

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 62 AGOSTO-SETTEMBRE-OTTOBRE 2021

Start - Gita al Museo Fisogni



SCUDERIA FERRARI CLUB
SAN MARTINO DI BAREGGIO

SOMMARIO

Start

Editoriale 2

Member 2

3

Ferrari Universe 8

Pitlane 4

Member 5

9

La penna ai soci

Photo finish 9



Ricominciare a visitare musei e a trascorrere momenti culturali ed al contempo ludici in compagnia è come rinascere! E allora abbiamo rimesso in pista quella visita, a Tradate, al Museo Fisogni che nel 2020, causa pandemia, avevamo rinviato. Una quindicina di soci, green pass alla mano, sono stati accolti in modo caloroso e familiare dai curatori del Museo che vanta la collezione di distributori di carburante più grande e completa al mondo tanto da essere certificata Guinness World Record. I nostri sguardi sono stati rapiti da più di 5000 oggetti tra pompe di benzina, targhe, grafiche, latte di olio, oliatori, aerometri, compressori, estintori, materiale pubblicitario e disegni tecnici nonché un incredibile



numero di cartoline d'epoca e gadgets ognuno raffigurante il logo di una società petrolifera dall'inizio del secolo scorso. E potevamo non concludere il bel momento insieme con una bella mangiata? Allora gambe sotto il tavolo presso il ristorante Marisa che, non lontano dal museo, offre deliziosi piatti della migliore tradizione tipica locale.

Giusy Costantino



Giusy Costantino,
caporedattore rosa per una
rivista Rosso Scuderia!



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



Mirco Minghelli,
le sue origini modenesi lo
fanno nascere tifoso di moto-
ri, segue sia le 2 che le 4 ruo-
te

Soprattutto in un momento come questo in cui, a causa della pandemia di “vita di club” ne stiamo facendo poca, non abbiamo mai fatto mancare l’uscita di Cuore Rampante, anzi, lo abbiamo anche implementato. Le buone proposte infatti sono sempre ben accette. Per questo, di buon grado, abbiamo introdotto delle novità arrivate dal nostro socio e collaboratore Sandro Salis: abbiamo inserito la nuova rubrica “Le interviste di Cuore Rampante”, dando su questo numero spazio all’intervista a Luzzago, e la nuova rubrica “Curiosità in pillole”. Alcuni club amici del nostro sodalizio apprezzano molto la nostra rivista tanto da chiederci suggerimenti per crearne anche loro una all’interno del proprio club. A tutti voi nostri tesserati proponiamo di inviarci idee per eventuali cambiamenti che vorreste apportare e vi invitiamo a scrivere, se lo volete, dei pezzi che la redazione poi pubblicherà. Su questo numero potete leggere della nostra gita a Tradate per la visita del Museo Fisogni, del secondo pranzo di SFC Lombardia a cui il nostro sodalizio ha partecipato e di come il nostro club ha sempre “numeri interessanti” come tesserati. Novità dal mondo Ferrari e dei motori in generale e da quello della pista arricchiscono il resto del nostro magazine. Non mancano mai su Cuore Rampante le fotografie, meravigliosi scatti che imprimono “personalità”. Al prossimo numero!

Giusy Costantino

Le interviste di Cuore Rampante — Intervista a Luzzago

Con questa prima intervista ad uno dei più importanti, se non il principale protagonista italiano nel settore del collezionismo motoristico d’epoca, iniziamo una nuova rubrica all’interno del nostro magazine “Cuore Rampante”. Cristiano Luzzago si può definire “il guru” nell’ambito del collezionismo automobilistico avendo gestito in più di quarant’anni di attività tutti gli aspetti di questo settore: dal commercio, al restauro, al noleggio, all’assistenza, ai ricambi, alle valutazioni e alle perizie, maturando un bagaglio culturale e nello specifico tecnico non facilmente imitabile. Inoltre, è stato il promotore delle prime Aste di Automobili da Collezione in Italia curandone i vari aspetti dall’organizzazione, alla selezione fino alla fase conclusiva di vendita. Per cui dopo aver fissato un appuntamento con Cristiano Luzzago per il 15 settembre scorso l’ho raggiunto presso il suo quartiere generale di Castel Mella in provincia di Brescia per intervistarlo. Le domande che mi sono ripromesso di porgli spaziano ovviamente dall’Universo Ferrari fino ai quesiti più specifici relativi ai caratteri fondamentali da prendere in considerazione per un investimento nel collezionismo automobilistico. La prima domanda che gli ho sottoposto è la seguente: **“Facendo un raffronto tra le Ferrari del passato e quelle fabbricate attualmente, a parte le caratteristiche tecniche e costruttive distintive, quali fattori le differenziano in termini stilistici e mitologici e secondo Lei qual è stato il modello di Ferrari più iconico finora costruito e per quali motivi?”**

