



Cuore Rampante



@ MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 26 GENNAIO/FEBBRAIO 2015

Start

Il Natale 2014 con noi tesserati



SOMMARIO:

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

Anche in occasione dello scorso Natale noi della Scuderia, come tutti gli anni, ci siamo ritrovati per festeggiare insieme questo importantissimo giorno. La data in calendario è stata fissata per sabato 13 dicembre per dar modo ad ognuno di noi di festeggiare il Natale con i propri cari. La location è stata d'eccezione, il ristorante "La Fornace" presso il Poli Hotel di proprietà dell'omonimo Marino, nostro tesserato, il quale ci ha fornito un servizio d'élite. Subito un ricchissimo aperitivo e poi via alla cena, in una sala interamente a nostra disposizione. Doveroso e ricco di entusiasmo il discorso di apertura del nostro Presidente Francesco Di Martino il quale, oltre ad aver dedicato i suoi auguri a tutti noi tesserati, ha aggiunto due parole sulle iniziative che hanno visto come protagonista la nostra Scuderia nel 2014. Di fatto la cena di Natale è sempre molto importante in quanto oltre a raffigurare la festività primaria rappresenta da sempre l'ultimo evento ufficiale dell'anno. Sebbene per noi sia normale avere grosse novità annuali, l'anno appena trascorso è stato quello in cui abbiamo spento le 30 candeline della nostra Scuderia con il sensazionale e spettacolare evento di Maranello in compagnia degli amici spagnoli denominato "30 Volte Fiesta" di cui ormai tutti ne conoscono i dettagli. A cena con noi, con immenso piacere, anche il tesserato Gimax, alias Carlo Franchi, ex pilota di diverse discipline fra cui la FI, di cui prima del pranzo è stato trasmesso su maxi schermo un interessante filmato sulle sue storiche imprese ed i suoi numerosi trionfi. E poi via alle "danze del goloso appetito" con antipasti, primi e secondi tutti caratterizzati da un'elevata prelibatezza. Fra tutti i tesserati regna, complice il Natale alle porte, un clima gioioso composto dalla consueta piacevole convivialità che caratterizza noi tesserati. Serenità che esplode in tutta la sua platealità quando finita la cena ci si è tuffati in numerose delizie dolci fra cui un'immensa fontana di cioccolato e quando il nostro dj Stefano ha iniziato a far suonare la sua console digitale. Balli, risate e l'ormai consolidato "trenino danzante" per tutta la sala hanno concluso ancora una volta un importante e piacevole serata in nostra compagnia!

Flavio Paina



Criticità e obiettività nella rubrica del Capo Redattore Mauro Modena



Antonio Pellizzoni, la nostra passione contagia anche Trecate

Flavio Paina, un esperto che anche le maggiori testate ci potrebbero inviare



Giusy Costantino: chi ha detto che il mondo dei motori è solo per uomini?



e-DITORIALE

Meno chiacchiere e più ascolto

La formidabile ascesa dei magazine – nostro compreso – nelle statistiche di lettura e gradimento dei navigatori del Web

La multimedialità ha decisamente surclassato, soprattutto nell'ambito della carta stampata, i canali tradizionali della comunicazione. Si è varcata una nuova soglia tramite la rete internet, si è allargato un orizzonte forse già saturo e in via di ulteriore evoluzione, ma tutto sommato allineato con l'epoca in cui viviamo. Non solo le riviste a tiratura quotidiana, mensile, bimensile ed annuale a livello mondiale hanno lasciato il posto ad archivi elettronici sparsi su qualche isola tropicale, o nei sotterranei di imponenti grattacieli, ma anche nel mondo dell'auto, le relative redazioni si sono per così dire "alleggerite" dal materiale cartaceo, ma con risultati sorprendentemente positivi sia nella divulgazione delle notizie, sia nel raggiungere tramite una distribuzione in fibra ottica e non più su ruote, anfratti e luoghi sempre più di-

menticati da Dio. Anche la nostra piccola realtà ha tratto positivamente giovamento dalla rete, ad esempio; come pronosticato le visite sul nostro sito, grazie al continuo aggiornamento del nostro magazine, hanno avuto un ulteriore guizzo verso l'alto, aumentando notevolmente la già alta notorietà. Questo in certi contesti potrebbe anche essere un trampolino di lancio verso coloro che un domani volessero investire con noi in immagine e spazio a loro dedicato. La semplificazione delle mansioni è stato un altro punto forte. Niente più sere in cui si aveva la necessità di presenziare fisicamente fino a tardi, niente più plotter, stampanti; tutto risolto nella più totale semplicità. Lavorando direttamente da casa, uffici e da tutti quei luoghi in cui vi si trova l'onnipresenza di un pc. Prevalenza su tutto è la rapidità.

