

Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO
NUMERO 63 MARZO 2022

SCUDERIA FERRARI CLUB
SAN MARTINO DI BAREGGIO



Copertina

ph. Max Rustignoli

Editoriale

pag. 2

Le interviste di Cuore Rampante

pag. 2-3

Il Mauto alla Mille Miglia

pag. 4

Nuovi soci si raccontano

pag. 4

Un anno di saluti

pag. 5

La SF1000

pag. 6-7

La storia del motore fire

pag. 8

I premi del 2022

pag. 9

Pillole dal mondo dei motori

pag. 9

F1 world

pag. 10

Inizio col botto

pag. 11

#LIVEYOURFERRARIPASSION

EDITORIALE — Un nuovo inizio

Quando ero piccolo in un cartone animato la protagonista cantava: "Parimpampum eccomi qua"..... ed eccomi qua.... Quando mi è stato proposto non ci potevo credere...io presidente.....a alla fine sono davvero il Presidente di SFC San Martino di Bareggio.

Raccolgo l'eredità di un club gestito da una grande Presidente, scritto volutamente con la lettera maiuscola, Giusy, e spero di esserne un degno successore.

Questo è il mio primo Cuore Rampante, che riparte con una nuova redazione, composta da soci che già scrivevano prima, Sandro e Rodolfo, a cui si aggiungono Arianna e Chiara, due nuove iscritte al club.

C'è tanta carne al fuoco, in formula 1 le presentazioni delle nuovissime vetture 2022, di cui ci racconta Chiara, Arianna con il suo entusiasmo ci racconta come si è appassionata alla F1, Sandro come sempre ci porta nel mondo delle auto storiche e ci da delle interessanti pillole, io invece vi racconto un po' quello che mi piace, a modo mio, senza prendermi troppo sul serio

Nelle due pagine centrali poi come sempre un po' di foto che non guastano mai

Mirco Minghelli

Le interviste di Cuore Rampante Intervista del 14 dicembre 2021 Mariella Mengozzi



Mirco Minghelli, le sue origini modenesi lo fanno nascere tifoso di motori, segue sia le 2 che le 4 ruote



Chiara Minotti, Praticamente cresciuta "a pane e F1", fin da piccola adora passare il tempo libero sulle tribune dell'Autodromo.



Arianna Venturini ferrarista lover e appassionata di Formula 1, segue il brivido delle corse con uno zaino in spalla e una tenda per due

Per la rubrica "Le interviste di Cuore Rampante" è un privilegio poter porre qualche domanda a Mariella Mengozzi, direttrice del MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Mariella Mengozzi è stata individuata per questo ruolo come la persona più adatta a cui affidare i contatti con nuovi partner sostenitori, privati e pubblici, oltre che per portare avanti progetti di collaborazione con istituzioni culturali italiane e internazionali, al fine di esportare idee e allestimenti, valorizzando all'estero la collezione museale e creando sinergie economiche per progetti futuri e condivisi. Il MAUTO è stato trasformato in un grande museo avveniristico e contemporaneo dopo la ristrutturazione architettonica e scenografica culminata con la riapertura del 2011, grazie al contributo dell'ex direttore Rodolfo Gaffino che ne ha seguito per anni il progetto e i lavori. Dal momento della nomina di Mariella Mengozzi a nuova Direttrice, nel 2018, si è reso necessario principiare una nuova strategia di promozione e di comunicazione per la sua raggiunta eccellenza, rivolta al mercato del turismo e della cultura e a possibili nuovi partner a livello perlomeno europeo.

"Con quali metodiche e strumenti ha iniziato ad affrontare, in seguito alla sua nomina a direttrice del MAUTO, il piano di crescita di questo museo con lo scopo di offrire contenuti e servizi di qualità e per attrarre un numero crescente di turisti, residenti e aziende?" Mengozzi, dal momento in cui ha cominciato a ricoprire il nuovo incarico di direttrice del MAUTO, ha prima di tutto redatto un piano di sviluppo triennale da condividere sia con la Presidenza che con tutti i soci del museo (ricordo che i soci del MAUTO sono il gruppo Stellantis, la Città di Torino, la Regione Piemonte e l'ACI), in cui sono stati condizi gli obiettivi e le priorità: in primo luogo, valorizzare quanto già stato fatto dalla gestione precedente in termini di rifacimento e riallestimento del museo, generando ricavi attraverso nuovi servizi come l'audio-guida e il simulatore di guida, visite guidate gestite direttamente dal museo e non più attraverso l'ausilio di agenzie esterne. Si è poi lavorato per far conoscere all'esterno il museo, che ha partecipato con vetture della propria collezione ad alcune tra le più importanti gare e rievocazioni storiche, nazionali e non come, ad esempio, la MilleMiglia (il Museo ha preso parte alla MilleMiglia del 2021 con una OM 469 Sport appositamente rimessa in funzione per l'occasione), la Targa Florio, la London to Brighton o il Goodwood Festival of Speed. Ma soprattutto, si è cercato di dare grande impulso alle relazioni internazionali: il MAUTO fa parte di una rete di 5 musei Nazionali, insieme al museo AutoWorld di Bruxelles, all'inglese Beaulieu National Motor Museum, al museo francese di Mulhouse in Alsazia e all'olandese Louwman Museum dell'Aja. Nell'aprile del 2019 il MAUTO ha partecipato al Salone di Essen, insieme agli altri 4 musei internazionali, con uno stand congiunto. C'era l'intenzione di partecipare insieme agli altri musei sopra menzionati anche ad altri Saloni negli anni successivi, ma il progetto è stato sospeso a causa della pandemia. Dall'arrivo di Mengozzi al MAUTO, i rapporti instaurati con musei internazionali hanno permesso di creare opportunità di collaborazione con lo scopo di incrementare all'estero la visibilità del MAUTO: per esempio ultimamente tre vetture della collezione sono state a Mosca, in Russia, e a Riga, in Lettonia, mentre la straordinaria Alfa Romeo Disco Volante è stata prestata ad una mostra a Bruxelles.

