il rischio di affidarmi la presidenza del club... e così è stato. Il nostro Luca Zebri mi ha passato il volante e, nonostante i suoi impegni lavorativi, ha continuato ad esserci... Lui e tutti Voi, con entusiasmo, passione, allegria, voglia di essere, voglia di fare avete reso questo anno fantastico. Un anno di Ferrari, un anno di emozioni, un anno di motori, un anno di gite, un anno di eventi, un anno di cene, un anno di dolci, un anno di incontri, un anno di amicizia, un anno di nuovi soci, un anno di storiche conferme, un anno top ... a ognuno di Voi con la sua particolarità e peculiarità dico grazie. Perché ognuno di voi, ognuno di noi è un fantastico tassello in questo nostro sodalizio, e lo sapete, siamo una squadra. Viviamo la nostra passione col nostro entusiasmo e intanto accanto a noi *panta rei*, tutto scorre. La cronaca porta alla ribalta un Sergio Marchionne che lascia FCA e noi sulla nostra rivista scriviamo tanto di Ferrari che è stata parte della sua realtà. Scriviamo di FUV e di Testarossa Evoluzione, scriviamo di F1 e di Notte Rossa, scriviamo dei 50 anni della Dino e della mostra "Il Rosso e il Rosa" a Modena, scriviamo di Asa 1000 e Ferrari Word. E già pensiamo a cosa faremo nei prossimi mesi, progettiamo, viviamo, realizziamo, perché *tempus fugit* e noi vogliamo viverlo alla grande, vogliamo stare alla grande! E anche questa estate che è alle porte vogliamo viverla alla grande. Allora a tutti voi BUONA ESTATE...

Giusy Costantino

Member — Lego, che passione!!!

Come tutti i bimbi ero un amante dei Lego, il fatto di essere il figlio del portinaio di un palazzo pieno di persone, piuttosto benestanti devo ammettere, ha fortemente aiutato l'accrescimento dei miei set, ma anche io avevo delle richieste specifiche, che i miei genitori e soprattutto i nonni, hanno sempre cercato di accontentare. Per fortuna non c'erano tutti quei set tematici come adesso, perché se no sarebbe stata la rovina. L'ultimo set che mi è stato regalato dai miei genitori, quando andavo già alle superiori, è l'auto chassis con motore a 6 cilindri funzionante, cambio e fari a scomparsa. Dopo quel set la mia fame si è assopita per anni, con una breve interruzione grazie al regalo della F1 di Michael Schumacher con il mitico pilota in versione Lego. Qualche anno fa Lego lancia la serie Speed Champion e presenta dei set Ferrari, e da lì l'appetito si risveglia. Devo averli tutti, un set con la F14-T e il suo camion per trasportarla, una "La Ferrari" e una "458 Italia gt2". Inoltre esce anche un set con la fedele riproduzione della F40 che dopo averlo desiderato per anni, alla fine sono riuscito ad acquistare. Da lì la collezione cresce, con anche dei pezzi dedicati a Cars, il famoso cartone animato ambientato nel mondo dei motori, la SF16-H, la FXX-K con la Galleria del Vento. A Natale mi vengono anche regalati dei pezzi della concorrenza, una Mercedes AMG GT3, una McLaren 720s, una Bugatti Chiron e una Formula 1. Mia suocera ha accontentato il mio desiderio di un set lego a sorpresa, e ha scelto un bellissimo magliolino da spiaggia con tanto di surf e frigo pieno di bottiglie di birra, l'ideale per una giornata al mare in compagnia. Quest'anno è uscita la nuova serie Speed Champion a cui ovviamente non ho saputo resistere, con grande gioia di Laura mi lancio su una Ford Fiesta M-sport wrc, vettura vincitrice del mondiale rally 2017, e il set più completo Ferrari garage, composto da una F312 T4 di Gilles Villeneuve, una 250 gto e una nuovissima 488 GTE. Grazie a Facebook vedo poi la pubblicità di una 488 GT3 "scuderia corsa", portata poi in pista da Andrea Bertolini, pilota Ferrari e Maserati che ha partecipato a varie 24 Ore di Le Mans, e non riesco a resistere, arrivo addirittura ad acquistarla di nascosto per poi confessare giorni e giorni dopo l'acquisto a Laura, che minaccia di occuparmi il letto con tutti i Lego, insomma sono quasi una droga.... La mia fame non si è placata e quindi attendiamo nuovi set, del resto Natale si avvicina e il bimbo va accontentato....