Un'interazione quasi immediata vagliata dai collaboratori ed inserita on-line previo ultimo controllo dal Presidente Di Martino. Sicuramente un grosso cambiamento per tutti, ma che visti i risultati, valeva la pena compiere. Comunicazione uguale visibilità, potrebbe interpretarsi come un nuovo mantra in quest'era dove tutto è immagine, virtualità, dove tutto è celato dietro una tastiera. L'era dove a parlare sono le macchine, con le loro varianti. Il progresso-non-regresso della tecnologia. Orgogliosi di aver compiuto il transito, e zelanti nel ringraziare tutti coloro che con un semplice click contribuiscono a far salire nelle statistiche il nostro sito, conferendoci sempre più visibilità.

Grazie a tutti voi!

Mauro Modena

Member

Orgogliosamente tesserato!

Quanti di Voi ci hanno mai pensato a quanto sia prestigioso possedere quella Tessera, quella che indossiamo al collo negli eventi, quella che mostriamo agli amici, un po' per ego personale, un po' perché alla fine non possediamo una semplice tessera, bensì la Tessera che porta in bella vista il marchio più noto e probabilmente il più prestigioso al mondo. Quel piccolo

Cavallino che tanto ci fa emozionare, che rappresenta un sogno animato dalle stupende creature a 4 ruote che ha creato e che continua a creare. Essere Tesserato vuol dire molto perché significa che siamo in possesso di un piccolo pezzettino di Ferrari. Perché avendo quella Tessera, diventiamo effettivamente e legalmente dei micro azionisti che hanno la proprietà di



una piccola quota dell'Azienda che amiamo. E se ci riflettiamo, seppur apparentemente insignificante, in realtà siamo dei piccoli proprietari del nostro grande sogno!

Flavio Paina

Vintage

All'asta la Ferrari Testarossa di "MIAMI VICE"



Oggi internet è il mezzo più diffuso di apertura al mondo da parte di ogni singolo utente. Ebbene spulciando su e-bay, forse la più conosciuta asta on-line sul pianeta, si è riusciti a scovare persino una Ferrari Testarossa in livrea bianca con solo 16 mila miglia. Prezzo esagerato per una semplice "Testina", ben 1 milione e settecentocinquanta mila dollari se si volesse chiudere l'asta prima del sette gennaio, altrimenti "Vinca il migliore". Ma quale potrà mai essere la peculiarità in grado di giustificare un prezzo così elevato? Forse l'originale livrea bianca? Oppure il fatto di essere stata ritro-

vata dall'attuale proprietario dimenticata da Dio in un deposito a Miami? Forse ancora un chilometraggio bassissimo? No, niente di tutto questo, solo per il piccolo particolare che la "Testina" in questione è una delle due originali Ferrari Testarossa che parteciparono negli anni '80 agli episodi della serie televisiva Miami Vice. La leggenda narra che come prima auto gli studios utilizzarono una replica di una Ferrari 365 Gts/4 Daytona spider nera, su base Chevrolet Corvette. Quando ne venne a conoscenza il Commendatore Enzo Ferrari, gli si accapponò la pelle nell'accertarsi che quell'ibrido portasse il glorioso marchio del Cavallino Rampante, pertanto intentò una causa e ottenne l'immediata distruzione di quel brutto anatroccolo nero. Lo testimonia un episodio della terza serie di Miami Vice, nel quale l'auto andò disintegrata sotto le cineprese. Quindi fu sostituita con due fiammanti Testarossa, bianche oltretutto, perché la tecnologia cinematografica di allora non per-

metteva riprese notturne ottimali se gli esemplari fossero stati neri. Da quel momento nacque l'icona. Per le scene pericolose fu usata una vettura muletto su base De Tomaso Pantera, ma per le accelerazioni e le sfilate sui lungomari le vetture erano quelle vere. Quando la serie terminò, dell'auto in questione (esemplare con numero di telaio ZFFSA17AXG0063631) non se ne seppe più nulla, finché non la scovò e acquistò, tre anni or son, in un deposito, l'attuale proprietario, il quale si dice che abbia rifiutato offerte anche superiori al milione di dollari, vista la vendita a 750 mila dollari dell'altra Testarossa. Un bell'affare decisamente, sperando in caso di vendita, possa essere un domani ammirata in qualche concorso d'eleganza o meglio, incontrarla a qualche semaforo con il beneficio del dubbio dell'automobilista a fianco il quale si chiederà se sta ammirando "Quella di Miami Vice."