"In passato ha ricoperto incarichi di responsabilità alla Ferrari, alla Walt Disney, nel campo della moda e degli yacht, ma finora qual è stato il lavoro che le ha dato più soddisfazioni?" L'aver diretto in passato il Museo Ferrari è stato per Lei un modo per arrivare preparata nei migliori dei modi alla guida del MAUTO? Mengozzi ha dichiarato che ha avuto grandissime soddisfazioni lavorando in realtà importanti come Disney e Ferrari perché in queste due aziende ha avuto percorsi di crescita più stabili. Tuttavia, dirigere un museo, sia quello Ferrari che il MAUTO, è il ruolo più gratificante che ha affrontato poiché comprende attività di sviluppo, relazioni con le istituzioni e con i media: l'aspetto culturale legato al ruolo istituzionale del museo e alla sua rilevanza storica danno grande prestigio alla posizione. Il MAUTO è un ente no-profit, e avere una visione non strettamente legata al risultato economico dà un rilievo diverso alle proprie attività per quanto sia fondamentale portare avanti una gestione quanto più sostenibile e oculata. Ovviamente, il fatto di aver diretto in passato il Museo Ferrari è stato sicuramente un aspetto decisivo nella sua candidatura a diventare direttrice del MAUTO.

"Il Mauto si compone di tre piani fuori terra più uno sotterraneo: la visita inizia nel piano superiore, che offre un percorso cronologico nella storia dell'automobile; il piano intermedio è tematizzato sul rapporto uomo-automobile, e comprende la produzione, la comunicazione e le corse; il piano terra è dedicato al design e alle mostre temporanee; infine, il piano sotterraneo denominato "open garage",

(Continua a pagina 3)

sede del Centro di Restauro, ma secondo Lei qual è il piano più ammirato da parte dei visitatori e perché?” Secondo la direttrice del MAUTO il piano più affascinante ed emozionante, e quindi il più ammirato da parte dei visitatori è quello con il percorso cronologico, caratterizzato da scenografie immersive e contenuti multimediali coinvolgenti. Un aspetto interessante è che al MAUTO, a differenza del Museo della Ferrari, l'evoluzione cronologica dell'automobile, viene messa in relazione ai cambiamenti storici e sociali della collettività, distinta quindi dallo sviluppo delle innovazioni nel mondo delle corse, collocato in un piano distinto. Invece nel Museo Ferrari la narrazione mette maggiormente in risalto il collegamento tra le competizioni sportive e l'evoluzione dell'industria automobilistica.

“A causa del Covid-19 e alla conseguente inattività forzata del Museo è stato stimato un calo dell'affluenza dei visitatori di circa il 70%. Per questo motivo avete già ricevuto dei ristori da parte del Ministero della Cultura e/o dei contributi da parte di qualche ente pubblico o privato?” Il MAUTO, in seguito alla pandemia, ha subito una diminuzione dei ricavi principalmente legati alla mancata vendita dei biglietti d'ingresso, che costituisce circa il 60% dei propri introiti, ma anche per i minori incassi di altre attività, come il bookshop, il centro congressi, i laboratori didattici, la caffetteria, che rappresentano circa il 30% del totale ricavi. Per i mesi di chiusura del 2020 vi sono stati dei ristori, limitatamente alla diminuzione dei biglietti, soltanto da parte del Ministero dei Beni Culturali. Anche il 2021 è stato un anno difficile, perché il museo, pur avendo riaperto nel mese di maggio, ha registrato un'affluenza significativa solo da luglio in avanti: è stata quindi presentata al Ministero un'ulteriore domanda di ristoro, attualmente in fase di valutazione. Nel 2020 e nel 2021 il MAUTO ha potuto chiudere il bilancio in pareggio facendo ricorso a fondi di accantonamento, alla cassa integrazione e alla riduzione dei costi dove era possibile: ad esempio rinegoziando le condizioni di fornitura e cancellando alcune mostre.