Mirco Minghelli

Ferrari Universe — FUV entro due anni?...forse, diceva Marchionne

“Ci vorrebbe una Ferrari”, pare sia stata proprio questa la risposta data da Armando Spatafora alla richiesta da parte di Angelo Vicari, prefetto della Polizia negli anni '60, che chiedeva cosa si sarebbe potuto fare per riuscire a stare al passo delle bande di Roma, dotate di auto sempre più potenti. Il resto, lo sappiamo, è storia, con le due Ferrari 250 gte e i loro V12 di 3 litri da 235 CV capaci di toccare i 230 km/h. Tra le vetture di Maranello questa Ferrari fu l'unica ad indossare la divisa. Il gruppo FCA però ha continuato il suo rapporto con Polizia e Carabinieri, con questi ultimi che nel loro garage possono contare su una Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, affiancata da un'altra supercar: la Lotus Evora. Entrambe le abbiamo ammirate al Parco Valentino, Salone Auto Torino (foto in basso ©Giusy). Chissà se un domani queste si metteranno in fila dietro il SUV firmato Ferrari. A parlare del progetto di un FUV con la livrea delle Gazzelle dei Carabinieri fu a suo tempo Sergio Marchionne (e a Motor1.com lo immaginano come nella foto di sfondo). Un modello che, stando a quanto dichiarato allora da Marchionne “sarà una Ferrari a tutti gli effetti, solo che avrà l'assetto rialzato e carrozzeria da SUV”. Un'auto da tutti i giorni, ma con DNA tipico delle auto che escono da via Abetone a Maranello. Se sotto il cofano avrà il V12 aspirato o il V8 biturbo di 488 e Portofino è presto per dirlo, anche se non è da escludere un'inedita motorizzazione ibrida. Per vederla su strada si dichiaravano due anni, a fine giugno, quando se ne parlava...nel frattempo però l'era Marchionne è finita...quindi anche di questo progetto non sappiamo che ne sarà...

Giusy Costantino



Vintage — Testarossa Evoluzione

Solitamente, non amiamo accostare al nostro brand altri marchi, questo anche e soprattutto per volere dell'azienda. Ma capita a volte che un misconosciuto preparatore acquisti una Ferrari per poi dilettersi in folli elaborazioni stilistiche e meccaniche. Solo per dovere d'informazione non possiamo non ricordare il bavarese Koenig, il quale sulla base di una Ferrari Testarossa, elaborò un mostro preparato in meccanica e stilistica dalle prestazioni impressionanti, denominato “Evoluzione.” Successivamente, ripartendo dall'evoluzione ultima della Testarossa, la F 512 M, ne creò un'altra portata a 4.9 litri e mille cavalli. Quella strana seconda evoluzione fu battezzata con il nome del suo progetto: Competition Evolution II. Se a prestazioni e cattiveria estetica una normale F40 non bastava, Koenig impugnò la situazione realizzando alla sua creatura in una connotazione simile. Si immagina una Testarossa più bassa, più larga, più estrema e somigliante alla celebre berlinetta biturbo soprattutto nell'apporre un vistoso alettone posteriore a ponte da parte a parte. Ma equipaggiare il suo poderoso propulsore con due turbocompressori, portando la cavalleria a mille CV (nel senso letterale del termine) e senza nessun aiuto elettronico, comportò una soluzione folle, ma sotto certi versi da vero intenditore. Non sarebbe stato facile passare da 0 a 100 in 3.5 secondi e da 0 a 200 in 9 senza un controllo trazione, eppure nel target della clientela al quale fu rivolta, qualcuno che la comprò ad una cifra esorbitante vi fu. Fra questi pare anche ci sia stato Michael Jackson. La velocità massima era nell'ordine dei 370 km/h. Le ampie feritoie furono obbligatorie per aumentare il flusso d'aria agli organi meccanici e per nascondere i giganteschi pneumatici posteriori da 335 mm, montanti su cerchi da 17 pollici. L'abitacolo era configurato secondo i voleri del proprietario, in questo caso amante del rosso. Immaginatela oggi al semaforo fianco a fianco ad una Bugatti Veyron, l'espressione che potrebbe fare il proprietario di quest'ultima attuale Hypercar nel vedersela accanto con le gomme perennemente fumanti. Un autentico smacco per le auto di nuovissima concezione.