La sua risposta è stata immediata e senza ombra di dubbio mi viene fatto capire che le Ferrari del passato sono state delle creazioni artigianali e non di carattere industriale come quelle dei tempi attuali; altresì vi è da aggiungere che anche il mercato di riferimento su cui collocare la produzione è cambiato: un tempo la diffusione delle Ferrari era riferita a mercati ristretti mentre oggi con la globalizzazione è cambiato tutto dato che vengono raggiunti mercati molto più grandi.

....Continua a pag. 3

Le interviste di Cuore Rampante — Intervista a Luzzago

....Continua da pag. 2

Un ulteriore elemento da analizzare è che anche le équipes di progettisti sono da considerarsi diverse tra il passato e i tempi moderni: se prima un determinato modello di Ferrari era attribuibile ad uno specifico progettista, attualmente l'incarico della progettazione di un nuovo modello viene affidata a grosse squadre di progettisti. In ultima analisi, sempre secondo Cristiano Luzzago, riveste un ruolo peculiare tra vecchi e nuovi modelli di Ferrari la singolarità dei modelli storici di Ferrari e ciò è facilmente riscontrabile proprio dal diverso approccio alla progettazione dato che ai tempi nostri ci si affida interamente alla progettazione computerizzata con la conseguenza di creare delle vetture poco distintive anche tra marchi diversi di veicoli. Invece per quanto riguarda **“il modello di Ferrari più iconico finora realizzato e per quali motivi”** secondo il parere di Cristiano Luzzago la scelta non può che indirizzarsi verso la Ferrari 275 GTB/4, di cui è stato anche possessore e di cui ha ricordi più che positivi ripensando ad esempio a una delle “Coppa delle Dolomiti” dei primi anni 2000 percorsa proprio con questo veicolo storico. Un'ulteriore domanda che ho rivolto a Cristiano Luzzago è la seguente: **“Secondo il suo giudizio di consulente di auto d'epoca, in un investimento in veicoli storici, quali sono i fattori essenziali che devono essere considerati nella scelta di un determinato autoveicolo piuttosto che un altro ed in che modo va valutata la convenienza economica?”**. In prima istanza, secondo il parere di Cristiano Luzzago, bisognerebbe scegliere sempre un'auto d'epoca che piaccia e che si è sicuri di poter mantenere a livello di costi di manutenzione e solo in second'ordine è vantaggioso valutare altri fattori come la rivalutazione futura del veicolo storico. Ovviamente come per il mercato della Borsa, anche il settore motoristico d'epoca è sottoposto a dei cicli di fluttuazione che sono influenzati da fattori economici, politici e sociali.



In più vi è da considerare la complementarità del mercato borsistico con quello delle auto d'epoca: in caso di forte volatilità della Borsa ci si sposta nell'investimento in veicoli d'epoca e viceversa. Comunque nel medio-lungo termine l'investimento in vetture d'epoca, con qualche rara eccezione, ripaga sempre con una buona remunerazione. Vi è da considerare ulteriormente che in questo periodo, in conseguenza della pandemia in corso, il