“Il Times nel 2013 ha classificato il MAUTO tra i 50 musei più belli al mondo da visitare per la sua collezione di circa 200 vetture di cui 150 nel percorso permanente ed in aggiunta per le sue mostre temporanee e per i suoi eventi ma secondo la sua opinione questo museo è adatto per essere visitato da un pubblico eterogeneo che richiede servizi personalizzati?” Al MAUTO il target di pubblico è perlopiù costituito da famiglie e scolaresche e, a differenza del Museo Ferrari, ha meno visitatori nella fascia d'età dai 20 ai 35 anni, cioè quel pubblico che è specificatamente appassionato di Formula 1. Oramai non ci si può più rivolgere ad un pubblico generico come accadeva in passato: sono sempre più richiesti servizi personalizzati e il visitatore è sempre più abituato a ricevere un'attenzione particolare. Dunque, le iniziative devono essere molto diversificate per attrarre le diverse tipologie di visitatori, e rispondere alle loro diverse esigenze (per esempio vengono fatte visite teatrali, visite guidate con temi e approfondimenti specifici (il cinema, le donne, le innovazioni, il Fondatore, etc.), o per bambini; il tema dell'accessibilità è stato di recente sviluppato con un percorso tattile, l'uso della lingua dei segni italiana e internazionale. Questi servizi personalizzati sono proposti direttamente dal museo e vengono divulgati principalmente attraverso la newsletter, ma anche attraverso i canali social, mentre altri servizi personalizzati sono offerti su esplicita richiesta dei visitatori.

“Quali sono state le principali mostre temporanee del 2021 ed è già stato predisposto per il 2022 un piano per ulteriori mostre temporanee?” Nel 2021 vi è stata la spettacolare mostra inerente ai 90 anni (+1) di Pininfarina, poi quella dedicata a Pio Manzù e ai 50 anni della Fiat 127, e una monografia su Katy Torta, pittrice torinese nata negli anni '20, grande appassionata di automobili. Sono poi state allestite altre mostre a cavallo tra il 2021 e il 2022 e cioè la mostra “Michelotti World”, per i 100 anni dalla nascita del designer Giovanni Michelotti, la mostra fotografica “Quei Temerari delle Strade Bianche” - Nuvolari, Varzi, Campari ed altri eroi alla Cuneo-Colle della Maddalena, in collaborazione con la Città di Cuneo e Eberhard, e infine la mostra “Colpo Grosso al Museo” per i 60 anni della Jaguar E-Type e di Diabolik. Invece per quanto concerne le nuove mostre programmate per il 2022, è in fase di preparazione, grazie alla collaborazione con la Fondazione Macaluso, una mostra dedicata ai rally che si chiamerà “The Golden Age of Rally - Le grandi sfide”, che occuperà tutto il piano terra del museo e sarà inaugurata nella seconda metà del 2022. Questa mostra sui rally costituisce una grande opportunità per il MAUTO, perché le competizioni attirano un pubblico molto numeroso. Invece nella prima parte del 2022 vi sarà un'esposizione a contenuto scientifico e divulgativo in collaborazione con il Museo Galileo Galilei di Firenze ed una mostra dedicata allo storico e prestigioso marchio Iso Rivolta. Il Museo parallelamente sta lavorando anche a mostre all'estero: vi è allo studio una mostra itinerante sul design italiano che si terrà a Zagabria e a Fiume, in Croazia, in collaborazione con il Consolato Italiano.

“Mi indichi tre validi motivi per i quali secondo Lei bisognerebbe visitare il MAUTO e quali potrebbero essere quelli per ritornare a visitarlo nuovamente?” La visita di questo museo offre, prima di tutto, l'esperienza unica di ripercorrere in maniera trasversale la storia della nostra società e quindi del nostro modo di vivere; poi è un museo molto suggestivo rispetto ad altre tipologie di esposizione, ed è anche molto interessante dal punto di vista dell'architettura e degli allestimenti: offre una esperienza immersiva, si rivolge a tutti attraverso iniziative sempre nuove e a mostre temporanee che cambiano periodicamente.

“In che modo è stato reso più accessibile il Centro Documentazione?” Il Centro Documentazione del MAUTO è stato digitalizzato interamente per quanto riguarda le immagini, mentre circa un terzo dell'archivio di pubblicazioni e riviste è disponibile in forma digitale. Ai contenuti digitalizzati è possibile accedere da remoto attraverso il sito internet del museo e una semplice procedura di registrazione. Inoltre, si è cercato di incrementare il più possibile la visibilità del Centro di Documentazione, anche con l'obiettivo di accogliere nuove donazioni, come già avvenuto in passato, ed evitare che documentazione di rilievo inerente alla storia dell'automobile possa andare dispersa.

“Anche se il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino è un'associazione senza scopo di lucro, dal punto di vista contabile e gestionale, secondo il suo parere quali potrebbero essere le voci di bilancio del MAUTO sulle quali concentrarsi per una diminuzione dei costi e/o un aumento dei ricavi?” I costi e i ricavi del museo vengono predisposti sulla base del budget annuale approvato dal Consiglio di Amministrazione del museo. Poiché la voce dei ricavi presenta sempre margini di incertezza, occorre presidiare in modo costante i costi, rivedendo periodicamente la programmazione delle attività e raggiungere il pareggio a fine anno, che rappresenta un vincolo sostanziale per questo museo. Inoltre, siccome l'incidenza dei costi fissi è molto elevata, può rendersi necessario operare sui costi variabili, e talvolta cancellare iniziative anche importanti. Pertanto, è essenziale concentrarsi sui ricavi e cercare nuove forme di finanziamento, attraverso bandi, nuovi servizi o sponsors.