Mauro Modena



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



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

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



tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

*Oltre alla vendita e ad una
accurata assistenza, noleg-
gio auto d'epoca con
conducente per cerimonie*

In questa puntata parleremo di articoli tondi e neri che in teoria dovrebbero essere tutti uguali e funzionare allo stesso modo su ogni monoposto della massima serie: se non avete capito parliamo dei famigerati pneumatici di cui, nonostante siano forniti a tutte le squadre del circus in regime di monogomma, pare non si riesca a definirne le caratteristiche tecniche di funzionamento in modo tale da poter garantire uniformità d'uso e di rendimento durante l'arco della singola gara e della stagione. Quest'anno abbiamo assistito ad un qualcosa che, dal mio punto di vista, è un non senso: durante i test invernali di precampionato un Team di primo livello ha manifestato problemi di surriscaldamento del battistrada di suddetti pneumatici. Il noto produttore che lavora in regime di monopolio in Formula Uno, invece di comunicare a tale team di darsi da fare e lavorare sugli assetti, trova la genialata di togliere parte del battistrada a tali pneumatici in modo tale che quel team non fosse penalizzato in pista. Tutto ciò lo trovo antisportivo in quanto una volta stabilite le regole e fatte le monoposto non si può andare a modificare delle variabili che poi si dimostrano fondamentali, come gli pneumatici stessi. In ogni caso, *business is business* e siccome quel team ha alle spalle una nota casa produttrice di autovetture, bus e truck potete capire bene che il nostro fornitore ha pensato anche al bene del suo portafoglio quando ha deciso di modificare tali pneumatici. Scusate la premessa ma era dovuta. Arriviamo al GP di Gran Bretagna disputato domenica 8 luglio dove la Ferrari con grande lavoro di squadra e tanta umiltà ha battuto in casa propria quel team, e non solo: lo ha fatto utilizzando gli pneumatici che il noto fornitore unico ha modificato "ufficialmente" in quanto ben sei team avevano avuto problemi. Ma, a questo punto, mi chiedo per quale motivo si è penalizzato il lavoro svolto dagli altri quattro team. Ai posteri l'ardua sentenza, a noi ferraristi piace ricordare che il lavoro paga sempre, magari non porteremo a casa l'iride mondiale ma sicuramente quest'anno stiamo facendo sudare, e molto, quel team gara dopo gara e la battaglia si protrarrà sino alla fine senza esclusione di colpi ma Noi Italiani dalla nostra abbiamo l'inventiva e l'intuito che molte volte a Tedeschi ed Inglesi fa un po' difetto e quindi non riescono a concretizzare poi il loro lavoro, Noi invece ci mettiamo di buzzo buono e portiamo a casa il meglio da ogni occasione. Permettetemi di dire che fin'ora il recente GP di Gran Bretagna corso su di un tracciato splendido come Silverstone lo annovero come il miglior GP corso in quest'annata: spero naturalmente di vederne altri sempre più spettacolari e con esito premiante per i Nostri Rossi. Concludo col Nostro Unico Motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi fare" e Forza Ferrari!!!