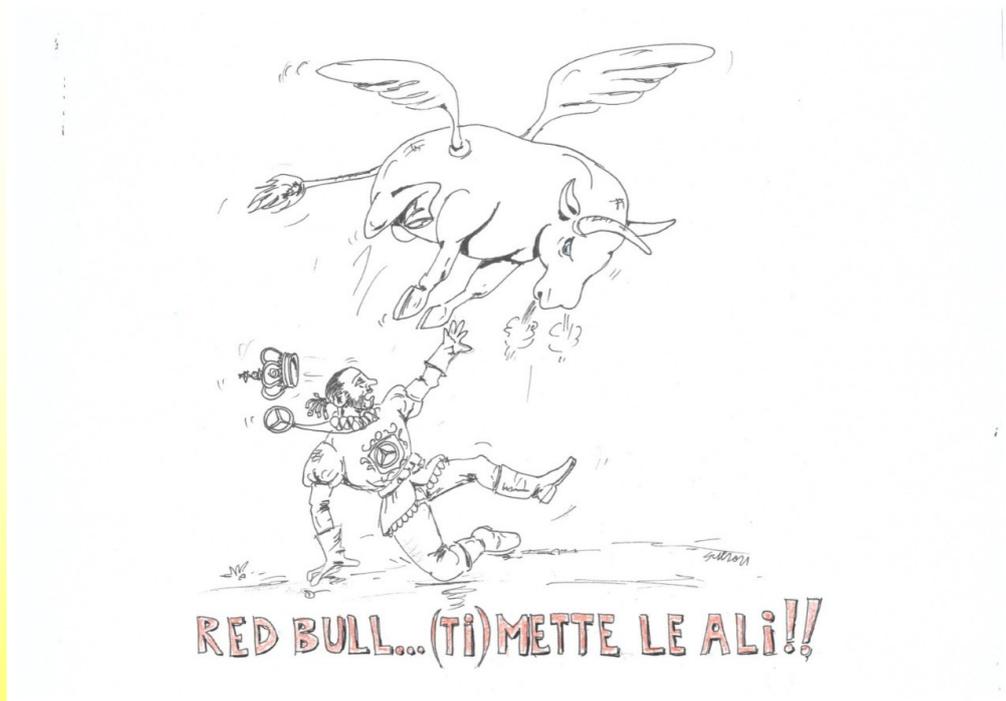


mercato delle vetture storiche, soprattutto nell'ambito delle youngtimer, ha avuto un improvviso e sostanziale incremento di interesse da parte degli appassionati, dovuto in parte anche al crollo del mercato dei veicoli nuovi per la minor capacità economica di spesa delle famiglie e per le lunghe attese nella consegna delle vetture di prima immatricolazione. Il penultimo quesito che ho chiesto in questa intervista a Cristiano si riferisce al **“Ruolo che gioca nella scelta di un modello di Ferrari la manutenzione post-acquisto?”** e secondo la sua valutazione vi sono modelli che necessitano di una manutenzione più economica ed altri più costosa. Ad esempio le Ferrari 208 o 308 non sono particolarmente onerose nella manutenzione mentre altri modelli come la Testarossa prevedono senz'altro costi di manutenzione più alti. L'ultima domanda che ho posto a Cristiano Luzzago è la seguente: **“A conti fatti è più conveniente acquistare un autoveicolo d'epoca in perfette condizioni o uno che va interamente restaurato anche in previsione di un'eventuale rivendita futura?”**. Secondo il pensiero di Cristiano un restauro totale può essere ipotizzabile, in primo luogo, nel caso in cui vi è la previsione di un utilizzo per una moltitudine di anni del veicolo storico ed, in secondo luogo, per il fatto che non sempre le vetture già restaurate vengono realizzate utilizzando ricambi di qualità e con criteri e modalità condivisibili. Terminata l'intervista con Cristiano Luzzago ho approfittato della circostanza per visitare la sua ampia esposizione di veicoli storici e per scattare qualche fotografia di ricordo e dopo di che mi sono avviato sulla strada del ritorno verso Milano.