“In questo momento il MAUTO può essere già definito a tutti gli effetti come un protagonista del settore dell'automobile ed un punto di riferimento per gli appassionati o vi sono ambiti di ulteriore crescita che devono essere presi in considerazione e a cui sta lavorando?” Vi è tutta una parte di sviluppo delle attività digitali che potranno consentire al MAUTO di offrire servizi ad un pubblico a distanza e questa novità dovrebbe portare ad un aumento delle entrate. Il MAUTO si sta già attrezzando in questo senso, dato che sono già stati attivati dei laboratori didattici digitali che possono essere proposti alle scuole da remoto; in aggiunta si stanno predisponendo i virtual tour con visite guidate a distanza per il percorso permanente, l'Open Garage e le mostre temporanee: sono state già digitalizzate le prime tre mostre di quest'anno su Pininfarina, Pio Manzù e Katy Torta e saranno digitalizzate le mostre in corso su Michelotti World, Quei Temerari sulle strade bianche e i 60 anni della Jaguar E-Type e Diabolik. In questo modo, le varie mostre temporanee diventano permanenti - in modalità digitale - e i visitatori da tutto il mondo potranno scegliere, attraverso un vero e proprio catalogo, la mostra preferita da visitare virtualmente in varie lingue ed in qualunque momento della giornata.

Con questa intervista spero di essere riuscito a far conoscere in maniera puntuale le peculiarità del MAUTO ai lettori di “Cuore Rampante” e di questo risultato ringrazio espressamente Mariella Mengozzi che è stata molto disponibile e accurata nel rispondere alle mie domande. Inoltre, auspico per le prossime mostre temporanee in programma al MAUTO che, grazie all'ottimo lavoro svolto finora dalla direttrice di questo museo torinese, vi sarà senz'altro un numero crescente di visitatori.

Il mauto alla mille miglia 2021



Ph. Mauto



Ph. Mauto



Ph. Mauto

Nuovi soci si raccontano

Enzo Ferrari disse “Non si può descrivere la passione, la si può solo vivere”.

Ed è proprio vero, ce lo ricordiamo veramente il momento esatto in cui è nata in noi la passione per la nostra amata Rossa? Siamo in grado di descrivere l’attimo o l’istante esatto in cui il nostro cuore ha iniziato a rampare? In realtà diventa un po' difficile.



Pensandoci meglio, per Marco nato e cresciuto a Trezzano Sul Naviglio ormai Pavese di adozione, si ricorda di quando suo papà lo chiamava la domenica dopo pranzo, con una fetta di torta per guardare sul divano di casa le corse dei miti viventi della Formula 1 degli anni '90: Senna, Prost e Damon Hill insieme al grande Schumi che approderà in Ferrari nel 1996 combattendo fin da subito per la conquista del titolo che arriverà finalmente con il nuovo millennio.

Per me, Arianna nata e cresciuta a Piacenza è stata l'estate afosa del 2008 che ha fatto scattare la scintilla, non solo per Marco, ma anche per le Ferrari di Alonso e Massa.

Sarà da quell'anno che inizierà la curiosità per le Rosse di Maranello con il mio primo Gp guardato sotto l'ombrello tra un gelato e un tuffo in piscina.

Nel 2014 ho detto a Marco che “un vero Gran Premio si assapora meglio se guardato e tifato LIVE” nel vero senso del termine regalandogli i biglietti per il Gp di Monza.

Il podio per le Rosse era ancora lontano ma solo l'emozione che abbiamo provato nel vederle sfrecciare davanti a noi ci ha fatto assaporare un bellissimo week end di sfide e una passione che è cresciuta fino ad oggi.

Ora, la passione per il Cavallino è ancora più bella perché vissuta in due e ancora di più perché entrati a far parte di una nuova famiglia di Super Tifosi: il Ferrari Club di San Martino di Bareggio! Questi siamo noi: Arianna & Marco.



Arianna Venturini



La migliore professionalità
al tuo servizio.

Gran Sasso Car

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

tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

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



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

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



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.

Un anno di saluti

Il 2021 è stato un anno di grandi saluti, alcune colonne portanti delle sport hanno chiuso la carriera, "the Doctor" Valentino Rossi, Sebastien Ogier, "Messina Express" Tony Cairoli e "iceman" Kimi Raikkonen. Valentino Rossi ha salutato il motomondiale a 42 anni dopo 26 anni, un titolo in 125 con Aprilia nel 1997, un titolo in 250 con Aprilia nel 1999, un titolo in 500 con Honda nel 2000, 6 titoli in Motogp, 2 con Honda nel 2002 e 2003 e 4 con Yamaha nel 2004, nel 2005 nel 2008 e nel 2009 e ne ha sfiorato uno nel 2015, nel famoso finale di stagione in cui ha vinto Jorge Lorenzo "aiutato" da Marq Marquez. Rossi nella sua lunghissima carriera ha vinto 115 gp, di cui 89 tra MotoGP e 500 e un totale di 235 podi su 400 gare disputate. Rossi nella sua lunghissima carriera ha corso con Aprilia, Honda, Yamaha e Ducati, e proprio Ducati è l'unica moto con cui non è riuscito a vincere neanche una gara. Pilota iconico che è riuscito a portare nelle case di migliaia di italiani le due ruote. Ricordo ancora come se fosse ieri una signora di più di 80 anni seguire con interesse la gara di Assen del 2007... sinceramente non credo che protagonisti del motomondiale del 2022 potrebbero fare queste cose. Altro pilota a cui il decimo titolo è sfuggito varie volte è Tony Cairoli, originario di Patti come Rossi è riuscito a portare il motocross nelle case degli italiani. Anche Tony ha vinto con più case, prima con Yamaha per poi passare a KTM, e consacrarsi nell'olimpo dei crossisti. Tony Cairoli ha rappresentato la storia del Motocross: ha vinto 9 titoli iridati (due in MX2, cinque in MX1 e due in MXGP), è salito sul podio ben 177 volte aggiudicandosi un Gran Premio in 93 occasioni.