Luca Zebri

Member — Uno di tre...

Il 16 giugno si è aperta la stagione dei grandi eventi SFC, eventi che l'hanno scorso ho definito il trittico del ferrarista, e che anche quest'anno, con immensa gioia, saranno 3: notte rossa, gp di Monza e finali mondiali, che quest'anno per fortuna saranno a Monza, quindi un nuovo trittico è all'orizzonte. Si inaugura quindi la stagione, con la notte rossa, che tutti gli anni si svolge nella casa di tutti noi Ferraristi: Maranello. Sabato all'ora di pranzo, dopo una veloce mattina lavorativa, io Laura e Andrea partiamo alla volta di Maranello. L'albergo era stata prenotato da tempo quindi ci mancava solo di raggiungere la meta. Una volta giunti a Maranello, raggiungiamo il gruppo di volontari, diamo inizio ai preparativi, e conosciamo il nuovo fornitore che, da quest'anno, ci terrà compagnia durante la serata, per gestire i simulatori e la show car con cui effettuare la simulazione di pit-stop. Alle 18:00, dopo un veloce briefing, inizia la serata che scorre veloce tra un pit-stop e l'altro. Tante persone si mettono in fila per un paio di giri in pista a Monza cercando di fare il miglior tempo e vincere un bel modellino. Anche la sfida ai pit-stop è accesa e il bravo dj ci intrattiene con musica e sound direttamente dalla pista. Maranello in occasione della notte rossa di veste si rosso Ferrari e molti proprietari espongono nella via principale i loro bolidi del Cavallino Rampante: se ne possono vedere molti modelli, qualcuno più "anzianotto" e qualcuno più moderno. Il colore predominante è il rosso ma anche il giallo, il grigio e il nero sono presenti. Non mancano le visite al museo Ferrari rinnovato di recente e a mezzanotte tutti fermi a naso in su per i fuochi artificiali. Non è mancato il cuore di Scuderia Ferrari Club, simbolo di tutti noi appassionati Ferrari e iscritti a SFC, che abbiamo aperto tutti insieme nella piazza proprio davanti al comune, spettacolari le foto fatte dall'alto dal nostro fotografo Max. Uno spettacolo piaciuto molto a tutti i presenti, soprattutto ai bimbi, che ne hanno approfittato per un veloce giro sotto il cuore.

Ferrari Universe — Un compleanno speciale per i 50 anni della Dino

Dino, oltre che un nome importante rappresenta un marchio iconico per Ferrari. Nel 1968 infatti iniziava la commercializzazione della Dino 206 gt dove sotto il cofano posteriore per la prima volta in casa Ferrari veniva alloggiato un propulsore diverso dal 12 cilindri, 6 in questo caso a V di 65°. La vettura era dotata del motore che aveva iniziato a progettare il figlio di Enzo, Alfredo soprannominato Alfredino/Dino, poco prima della sua prematura scomparsa il 30 giugno del 1956. Inizialmente impiegato su prototipi da competizione, il propulsore esacilindrico si evolse e trovò applicazione anche su vetture stradali che sfoggiavano l'ormai famoso logo Dino e fu esteso anche, principalmente per regolamentazioni legate alla Formula 2, su vetture realizzate da Fiat. Per omaggiare tutto questo, proprio il 30 giugno di quest'anno, Ferrari ha organizzato un evento assolutamente unico a Maranello: oltre 150 Dino provenienti da tutto il globo si sono ritrovate davanti al Museo Ferrari per poi visitare la Fabbrica passando dallo storico ingresso di via Abetone inferiore 4. L'evento si è concluso con dei giri sul circuito di Fiorano al termine del quale le vetture sono state disposte in modo da formare un grande logo con all'interno il numero 50 come gli anni trascorsi