Pitlane — Il toro e il re

Prendendo spunto dalla canzone dell' amico Giovanni, che con il suo brano "Il Toro e il Re" trasmesso da Sky nel week-end del GP di Baku, ho pensato al confronto tra il Re Lewis e il Toro Max. Un duro confronto che li ha visti ai ferri corti in vari episodi; ricordo la ruotata di Max nel GP di Imola, in cui abbiamo visto uno dei rari GP in cui Lewis ha commesso un errore, lo abbiamo visto uscire di pista, appoggiarsi alle protezioni e rientrare in pista con una manovra al limite del regolamento.....subito mi è venuto in mente un paragone con il rientro in pista di Seb a Monza nel 2019, e le critiche ricevute. Li abbiamo visti, come adora dire Carlo Vanzini, "ruota a ruota" in molti GP, e a Silverstone abbiamo assistito all'ennesimo feroce duello, finito con Max nelle protezioni e Lewis penalizzato con dieci secondi (a mio modesto parere pochi, considerando che Max è andato anche all'ospedale per verificare le sue condizioni dopo il botto a più di 200 km/orari). Dopo vari stuzzicamenti arriviamo al GP di Monza, che li ha visti di nuovo "molto vicini"....prima con una spinta nella via di fuga da parte di Max ai danni di Lewis, poi al giro 24 succede il patatrac....complici dei pit-stop non perfetti, i due si trovano "vicini vicini" alla prima variante, Lewis accompagna Max sul cordolo, ma Max non alza il piede e finisce per saltare sul cordolo e finire con la sua Red Bull n°33 sulla Mercedes n°44 di Lewis. Un incidente molto serio, che ha costretto i due al ritiro, e il buon Lewis accendere un cero al protettore dei piloti, infatti Lewis deve la sua vita al tanto criticato Halo", se non ci fosse stata la protezione inserita nel 2018, la testa di Lewis sarebbe rotolata nella ghiaia....con conseguenze inimmaginabili. Dopo questo scontro per fortuna gli animi si sono calmati e non ci sono stati più "incontri ravvicinati". Max ha recuperato i punti persi anche grazie al fido scudiero con la Mercedes n°77 e ad oggi, 12 ottobre 2021, ha 6 punti di vantaggio su Lewis. Vedremo come finirà la "lotta" tra il toro e il re, nell'attesa che il Cavallino rampante torni agli antichi fasti, e chissà che il buon Giovanni possa scrivere una nuova canzone "il cavallino rampante torna a vincere"

Mirco Minghelli



IL NOSTRO AMICO SANTO GUERRIERO CI REGALA QUESTA DIVERTENTE CARICATURA

CUORE RAMPANTE

BARONI ^{80°}
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, noleg-
gio auto d'epoca con con-
ducente per cerimonie*

TERMOIDRAULICA SERGIO S.R.L.
SPECIALISTI IN PNEUMATICI

*La migliore professionalità al
tuo servizio.*

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.*

Ferrari Universe — La Ferrari 275 GTB/4

In riferimento all'intervista che ho fatto a Cristiano Luzzago e che si può leggere su questo numero di "Cuore Rampante" è stato ribadito dall'esperto e consulente in collezionismo di auto d'epoca che la Ferrari 275 GTB/4 è stato il modello della casa costruttrice modenese più iconico finora realizzato. In questo articolo procederò quindi ad analizzare le sue caratteristiche fondamentali. La Ferrari 275 GTB/4 è stata costruita dalla casa automobilistica di Maranello prendendo come base la 275 GTB ma con una serie di aggiornamenti. La presentazione ufficiale è avvenuta in occasione del Salone di Parigi nell'ottobre del 1966. Rispetto alla 275 GTB, la 275 GTB/4 proponeva delle sospensioni migliorate, un nuovo impianto di scarico, un nuovo sistema di raffreddamento ed una vistosa protuberanza nel cofano, resa necessaria dall'adozione del doppio albero a camme in testa. Questa Ferrari, di cui ne sono stati prodotti solo 330 esemplari presso lo stabilimento della Scaglietti, si offre alla vista con una silhouette firmata da Pininfarina, esprimendo le note di una colta miscela artistica, frutto di una mirabile sintesi di classe e sportività. Inoltre, in essa si respira un pizzico dell'atmosfera stilistica della 250 GTO di cui è discendente ideale. L'auto che si caratterizza per la sua maneggevolezza di utilizzo, presenta il lungo cofano e le feritorie alle spalle dei passaruote. Sulla Ferrari 275 GTB/4 si sono messe a frutto le esperienze dorate di "un Cavallino Rampante" che mieteva successi in tutte le categorie. La sua unità propulsiva è nata dall'idea originaria di Gioachino Colombo, anche se successivamente venne migliorata in una serie di componenti, riuscendo ad erogare una potenza di 300 cavalli a 8000 giri al minuto. Questa "rossa" ha saputo dispensare irripetibili gioie ai fortunati possessori, che ancora oggi possono guidarla con soddisfazione in pista e nelle vie più alla moda delle capitali del mondo. La 275 GTB/4 si è anche distinta nelle competizioni sportive ed è entrata nella storia come uno dei più grandi capolavori del design automobilistico.