Nel 2021 Tony ha partecipato al cross delle nazioni, casualmente col numero 46, e insieme ai suoi compagni ha portato a casa il titolo di campione del mondo della specialità.

Da un paio di anni seguono anche i Rally e dopo 8 titoli conquistati anche Sebastien Ogier saluta il mondiale, titoli ottenuti salendo prima sulla Polo WRC dal 2013 al 2016, sceso dalla Polo e salito sulla Fiesta WRC vince nel 2017 e 2018. Dopo un anno e "solo" un terzo posto nel mondiale con la Citroen C3 WRC sale sulla Yaris WRC e vince nel 2020 e nel 2021, prima di dedicarsi ai test delle nuove Rally1. Vederlo danzare dal vivo tra le inversioni nel Acì Rally Monza del 2021, è un'esperienza indimenticabile, come tutte le auto da rally viste in quel week-end.



Ph. Gazzetta dello Sport

Infine, il "nostro" iceman, Kimi Raikkonen, pilota rimasto nel cuore di moltissimi tifosi ferraristi, che dopo aver corso con Sauber e Mc Laren, arriva in Ferrari nel 2007, con arduo compito di sostituire Michael Schumacher. Dopo aver esordito con una vittoria in Australia, rimane in lotta per tutto il mondiale e alla fine lo vince all'ultima gara in Brasile per un punto su Lewis Hamilton e Fernando Alonso. 'anno

successivo inizia alla grande ma poi si perde un po' e per varie vicissitudini, tra cui il famoso crash di Piquet jr, arriva terzo nel mondiale. A fine 2009 si ritira per lasciare posto a Fernando Alonso, e si dedica ai rally per due stagioni, dove ottiene più capottamenti che punti... Rientra nel mondiale nel 2012 con la Lotus, per poi tornare "a casa" dal 2014 al 2018, chiude la carriera in Alfa Romeo, dove si scambia il posto con Charles Leclerc. Kimi è da sempre uno dei miei piloti preferiti, gran pilota, veloce e preciso, capace di vincere anche a Spa nel 2009 quando Ferrari gli fece utilizzare la F60, vettura che non fu in grado di ripercorrere i successi delle vetture precedenti, vettura di un cambio di regolamento per cui Ferrari non si fece trovare proprio preparata. Epici i suoi team radio, indimenticabile il suo "leave me alone, i know what i'm doing", pilota talmente freddo da addormentarsi in macchina prima del via di una gara. Ricordo ancora in Brasile, nel tentativo di rientrare dopo una sua uscita di pista percorrere una via di fuga, per poi trovare un cancello chiuso e con nonchalance ritornare indietro e rientrare in pista. Bellissima la scritta sulla sua Alfa Romeo "dear Kimi we will leave you alone now", frase con cui la squadra si congedava da lui dopo 3 anni insieme.



Ph Mirco Minghelli



Ph. Mirco Minghelli



Ph. Mirco Minghelli

#KiitosKimi
#grazieVale
#Grazie Tony
#Grazie Sebastien

Mirco Minghelli

SF1000



SF1000



Ph. Mirco Minghelli



Ph. Mirco Minghelli

La storia del motore Fire

La storia del motore Fire inizia in un periodo in cui la Fiat sta attraversando una brutta crisi a causa di pochi e nel contempo datati modelli di auto disponibili in gamma che avevano provocato una consistente diminuzione delle vendite ed il conseguente annuncio da parte della Fiat della cassa integrazione per 22000 lavoratori.

Il merito del Fire è da attribuire principalmente a Stefano Iacoponi; infatti è a partire dal 1979 che Iacoponi ha incominciato a lavorare, insieme alla sua equipe, ad un motore più moderno (denominato X090) progettato per richiedere un minor numero di pezzi possibili ed un'estrema semplicità nelle lavorazioni e a tutti gli effetti lo X090 è stato l'antenato del motore Fire.

Gli sforzi dei progettisti, ingegneri e tecnici, sotto la direzione di Iacoponi, sono stati ben presto premiati perché ad un certo punto la Fiat ha commissionato la progettazione di un nuovo motore per le sue utilitarie e se non ci fosse stato lo X090 il Fire non si sarebbe potuto progettare in soli 4 anni. Per la produzione del Fire, la Fiat ha inaugurato il 30 marzo 1985 lo stabilimento di Termoli 3.

Per quali motivi il Fire è considerato da tutti un motore così rivoluzionario? Prima di tutto perché per la prima volta un motore nasceva grazie alla collaborazione dei vari reparti della Fiat ma anche perché il Fire venne progettato in funzione di come verrà poi costruita ogni singola componente del motore.

Il termine Fire (Fully Integrated Robotize Engine) non si riferisce alle caratteristiche intrinseche del motore (le sue prestazioni, le sue capacità in termini di consumi) ma piuttosto perché veniva costruito in modo completamente automatizzato.