dall'immissione sul mercato della prima Dino. Ovviamente erano presenti tutte le vetture della famiglia: Dino 206 gt, 246 gt, 208 gt4, 308 gt4, Fiat Dino 2000 e 2400 sia in versione coupé sia spider. Era presente anche una Lancia Stratos che appunto era dotata della versione 2.4, opportunamente rivista, del motore Dino. Uno spettacolo tanto insolito quanto straordinariamente emozionante; non capita spesso infatti di annoverare eventi così specifici dedicati al notevole bagaglio storico che Maranello può vantare. Cos'altro dire allora se non "buon compleanno!".

Flavio Paina

La penna ai soci — “IL ROSSO & IL ROSA”: la Ferrari al femminile...

Il “Rosso & il Rosa” testimonia la passione senza tempo delle donne per il Cavallino Rampante negli anni trascorsi ma è prevedibile che negli anni futuri questo connubio sembra destinato non solo a rinnovarsi ma addirittura a crescere. Infatti, se il fenomeno delle corse automobilistiche, dei circuiti percorsi dalle monoposto super veloci, dello sviluppo tecnologico del settore è nato come un universo completamente maschile, nel corso degli anni ed in punta di piedi, in questo ambito hanno preso spazio anche le donne non tralasciando di segnalare anche la rafforzata presenza femminile nell'organigramma aziendale di Maranello. Vi è poi da aggiungere il fatto che parecchie donne sono affascinate dalla velocità, dalla storia della nota Casa, dalle forme create dai designer; non bisogna dimenticare che il binomio tecnologia ed eleganza ha consentito alla Ferrari di creare capolavori che sono amati in tutto il mondo. E' infatti evidente che negli anni le vetture Ferrari, oltre ad essere sempre state all'avanguardia della tecnica, sono state celebrate anche come icone di stile ed il fatto che le donne non siano solo passeggeri ma anche abili piloti di questi super mezzi, conferma costantemente quanto il piacere della guida non sia una prerogativa esclusivamente maschile. La mostra che si svolge presso la sede di Modena dei musei Ferrari fino a febbraio 2019 e che si può visitare ogni giorno della settimana dalle ore 9:30 alle ore 18:00 ripercorre in sintesi quanto appena delineato esponendo modelli che riconducono a donne importanti dello sport, dello spettacolo e del mondo imprenditoriale che hanno amato e guidato le Ferrari come la 488 Challenge e la 458 Italia GT3 dell'imprenditrice e pilota di GranTurismo Deborah Mayer ma anche la 458 Italia motore V8 della cantante Amy Macdonald e la 375 MM appartenuta alla attrice Zsa Zsa Gabor. Ma sono esposte anche la Ferrari 212 Inter del 1951 scelta da Anna Magnani e Ingrid Bergman, la 250 GT Berlinetta Tour de France del 1956 guidata dall'attrice hollywoodiana Norma Shearer, la 250 GTO del 1962 amata dalla pilota francese di rally Annie de Montaignu e la 250 LM del 1963 dell'attrice statunitense Jayne Mansfield... E in fondo un po' di Rosso e Rosa ce lo abbiamo anche noi nel nostro SFC capitanato da un presidente donna... Giusy testimonia come una donna può amare ed essere affascinata dalla velocità e dai motori!