Sandro Salis

Pitlane — Il ritorno di Imola

Anni fa una famosa pubblicità di un gelato recitava "du gust is megl che uan".....e noi dal 2022 possiamo dire "2 GP is megl che uan". Infatti, dal 2022 e per 4 anni, il GP di Imola denominato "Gran premio del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna" sostituirà il gp di Cina, cancellato dal 2020 per problemi relativi alla pandemia da Covid-19. Gran premio che si affianca al GP di Monza, che nel 2022 compie 100 anni, un traguardo storico, vista anche la moria di GP storici in veri circuiti. Imola ritorna nel calendario come GP ufficiale e non come sostituto, come è successo l'anno scorso e quest'anno. Subito la memoria torna al "Kaiser" Michael Schumacher vincitore per ben 7 volte, ed ultimo vincitore del GP prima della chiusura del circuito, chiuso nel 2006 per poter adeguarlo gli standard di sicurezza richiesti dalla FIA e dalla FIM. Sconfinando nelle moto, penso che Max Biaggi ricordi ancora oggi il sorpasso di Marco Simoncelli, alla nuova variante bassa, all'ultimo giro di gara 2 del mondiale delle derivate di serie del 2009, sorpasso che fece perdere il podio a Max e che da Simoncelli fu definito una c@@@@@a a causa di un lungo.....mah chissà com'è andata davvero. Anche la nostra Monza è stata per anni palcoscenico del mondiale delle derivate di serie, che nel 2010 per esigenze di sicurezza ha visto modificare il layout della prima variante, dopo un grave incidente nel GP del 2009. Imola purtroppo riporta alla memoria anche brutti ricordi, il maledetto weekend del 1994 in cui il sabato perse la vita Roland Ratzenberger, e il giorno successivo Ayrton Senna. Per la mia famiglia quello è un giorno di festa: anniversario di matrimonio dei miei genitori, ed è grazie a mio papà, grande appassionato di motori, che mi ha trasmesso la passione per le auto e le moto, e sono qui a scrivere oggi su C.R., ma allo stesso modo ricorda la morte di Ayrton. Ricordo ancora come se fossi ieri di essere rientrato da pranzo e aver saputo dell'incidente. La mia prima volta a Monza è stata nel 2000, mentre la mia prima volta a Imola, risale al 2017, in occasione del Minardi Day....Lo so, tutti direte ...ma perché così tardi??? C'est la vie.....Ma prometto di recuperare, magari già nel 2022, per seguire il GP e vedere le nuove monoposto dal vivo sfrecciare sul mitico circuito.

Mirco Minghelli

La blu



La grigia



Member — Secondo pranzo SFC Lombardia

Quasi tutti presenti i 24 club che fanno della Regione Lombardia la più rappresentativa d'Italia per numero di tesserati SFC. Tra questi anche il nostro sodalizio, che non ha voluto mancare l'appuntamento con il 2° Pranzo della Lombardia. Location d'eccezione il Museo MilleMiglia di Brescia che, situato nel complesso monastico di Sant'Eufemia, custodisce una storia e narra il racconto di un mito, il mito della Freccia Rossa, in un luogo di grande valore archeologico ed architettonico. Grazie all'impegno di collezionisti privati ed alla collaborazione con altri musei, lo spazio museale è ricco di gioielli su quattro ruote avvolti in allestimenti scenografici che richiamano agli occhi ed alla mente i periodi e le epoche storiche toccati dalla corsa. Il cortile interno si è tinto di rosso grazie alle decine di bolidi di Maranello esposti dai soci possessori partecipanti all'evento e grazie alla collaborazione di Rossocorsa. Un buon pranzo ha deliziato i nostri palati e siamo rientrati portando al club la targa ricordo dell'evento. Al prossimo anno!



Giusy Costantino



La nostra socia Cristina Bruno ci aspetta a teatro. Impossibile mancare!