Il motore Fire, rispetto al vecchio motore Fiat degli anni '50 è molto più compatto e leggero, ha meno componenti e quindi è anche più affidabile, è più raffinato perché ha un sistema di distribuzione con albero a camme in testa e non più ad aste e bilancieri, consuma meno carburante, grazie all'ottimizzazione della combustione e della carburazione, ed i tempi di fabbricazione vengono ridotti della metà rispetto al passato.

Inoltre, questo motore è stato testato per essere affidabile almeno quanto quello della precedente generazione ed ha la peculiarità che qualora si dovesse rompere la cinghia di distribuzione, visto che adesso l'albero a camme è in testa, le valvole non andavano più a toccare i pistoni e questo limitava molto i danni per cui poteva essere riparato con facilità e con dei costi irrisori.

Ma come ha fatto il Fire ad essere un motore così longevo e diffuso in tutto il mondo e tantissimo in Italia? Intanto questo motore non ha mai subito modifiche strutturali nel corso del suo ciclo di vita quindi in termini di basamento, albero a gomiti o camme dei cilindri è sempre rimasto invariato mentre a livello di componenti accessorie (testa cilindri, fasatura variabile, iniezione) è cambiato di volta in volta nel corso degli anni per raggiungere per esempio nuovi obiettivi per quanto riguarda l'omologazione.

Il motore Fire ci ha accompagnato per 35 anni chiedendoci poco e restituendoci tantissimo in cambio: avventure, viaggi, lavoro, giornate di vita vera e montagne di chilometri, ma quali sono le principali versioni di questo motore che si sono susseguite nel tempo e su quali modelli di auto è stato montato? La cosa più sorprendente è che il motore Fire in 35 anni è passato dalla cilindrata di circa 0,8 a 1,4 litri, assemblato nelle sue svariate versioni in Italia, Europa e America.

Ecco quindi i principali modelli Fiat e poi FCA che hanno fatto la storia di questo motore: Autobianchi Y10; Fiat Uno; Fiat Panda; Fiat Tipo; Fiat Punto; Fiat Cinquecento; Fiat Bravo/Brava; Lancia Y; Fiat Seicento Sporting; Fiat Punto Restyling; Fiat Grande Punto; Fiat Bravo con tecnologia T-Jet cioè la versione turbo da 120 e 150 cavalli; Fiat 500 con tecnologia VVT a fasatura variabile delle valvole. I

ntanto la Fiat decide di rilanciare il marchio Abarth ed il T-Jet arriva anche sulle Fiat Punto Abarth e 500 Abarth; nel 2008 il Fire T-Jet da 1368 cm.³ arriva anche sull'Alfa Romeo Mito; nel 2010 viene introdotta un'ulteriore innovazione sul motore Fire e cioè la distribuzione Multiair (un sistema elettroidraulico di gestione delle valvole per ottimizzare da un lato le prestazioni e dall'altro lato i consumi) di cui ne beneficiano sia l'Alfa Romeo Mito che Giulietta; nel 2014 il Fire finirà addirittura su un'auto americana cioè la Jeep Renegade. Inoltre, vorrei anche ricordare il Fire più potente mai creato e cioè il Fire T-Jet portato a 215 cavalli sull'ultima versione della Fiat 500 Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione, cioè la versione da gara del monomarca della Fiat 500.

Dopo vari aggiornamenti e evoluzioni, l'ultimo esemplare dell'originale Fire aspirato da 1,2 litri ad 8 valvole va in pensione dopo 23.233.856 unità prodotte sostituito dal motore FireFly, disponibile anche nelle versioni mild-hybrid ed in grado di far voltare definitivamente pagina. Tuttavia altre versioni del motore (1,4 litri con testata a 8 e 16 valvole) sono ancora in produzione, così come le versioni destinate ai mercati sudamericani, dove il Fire è usato da alcune autovetture prodotte localmente.

Race anatomy 2021

Anche quest'anno assegno i premi "race anatomy" per il campionato 2021.

Il primo premio è il celeberrimo "rododendro" che vista la fine del campionato mi sento di assegnare a Lewis Hamilton, indubbiamente a casa roderà in tutte le posizioni....., però in pubblico non può esternare troppo la delusione.

Al "rododendro" si contrappone il "gododendro" che ovviamente va al buon Max Verstappen che ha vinto il mondiale, anche se dai video che girano lui se la sta godendo alla grande, appena Christin Horner gli ha detto: "Max Verstappen you are World Champion" è scoppiato in un urlo liberatorio di puro godimento e in festeggiamenti.

La "carlona", premio ripreso dalla celebre frase di Sergio Marchionne, che nel programma viene accompagnato da una canzone di De Andrè, il cui testo è stato scritto da un coetaneo di Kimi Raikkonen, Paolo Villaggio; va di diritto alla Fia e a Michael Masi, che combinandone una più di bertoldo ha gestito il mondiale del 2021.

Menzione d'onore all'Alfa Romeo, che al nostro povero Giovinazzi ne ha combinate di tutti i colori, fino a sostituirlo con Zhou, primo pilota cinese dalla Formula 1.

Il "The Donald" lo assegno a Gasly e alla sua Alpha Tauri, che nasce dalle ceneri della nostra amata Minardi, e ha conquistato un buonissimo 6 posto nel mondiale costruttori e il buon Gasly si è piazzato nella top ten del mondiale, per la precisione al 9 posto.