Sandro Salis

Vintage — STORIA DELLE COSIDDETTE “FERRARINE”: LE ASA 1000

Alla fine degli anni '50 la Ferrari per poter partecipare al crescente mercato delle auto sportive di piccola cilindrata, inizia la sperimentazione costruendo, nel 1960, un di Gran Turismo con motore a quattro cilindri da 850 CC, montato su una Fiat 1200 Pininfarina Coupé modificata. Dopo la costruzione di questo primo ed unico esemplare, il motore viene portato a 1032 cc e, nel 1961, al Salone dell'Automobile di Torino, nello stand di Bertone apparve una nuova sport car che portava sul cofano un piccolo stemma rettangolare raffigurante il tricolore con la scritta “mille” in blu su fondo giallo con un carattere molto simile a quello del logo Ferrari. La carrozzeria era disegnata dal giovanissimo Giorgetto Giugiaro e realizzata dalla Carrozzeria Bertone. Il telaio concepito dall' Ing. Giotto Bizzarrini sulla falsariga di quello della Ferrari 250 GT era tubolare, con longheroni di sezione ellittica e traverse ellittiche di rinforzo. Nonostante la decisione di Ferrari di negare il logo con il cavallino rampante la nuova auto venne immediatamente ribattezzata la “Ferrarina”. La produzione venne affidata, dopo diverse vicissitudini, a Oronzio De Nora, un industriale milanese del settore elettrochimico. Allo scopo venne costituita la società ASA (acronimo di Autocostruzioni Società per Azioni), presieduta da Niccolò De Nora e con sede a Lambrate. Alla neonata ASA l'assistenza tecnica era fornita dalla Ferrari con la fornitura di telai e motori e con la consulenza di Chiti e Bizzarrini, oltre che dalla Bertone per il corpo vettura e per l'assemblaggio finale. La cessione del progetto prevedeva che il marchio "Ferrari" non dovesse apparire su alcuna parte della vettura, ma per il pubblico degli appassionati mantenne il soprannome di "Ferrarina". La produzione della nuova coupé, annunciata nel 1962, ebbe effettivamente inizio nel 1963 presso gli stabilimenti della Bertone che ne costruì una decina di esemplari. La produzione proseguì presso la Ellena e l'auto venne distribuita senza mai utilizzare la rete commerciale della Ferrari ad eccezione degli Stati Uniti dove venne commercializzata da Luigi Chinetti importatore ufficiale Ferrari in USA. Al Salone di Torino 1964 lo spider 1000 fu presentato nella sua versione definitiva con carrozzeria in vetroresina, sempre realizzata da Bertone, che comportò una riduzione di circa 120 Kg. rispetto al prototipo presentato a Ginevra l'anno precedente. Nonostante le prestazioni e l'elevato contenuto tecnologico, la "1000 GT" non ebbe la fortuna che avrebbe meritata, forse a causa dell'assenza di un marchio dal prestigio sportivo, unitamente al prezzo vendita non propriamente competitivo. Per la partecipazione alle attività agonistiche, venne realizzato nel 1962 da Giotto Bizzarrini un prototipo di vettura ASA da corsa GTC (Gran Turismo Competizione) con motore al di sotto di un litro destinata a gareggiare tra i Prototipi nel mondiale Marche 1963. Nel 1964 venne esposto al Salone di Parigi il modello "411", con motore portato a 1.092 CC e potenza di 104 CV. La vettura era chiamata “alleggerita” con carrozzeria completamente in alluminio e finestrature laterali e posteriore in plexiglass. I finestrini laterali erano a scorrimento. Il peso della “411” era ridotto a 650 Kg. Contro i 740 della versione normale. Per la partecipazione alle competizioni venne anche realizzato un unico prototipo della GT in plastica con un inedito propulsore quattro cilindri da 1800 c.c. Il prototipo guidato da Giorgio Pianta venne distrutto in un incidente durante la Targa Florio del 1966. Due anni dopo venne presentata la "613 RB", un'interessante variazione "Coupè-spider" dotata di carrozzeria in vetroresina e roll bar, che poteva essere equipaggiata con un motore sei cilindri in linea di 1.290 CC o del quattro cilindri da 1.800 CC. La RB613 venne costruita dalla carrozzeria Corbetta in soli 4 esemplari. Nel 1967 l'avventura della ASA stava per finire: l'ingegnere ex ferrarista Giovanni Cadorin progettò e realizzò una monoposto di Formula 3 sulla quale montò un motore Cosworth in attesa di poter montare un motore ASA. : sembra che la monoposto sia oggi in fase di avanzato restauro con motore ASA originale. (Fonte: ASAregister.com)