Sabato 27 Novembre ore 17:00

Auditorium M.T. Di Calcutta presso Scuola




GIORNATA INTERNAZIONALE
 contro la **VIOLENZA**
 sulle **DONNE**

Il Comune di Bareggio - Settore Famiglia e Solidarietà Sociale, in collaborazione con la Compagnia Teatrale RAMI - Percorsi teatrali

PROPONE uno spettacolo teatrale:
RIFLESSI
 Vite allo specchio

con Elena Modaffi e Cristina Bruno
 Testo e regia: Massimiliano Samaritani

Auditorium "M.T. di Calcutta a San Martino presso Scuola Collodi"
 ingresso via Madonna Assunta (Bareggio)

27 Novembre - ore 17:00

INGRESSO GRATUITO
OBBLIGATORI IL GREEN PASS E LA MASCHERINA

Ferrari Universe — Quel 12 che ci piace ...

V12 a rischio d'estinzione? Ce lo chiediamo in tanti visto il giro di vite che si vuole dare sulle emissioni; il gran parlare dei mutamenti climatici che si sta facendo nell'ultimo periodo ci porta a pensare che i costruttori debbano trovare vie alternative per regalare prestazioni ed emozioni di altissimo livello. Nel frattempo, godiamoci un 12 cilindri purosangue con motore da 6,5 litri che eroga 30 CV in più rispetto ad un modello "normale" per un totale di ben 830 CV. Tre



anni di tempo sono occorsi a Ferrari per trasformare la 812 Superfast nella Competizione "IperFast". I 999 esemplari della 812 Competizione sono andati a ruba prima ancora della presentazione ufficiale al pubblico, al prezzo di 499.000 euro, optional esclusi. Anche la 812 Competizione A (come Aperta), prodotta in 599 unità, ha fatto il sold out a circa 580.000 euro. Sarà che i veri sportivi vogliono accaparrarsi bolidi di tale livello prima che smettano di essere prodotti. Non lo sappiamo...staremo a vedere. Intanto la 812 Competizione verrà consegnata ai fortunati compratori nel primo trimestre del 2022, mentre la sorella aperta (con tettuccio in carbonio) verrà consegnata nel quarto trimestre 2022. Largo utilizzo di fibra di carbonio, bielle in titanio e un albero di trasmissione alleggerito hanno permesso agli ingegneri di togliere peso a questo gioiellino. Sul frontale è inoltre presente un pannello mobile che si apre superati i 250 km/h per "schiacciare" letteralmente l'auto sull'asfalto e farle raggiungere 340 km/h di velocità massima. C'è da pensare cosa diranno gli "addetti ai lavori" per la salvaguardia del pianeta del treno di gomme Michel Pilot Sport Cup 2 R (alternativa alle Pirelli P Zero Corsa) da 275 all'anteriore e 315 al posteriore che sono consigliatissime per gestire tutta la potenza del V12 garantendo equilibrio e mantenendo la vettura incollata alla strada.

Giusy Costantino

Curiosità in pillole dal mondo dei motori

- ⇒ Il Gran Premio Nuvolari 2021 è stato vinto da Mario e Lorenzo Torelli su Fiat 508 S Sport Coppa d'Oro del 1934
- ⇒ È entrata nel Guinness dei Primati la monoposto di Formula 1 riprodotta con i mattoncini della Lego più grande al mondo
- ⇒ Venduti tutti i 500 esemplari di Alfa Romeo Giulia GTA
- ⇒ Si celebra il centenario dalla nascita di Giovanni Michelotti, il designer torinese senza tempo
- ⇒ La Fiat Campagnola compie 70 anni
- ⇒ La Ferrari 250 GT Tour de France Coupé Pinin Farina del 1956 si è aggiudicata il "Best of Show" al concorso d'Eleganza Villa d'Este 2021
- ⇒ Il Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic 2021, giunto alla sesta edizione e svoltosi dal 2 al 4 luglio in Costa Smeralda, è stato vinto da Silvia Nicolis e dal calciatore del Vicenza Riccardo Maggiorini a bordo della bellissima Fiat 1100 Sport Barchetta MM

Member — Diamo i numeri...