Il premio "Maldonado" lo assegno a Latifi, pilota della williams che andando a sbattere a 5 giri dalla fine ha fatto uscire la safety car, ha scatenato l'inferno dell'ultimo giro dell'ultimo GP, e una serie di meme su instagram che non finirà più...il più simpatico dice...la williams o la odi o Latifi.

Il premio "arrivabene" va al nostro Carlos Sainz Jr., che zitto zitto ha passato il "predestinato" Charles Leclerc e si è piazzato al 5 posto, il primo dei piloti che guidano monoposto "normali".

Arrivederci al 2022 per i premi del campionato che partirà a Marzo.

Mirco Minghelli

Curiosità in pillole dal mondo dei motori

- Sono trascorsi 50 anni dall'ultima versione della Fiat 500;
- Nel 2022 l'Alfa Romeo Alfetta compie 50 anni;
- Il Premio Auto Europa 2022 è stato attribuito alla Fiat Nuova 500;
- La Coppa della Presolana 2021 è stata vinta dai bresciani Lorenzo e Mario Turelli su Lancia Aprilia;
- Il 13 novembre 2021 si è svolto il 19° Revival Rally Club Valpantena che è stato vinto da Marco Bentivogli e Andrea Marani a bordo di una Fiat Ritmo Abarth 130 TC;
- Il Trofeo A112 Abarth Yokohama 2021 è stato vinto dai veronesi Pietro Baldo e Davide Marcolini;
- Il 2 dicembre 2021 si è svolta la tradizionale cena degli Auguri del Circolo della Biella Autostoriche, serata dedicata all'Alfa Romeo durante la quale è stato premiato con il Trofeo della Biella il noto collezionista Mario Righini possessore della prima auto costruita da Enzo Ferrari nel 1940, la Auto Avio Costruzioni tipo 815;
- E' fissata dal 12 al 13 marzo 2022 presso la Fiera di Verona la 17ª edizione di Model Expo Italy;
- Dal 31 marzo al 2 aprile 2022 è prevista la 13ª rievocazione storica della Coppa Milano-Sanremo;
- Il 22-23-24 aprile 2022 è in programma la 25ª edizione della Coppa Toscana;
- Il 5-6-7-8 maggio 2022 è organizzato il Giro di Sicilia, la nuova Targa Florio;
- La 13ª edizione del Grand Prix Historique di Monaco è stata stabilita dal 13 al 15 maggio 2022;
- Dal 17 al 19 maggio 2022 presso la Fiera di Verona è in programma la 20ª edizione dell'Automotive Dealer Day;
- Dal 15 al 18 giugno 2022 è fissata la prossima edizione della MilleMiglia

La nuova era della Formula 1 si apre con la presentazione delle nuove monoposto ibride a effetto suolo che, a seguito delle nuovissime disposizioni regolamentari, presentano nuove caratteristiche e soluzioni che dovrebbero regalarci una stagione spettacolare agevolando, in particolare, i sorpassi in pista.

Tante sono le novità e diverse sembrano essere le interpretazioni delle nuove direttive da parte dei dieci team che prenderanno parte al Campionato del Mondo 2022.

Le nuove monoposto sono state svelate a partire dal 4 Febbraio scorso, secondo il seguente calendario:

- Venerdì 4 febbraio Haas VF-22
- Mercoledì 9 febbraio Red Bull RB18
- Giovedì 10 febbraio Aston Martin AMR22
- Venerdì 11 febbraio McLaren MCL36
- Lunedì 14 febbraio Alpha Tauri AT03
- Martedì 15 febbraio Williams FW44
- Giovedì 17 febbraio Ferrari F1-75
- Venerdì 18 febbraio Mercedes W13
- Lunedì 2 febbraio Alpine A522
- Domenica 27 febbraio Alfa Romeo C42



Ph. Alfa Romeo ORLEN F1 team

Le presentazioni delle monoposto e dei team, avvenute tramite i canali digitali delle scuderie, non hanno svelato in tutti i casi le reali conformazioni e gli assetti delle nuove vetture decidendo di mostrare, di fatto, solamente delle showcar ossia i prototipi 2022 elaborati dalla FIA, scegliendo quindi di rimanere ben nascoste alla concorrenza prima di rivelarsi pienamente sulla pista vera e propria, durante le due sessioni di test. È stato questo, per esempio, il caso di Red Bull che, dopo essersi sapientemente celata nella giornata di presentazione, è poi scesa in pista per la prima tre giorni di test a Barcellona con un'audace interpretazione aerodinamica della porzione centrale della vettura e delle pance laterali proponendo un risultato completamente inedito, frutto di un'elaborazione progettuale decisamente virtuosa. Anche AlphaTauri, cugina della RB18, gioca a nascondino in occasione della presentazione ufficiale, avvenuta lo scorso 14 Febbraio. La nuova monoposto della scuderia faentina mostra, per il momento, solo alcune novità tecniche sulle sospensioni posteriori lasciando lo svelamento delle altre componenti al momento delle prove su pista. Se da parte sua Aston Martin mantiene il caratteristico verde brillante nell'elegante livrea e Alpine incorpora nel suo caratteristico colore blu, il rosa dello sponsor BWT, i riflettori di esperti ed appassionati, sono tutti puntati sulle presentazioni della Ferrari F1-75, avvenuta il 17 Febbraio e quella della Mercedes W13, svelata il giorno successivo. La nuova arrivata in casa Ferrari presenta una livrea rossa scura a cui aggiunge una nuova e marcata componente di nero particolarmente visibile sul retrotreno, nella parte superiore e in quella più bassa della vettura. La F1-75 porta il logo dell'anniversario per i 75 anni della fondazione della casa di Maranello, che è anche: *"il simbolo di un'azienda che, come disse una volta Enzo Ferrari, è fatta soprattutto di persone"* come spiegato dalle