Mauro Modena

Vintage

Viva la Svezia!

Di Ferrari belle, bellissime ce ne sono quante si vuole; ma bisogna ammetterlo che con questo gioiellino il reparto Ferrari Classiche di Maranello ha dato il meglio di sé. Questa fantastica Ferrari 250 GTO del 1962 ha impiegato due anni per rinascere: era finita disastrosamente distrutta durante un incidente in Francia mentre si recava ad un Festival-Raduno di quattro giorni. Foto della macchina incidentata non ce ne sono, si sa però che, fortunatamente, nell'urto, non aveva subito gravi danni alla meccanica. Per questo il suo proprietario, il collezionista statunitense Christopher Cox, ha deciso di inviarla in Italia, a Maranello, per subire il

trattamento di "rimessa a nuovo". Con numero di telaio è 3445GT nel 1962 la vettura era rossa; il cambio di colore avvenne nel 1963 quando ad acquistarla fu il pilota svedese Ulf Norinder che, nel rispetto delle regolamentazioni vigenti, nell'aprile del '63 cambiò il rosso originale con i colori attuali, l'azzurro e giallo della bandiera della Svezia. Questa 250 GTO vinse, guidata da Norinder, la Vastkustloppet, in Svezia, e fu seconda per due volte alla Targa Florio, nel 1963 con Bordeu e Scarlatti e nel 1964 con Norinder e Pico Troberg, l'ultima delle quali gareggiando con il numero 112 che ancora la contraddistingue. Spinta da un 12 cilindri a V di 60 gradi da 3000 cc posizionato all'anteriore, il modello 250 GTO è capace di esprimere una potenza di 300 cavalli e di raggiungere velocità che vanno oltre i

280 chilometri orari. In totale la Ferrari produsse solamente 36 250 GTO con il motore da 3000 cc. Il numero esiguo e le sue caratteristiche uniche dal fascino particolare con linee sinuose, ne fanno forse la vettura più ambita in assoluto dai collezionisti, oltre che un'icona mondiale per gli appassionati di automobilismo.

Una curiosità: proprio questo esemplare fu oggetto della prima prova su strada di una Ferrari 250 GTO per la carta stampata: Autosprint del 16 agosto 1962. Autosprint, una delle più antiche riviste del settore automobilistico, fondata a Torino nel 1961, era di proprietà dell'editore Luciano Conti di Bologna, primo proprietario della 250 GTO in questione nonché amico di Enzo Ferrari che seguiva con favore la crescita di Autosprint. GC.

Pitlane

Prima è stato il nome: SF15-T



Tutti i numeri e le sigle della sessantunesima monoposto del cavallino:

1. **Sigla di progetto 666**
2. **S come Scuderia**
3. **F come Ferrari**
4. **15 come l'anno di debutto**
5. **T come Turbo**

La prima cosa che abbiamo scoperto tutti è stato il nome: si chiamerà SF15-T. Il team principal, Maurizio Arrivabene, e il presidente, Sergio Marchionne, hanno scelto una sigla che va in continuità con l'anno scorso, ma hanno aggiunto la S iniziale di Scuderia. Novità e ...*trait d'union* col passato. La sessantunesima monoposto del Cavallino rampante, che finora era identificata solo dalla sigla del numero di progetto 666, ha la S come Scuderia, F come Ferrari. Il 15 rappresenta l'anno 2015 e la T

identifica la motorizzazione con il turbo. Se qualcuno si aspettava l'aggiunta Hybrid alla sigla è rimasto deluso, quasi che in Gestione Sportiva preferiscano non toccare questo tasto prima di vedere se saremo competitivi. Allison non era entrato nei dettagli della SF15-T, ma aveva confidato: "Questa monoposto è senza alcun dubbio più bella di quella dello scorso anno. Sia nella parte anteriore che in quella posteriore, decisamente più sexy".