Non sempre ci piace “dare i numeri” e dipende molto dai punti di vista...ma si sa, spesso i numeri sono tutto; in particolare sono significativi quando permettono di stilare classifiche e graduatorie. In F1 abbiamo la classifica piloti e quella costruttori e anche da Maranello, dalla segreteria degli SFC, ci inviano, a cadenza regolare, dei ranking. Di cosa si tratta? La segreteria di Maranello stila una classifica con gli oltre 200 club ufficiali al mondo mettendoli in ordine in base al numero di tesserati member. Cosa si vince? Nulla in particolare, se non la soddisfazione di un club (fatto di persone uniche e speciali) di trovarsi “ ai piani alti ”. Il nostro club nel 2018 è stato premiato, proprio per il numero di iscritti, come miglior club al mondo con presidente donna; abbiamo avuto l’ onore di ricevere una coppa con tanto di targa, non importante tanto per il valore della stessa, quanto per averla ricevuta dalle mani di Mick Schumacher, figlio del “kaiser” Michael. E quest’ anno come siamo messi? Il 2021 sta volgendo al termine e ... come è posizionato lo SFC San Martino di Bareggio in classifica? ...non male direi...considerando le difficoltà derivanti dalla pandemia che ancora stiamo vivendo. L’ attività di club è molto ridotta proprio a causa della difficile situazione sanitaria che ancora ci affligge, gli eventi messi in pista sono purtroppo pochi, arriviamo da un 2020 difficilissimo, eppure, con grande soddisfazione posso dire che sono felice, grazie a tutti voi! Si vede che il nostro club, che vanta ben 37 anni di attività, è un club storico, fatto di persone vere e appassionate, che, nonostante tutto “CI SONO”, la loro tessera la rinnovano! Questo è il vero spirito di “appartenenza” ad un gruppo, questo ci distingue da tanti altri che vivono con banale superficialità il loro dichiararsi “tifosi”. I soci di SFC San Martino di Bareggio sono “affezionati” al loro club e lo dimostrano. Il nostro club si piazza (conteggio al 30.09.2021) al 45° posto su oltre 200 club al mondo e se stringiamo la lente di ingrandimento e andiamo a guardare solo la Lombardia sui 24 club della nostra regione noi siamo al 10° posto! Grazie a tutti voi che fate del nostro club un meraviglioso club!