significative parole del Presidente John Elkann. La F1-75 nasce da un progetto definito "coraggioso" dal team principal Mattia Binotto, con il quale il team si propone di tornare al più presto nel gruppo dei vincenti. Tutte le componenti della power unit sono state ottimizzate, continuando lo sviluppo avviato a partire dalle ultime gare del 2021 ed è proprio sulla base di quello che sono state elaborate tutte le altre parti della monoposto. Le novità regolamentari hanno portato la squadra a concentrarsi in particolare sullo sviluppo delle pance laterali, sulle quali salta all'occhio la particolare soluzione della parte orizzontale e alta delle stesse che presentano una forma ondulata e scavata nel mezzo. Nei giorni subito successivi alla presentazione, la F1-75 ha effettuato i primi 15 km sulla pista di Fiorano per passare poi allo shakedown vero e proprio svoltosi a Barcellona, sulla di Montmelò, prima dell'avvio della prima sessione dei test invernali.



Scuderia Ferrari Press Office

L'altra vettura degna di attenzione è senza dubbio la nuova Mercedes W13, sulla cui livrea fa prepotentemente ritorno il nostalgico colore argento, intervallata poi da sottili dettagli in nero e rosso. La neonata in casa Brackley presenta delle soluzioni radicalmente diverse dalla F1-75, tra le quali spiccano: le fiancate molto strette e snelle, l'abitacolo leggermente spostato in avanti ed un'ala anteriore con dei profili aerodinamici particolarmente complessi. Per provare a proseguire la lunga fila di successi, il team di Toto Wolff ingaggia da quest'anno il giovane George Russell chiamato ad affiancare il pluricampione Lewis Hamilton, pronto a riscattare la sfortunata chiusura del mondiale 2021. L'ultima carrellata di presentazioni è dedicata alla Haas VF-22, alla Williams FW44, McLaren MCL36 e all'Alfa Romeo C42, la cui livrea è stata presentata solo il 27 Febbraio scorso, costringendo il team svizzero a disputare la prima sessione di test a Barcellona con una inusuale livrea mimetica.

Chiara Minotti

Inizio col botto

Dopo i test svoltisi a Barcellona e a Sakhir circuit in Bahrain tutti tenevano un profilo basso, si continuava a dire...”ma gli altri si sono nascosti.....” Mercedes con quelle pance invisibile sarà un missile e la Red Bull di Adrian Newey farà faville....

Ma poi...come dice un mio caposettore.....”colpo di scena.....!!!” Mercedes nelle qualifiche parte malino, quinta e addirittura nona, mentre Red Bull si deve accontentare della seconda e della quarta posizione; in pole parte Charles Leclerc e Carlos Sainz Junior parte terzo.

Quindi possiamo già assegnare un “gododendro” a Charles e Carlos mentre il “rododendro” a Russell, non oso immaginare cosa ha pensato, per otto anni Mercedes ha dominato in lungo in largo, arriva lui...e pummm Mercedes quinta e nona, proprio vero il detto che la fortuna è cieca ma la sfiga ci vede benissimo.



La gara è stata veramente emozionante, una gara perfetta anche ai box, con cambi gomme rapidissimi, una serie di sorpassi tra Charles e Max ci ha tenuto col fiato sospeso, erano due anni che Ferrari non poteva lottare per la vittoria.

Anche qui la sorte ci ha messo lo zampino, facendo entrare una safety car che ha ricompattato il gruppo, ma per fortuna il nostro alfiere con numero 16 sulla sua Ferrari è riuscito a mantenere la prima posizione.

Nei giri finali la Red Bull ha grossi problemi di affidabilità ed è costretta addirittura al ritiro, non di una vettura, ma bensì di tutte e due, e a distanza di pochissimi giri.

Così la sorte ci ha servito una vittoria, dopo 903 giorni e dopo 12 anni dall’ultima doppietta Ferrari proprio in Bahrain con Alonso e Massa.

Sul podio finalmente si è sentito l’inno di Mameli, l’ultima volta era successo a Singapore nel 2019 con la vittoria di Sebastian Vettel, e a Maranello è stata esposta la prima bandiera.....per scaramanzia non dico altro.

Mirco Minghelli

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

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
ringrazia i principali sostenitori



Presidente: Mirco Minghelli
Vicepresidente: Martina Cocchetti
Capo Redattore: Mirco Minghelli
Addetti Stampa:
Mirco Minghelli
Chiara Minotti
Arianna Venturini
Collaboratori:
Rodolfo Pozzi
Sandro Salis
Impaginazione e grafica:
Mirco Minghelli
Arianna Venturini



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

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



#LIVEYOURFERRARIPASSION