Poi il 30 gennaio tutti l'abbiamo vista e ...non c'è che dire, bella è bella!! Certo, parafrasando Enzo Ferrari, *la macchina più bella è quella che vince*. Diamo fiducia e stiamo a vedere! La novità che si nota a colpo d'occhio è nel telaio, più basso nella parte anteriore. Il retrotreno è molto più compatto per un maggior carico aerodinamico e anche gli alettoni sono diffe-

renti, soprattutto al posteriore, per migliorare la velocità di percorrenza nelle curve. La Power Unit è abbinata a una trasmissione a 8 rapporti e la frizione è stata ulteriormente implementata per permettere alla macchina un miglior scatto alla partenza.

Toccherà a Sebastian Vettel portare al debutto la nuova Ferrari a Jerez nel primo giorno di test che aprirà ufficialmente la stagione 2015 di Formula 1. La squadra del Cavallino andrà in pista in Andalusia con il quattro volte campione del mondo nei primi due giorni 1 e 2 febbraio, per lasciare poi il volante al compagno di squadra Kimi Raikkonen il 3 e 4 febbraio.

Una curiosità: nulla si sapeva su Alfa Romeo...nuovo sponsor che fa una bellissima figura sulla fiancata della Rossa di Maranello.

Giusy Costantino

Pitlane

Schumacher e la Ferrari: la coppia vincente

29 dicembre 2013: il mondo rimane scioccato dal tragico incidente che coinvolge Schumacher sulle nevi di Mèribel in Francia. Il tedesco sembra aver affrontato un tratto di pista non battuta dove si trovavano delle rocce a tratti poco coperte dalla neve fresca, cade e sbatte la testa sui sassi. Pur avendo il casco, l'impatto violentissimo gli fa perdere i sensi e gli provoca una violenta emorragia celebrale: viene ricoverato di urgenza in stato semi-

comatosopresso. Michael sposa la rossa 18 anni fa, nel 1996, quando la Ferrari non vinceva un titolo piloti dal 1979 e un titolo costruttori nel 1983. Impiega 4 anni per creare una macchina perfetta e a costruire una squadra vincente che dal 2000 al 2004 lo porta al vertice della classifica piloti del mondiale di F1. E' tutt'ora l'uomo dei record, che ha conquistato più titoli Mondiali, più Gran Premi, più Pole Position, più Giri Veloci e anche il maggior nume-

ro di Hat Trick. Ora aspettiamo notizie dalla residenza di Gland in Svizzera, dove la famiglia di Michael ha fatto installare una vera e propria clinica di riabilitazione. Solo il tempo potrà dirci quali sono le reali condizioni fisiche e soprattutto mentali del campione tedesco. Per adesso auguriamo tutto il bene alla famiglia Schumacher. Sempre #ForzaSchumy.

Antonio Pellizzoni

Hat Trick: vittoria del Gran Premio, Giro Veloci e Pole Position

Ferrari Universe

Torna la Bburago



Come anticipato in precedenza, Ferrari è stata interessata da una profonda rivoluzione e casualità anche il settore del modellismo di larga scala non ha voluto essere da meno introducendo una grande novità, che in realtà suona un po' come un ritorno agli albori. Dalla prossima primavera i modelli in

I primi modelli della nuova produzione BBurago

scala, in modo particolare l'1/18 e l'1/43 non saranno più prodotti da Mattel la quale cede il testimone alla Bburago. Quindi i modelli stradali e da competizione ritorneranno ad essere realizzati con lo storico brand che ha dato il via al fenomeno del collezionismo. In



super anteprima abbiamo visto il primo frutto della nuova produzione, ovvero la California T in scala 1/18. Realizzata in 4 tonalità ed in 2 versioni è caratterizzata da un gradevole colpo d'occhio e da buone finiture, il che unite ad un prezzo interessante fa ben sperare i collezionisti di tutte le età.