Mauro Modena

Ci piace ricordare i nomi dei nostri generosissimi **SOCI SOSTENITORI**: la tessera numero 1 se l'è aggiudicata **Luca Zebri** e subito dopo di lui con la numero 2 **Ugo Monsellato**. Seguono i nostri carissimi **Mirco Minghelli** e **Laura Petrulli**, nostri soci sostenitori doc e **Bruno Pavani**. Se vuoi entrare anche tu a far parte di questa “rosa” di tesserati che sostengono il club versando un “plus” di €50,00 all'anno scrivici una mail. Riceverai la tessera gold e saprai di aver dato una mano nella gestione delle “spese vive” del club.

Photo finish — A 249 Km orari nel deserto ...

Il “Ferrari World” di Abu Dhabi è un parco a tema interamente dedicato alla casa di Maranello: la Ferrari. Anche se è stato inaugurato oramai il 4 novembre 2010 alla presenza dell’ allora Presidente Luca Cordero di Montezemolo esso è in grado di suscitare sempre grandi emozioni, soprattutto nei più giovani, tant’ è che nel 2015 è stato nominato “Middle East’s Leading Tourist Attraction”. Si estende su un’ area di oltre 86 mila metri quadri e sorge sull’ isola Yas, proprio accanto al circuito automobilistico Yas Marina che, a partire dal 2009, ospita una tappa del Mondiale di Formula 1. Il parco contiene una serie di attrazioni che, ogni anno, entusiasmano gli adulti e fanno divertire i più piccoli. Sono 5 le montagne russe presenti: di queste, la più celebre è senz’ altro la “Formula Rossa”, poiché detiene il record di roller coaster più veloce al mondo, toccando punte di 249 km/h. Grazie ad un sistema di propulsione idraulico, il medesimo utilizzato per lanciare gli aerei a reazione, tale velocità viene raggiunta in soli 4,9 secondi! Il percorso è lungo 2km, ed arriva fino a 52 metri di altezza: adrenalina allo stato più puro. Per chi volesse invece testare le proprie abilità di guida, è presente la Karting Academy, circuito di go kart lungo 290 metri che richiama proprio il tracciato di F1 presente a Yas. Tra le numerose altre esperienze che possono essere vissute all’ interno del parco, impossibile non menzionare la Galleria Ferrari, l’ esposizione più grande di vetture (al di fuori di Maranello). Si trovano modelli, tutti appartenenti a collezionisti privati, che spaziano dal 1947 ai giorni d’ oggi, compresa un’ edizione limitata della F355 Serie Fiorano: opere d’ arte a tutti gli effetti. C’ è spazio anche per il Paese in cui il cavallino ha visto la luce: l’ area “Viaggio in Italia” è infatti un simulatore di volo che vi consentirà di sorvolare i luoghi più suggestivi della nostra penisola. Alle oltre 20 attrazioni presenti, infine, si affiancano negozi e ristoranti, sempre ispirati al filo conduttore del parco. Sito ufficiale: <https://www.ferrariworldabudhabi.com/en> Da qualche tempo ci balla nella mente l’ idea di una gita di club al Ferrary Word. Che ne dite se la realizzassimo proprio nel 2019 in occasione del trentacinquesimo anno del nostro sodalizio. Saty tuned...



Giorgio Giussani

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: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

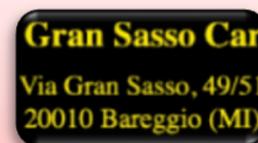
Giusy Costantino

Luca Zebri

Collaboratori: Placido Ruggieri

Mirco Minghelli

Giorgio Giussani

Impaginazione e grafica: Giusy Costantino
Luca Zebri**Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i****principali sostenitori****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...**

Bestazzo - 23 luglio 2017



#LIVEYOURFERRARIPASSION