Flavio Paina

1:18 ed 1:43 non saranno più prodotti da Mattel, la quale cede il testimone alla Bburago

Ferrari Universe

La borsa di domani

Come tutti sanno questo è un periodo storico per Ferrari. L'amatissimo presidente-tifoso Luca di Montezemolo esce dopo aver apportato in 23 anni una serie di innovazioni, miglioramenti e record mai raggiunti prima dalla Casa del Cavallino. Migliorie a 360° che hanno spaziato dal merchandising alle competizioni passando per l'espansione dei mercati e non solo. Ora è il turno di Marchionne, non possiamo sapere se sarà un presidente di transizione o meno, ma la domanda che tutti si pongono è ovviamente cosa cambia e cosa cambierà. In primis la quotazione a Wall Street di Ferrari S.p.A. Il Cavallino correrà in borsa da solo in quanto Ferrari verrà scorporata dal gruppo FCA di cui solamente il 10% verrà quotato nello Stock Exchange di New York, un altro 10% rimarrà di proprietà di Piero Ferrari mentre il restante 80% sarà di proprietà degli

azionisti di sempre.

I proventi ricavati

dalle operazioni finanziarie verranno suddivisi in percentuali tra i soci fra cui la Exor, società della famiglia Agnelli, che con una percentuale di circa il 30% le garantirà una quota superiore ai diritti di voto scongiurando il rischio che Ferrari possa passare in mano a società esterne. Questa operazione, che partirà nella prossima primavera, sembra sia stata gradita dai mercati in quanto il titolo FCA è schizzato a Piazza Affari segnando quasi un più 13%. Secondo le previsioni ci sarà un notevole afflusso di introiti che in parte potrebbero essere investiti nel settore delle competizioni il che potrebbe significare una vera e propria rivoluzione nel campo della Formula 1. Per quanto riguarda la produzione e l'espansione dei mercati la strada sembra essere simile a quella vin-



cente intrapresa anni fa da Luca di Montezemolo, lasciandola su volumi relativamente bassi senza alcun stravolgimento per tipologia di vetture proposte continuando ad attingere unicamente dalla tecnologia di casa. L'intenzione sarebbe comunque quella di aumentare le unità prodotte facendole passare da circa 7 mila ad un massimo di circa 10 mila a seconda delle richieste dei vari mercati. Le novità in calendario sono quelle già decise da tempo, a breve LaFerrari XX che raccoglierà il testimone del progetto FXX e il prossimo anno la rinnovata 458 che al pari della neonata California T sarà turbocompressa. Tutto il resto dell'universo Ferrari avanzerà più o meno come è avvenuto fin'ora tranne che per il redditizio settore del merchandising che verrà venduto direttamente e non più dalla rete Ferraristore. A noi non resta quindi che continuare ad esclamare Forza Ferrari!

Flavio Paina

Lady Cornelia Hagmann: un'artista in Ferrari



Cornelia Hagmann posa accanto alla LaFerrari per il servizio realizzato al The Ferrari Official Magazine

colpo di sfortuna se lo portò a miglior vita poco più di un anno fa, dopo averla ordinata.

lei: la Ferrari. Per la precisione una Ferrari LaFerrari. Cosa fa dunque una donna giovane bella – e furba – di fronte ad una sua rivale? Se la fa amica! Cer-

Resta il fatto però che oggi Cornelia detiene forse uno dei più belli, nonché significativi ricordi di Walter. Tanto più che in un'intervista rilasciata a "The Ferrari Official Magazine", ella illustra i suoi dipinti e spiega il suo amore per la velocità, specie a bordo di vetture marchiate con un cavallo di razza come quello Rampante. Inoltre svela con una punta di rammarico, subito svanita dal suo volto che "LaFerrari è davvero un'opera d'arte: potrebbe stare ore a contemplarla;" e se lo dice lei che è del mestiere, non possiamo fare a meno di crederle.

Cornelia Hagmann, una donna, un'artista; e che artista! Bella, giovane, sensuale. Le sue curve ricalcano sinuose quelle delle sue opere d'arte, i suoi dipinti di paesaggi ricchi di fiori e piante. Ma a proposito di curve, a quanto pare la gelosia tutta femminile non ha attecchito con lei, nemmeno quando ha trovato un'altra Lady con molte più curve di

to perché oggi lei è la felice proprietaria di una splendida LaFerrari in livrea Rosso Corsa. Una passione trasmessa dal marito, l'uomo d'affari elvetico e collezionista Ferrari Walter Hagmann, il quale decise di regalare alla moglie lo splendido esemplare in questione. Purtroppo non fece mai in tempo a vedere la vettura, in quanto un

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: 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