SCUDERIA FERRARI CLUB		RANKING data updated to 30 September 2021 - Lombardy																			
		The ranking is based on individual Member and, successively, on Family + Junior memberships																			
Place	SCUDERIA FERRARI CLUB	Region/ COUNTRY	President				2020				2021				%				Change in the RANKING		
			Name	Surname	SEX	Birth Date	MEMBERSHIP			TOTAL	MEMBERSHIP			%							
							MEMBERS	Family >14	Junior <14		MEMBERS	Family >14	Junior <14	TOTAL	MEMBERS	Family >14	Junior <14	TOTAL			
1*	CAPRINO BERGAMASCO	Lombardy	Paolo	Magni	M	16/02/1977	736	242	72	1.050	631	140	66	837	-14%	-42%	-8%	-20%	+2		
5*	ABBIATEGRASSO	Lombardy	Paolo	Pavesi	M	12/08/1967	379	80	37	496	293	31	29	353	-23%	-61%	-22%	-29%	+1		
8*	ERBA	Lombardy	Vittorio	Gerosa	M	27/03/1967	272	67	14	353	193	22	9	224	-29%	-67%	-36%	-37%	+26		
13*	VEDANO AL LAMBRO	Lombardy	Giovanni	Marras	M	15/07/1956	154	134	23	311	170	42	19	231	+10%	-69%	-17%	-26%	+13		
15*	NUVOLERA	Lombardy	Oscar	Baccaglioni	M	10/09/1946	132	90	24	246	146	18	9	173	+11%	-80%	-63%	-30%	+20		
20*	SANT'ANGELO LODIGIANO	Lombardy	Maurizio	Senna	M	02/07/1959	148	48	7	203	120	0	3	123	-19%	-100%	-57%	-39%	+1		
31*	SIRMIONE	Lombardy	Pietro	Sartori	M	29/03/1948	83	9	1	93	91	0	1	92	+10%	-100%	0%	-1%	+24		
34*	COMO	Lombardy	Rodolfo	Pozzi	M	28/09/1981	166	29	11	206	86	0	10	96	-48%	-100%	-9%	-53%	-22		
35*	SARONNO	Lombardy	Pierantonio	Giussani	M	01/03/1953	74	0	0	74	86	0	0	86	+16%	0%	0%	+16%	+53		
45*	SAN MARTINO DI BAREGGIO	Lombardy	Giuseppina	Costantino	F	31/05/1975	87	42	12	141	80	39	11	130	-8%	-7%	-8%	-8%	-5		
46*	CORTE FRANCA	Lombardy	Gian Luigi	Belloli	M	25/02/1958	67	14	2	83	80	0	2	82	+19%	-100%	0%	-1%	+64		
52*	DOVERA	Lombardy	Corrado	Cagnana	M	31/08/1966	82	17	11	110	71	13	11	95	-13%	-24%	0%	-14%	+12		
54*	TRAVEDONA	Lombardy	Lidia	Iemmi	F	08/10/1952	93	8	7	108	69	7	6	82	-26%	-13%	-14%	-24%	-8		
62*	CASTENEDOLO	Lombardy	Gianpiero	Mazzoleni	M	24/08/1978	99	43	8	150	61	9	5	75	-38%	-79%	-38%	-50%	-23		
70*	SERRAVALLE A PO	Lombardy	Sergio	Pasqualini	M	27/04/1948	94	43	7	144	56	0	5	61	-40%	-100%	-29%	-58%	-11		
72*	MANTOVA	Lombardy	Luciano	Dordoni	M	07/11/1961	70	39	0	109	55	1	2	58	-21%	-97%	#DIV/0!	-47%	+79		
103*	LODI	Lombardy	Francesco	Cerrelli	M	07/06/1976	50	2	3	55	27	0	0	27	-46%	-100%	-100%	-51%	+50		
111*	BRESCIA	Lombardy	Luciano	Dal Ben	M	23/01/1942	26	0	0	26	22	0	0	22	-15%	0%	0%	-15%	+59		
133*	OFFLAGA	Lombardy	Dario	Bono	M	27/12/1950	60	15	2	77	13	0	0	13	-78%	-100%	-100%	-83%	-3		
145*	REZZATO	Lombardy	Armando	Boifava	M	03/04/1965	50	1	1	52	6	0	0	6	-88%	-100%	+100%	-88%	-67		
149*	MILANO	Lombardy	Stefano	Eupani	M	24/12/1956	7	2	0	9	5	0	1	6	-29%	-100%	#DIV/0!	-33%	-106		
179*	CERNUSCO SUL NAVIGLIO	Lombardy	Giulio	Cicari	M	11/09/1951	58	6	7	71	0	0	0	0	-100%	-100%	-100%	-100%	-23		
180*	COLOGNO AL SERIO	Lombardy	Roberto	Ghidotti	M	16/05/1964	98	21	11	130	0	0	0	0	-100%	-100%	-100%	-100%	-113		
206*	VARESE	Lombardy	Filomeno	Vuocolo	M	23/04/1956	0	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	-38		

Photo finish — Milano Autoclassica 2021

Gli appassionati milanesi di auto d'epoca hanno da anni un appuntamento fisso ad ottobre....Autoclassica, fiera in cui è possibile ammirare, acquistare e vendere auto, e non solo, d'epoca. Dopo aver saltato l'edizione dello scorso anno, quest'anno sono riuscito ad andarci per un pomeriggio in mezzo alle vecchie glorie. Dopo aver acquistato il biglietto, mi lanciai e trovai subito ad attendermi Ferrari e Romeo Ferraris con delle magnifiche Morgan. Il salone è suddiviso in due padiglioni della fiera di Rho: nel primo sono concentrati i



rivenditori di auto, spicca tra tutti un pullman della nostra amata Scuderia Ferrari, ci sono mezzi di ogni genere, fuoristrada, supercar, berline più tradizionali, le più ammirate ovviamente sono le supercar, ma a me attirano molto i fuoristrada duri e crudi, quelli di una volta, con cui era possibile arrivare dappertutto, senza molti problemi. Nel secondo padiglione la facevano da padrone gli accessori, i ricambi, e il modellismo. Alcuni stand, di dimensioni importanti, avevano ogni tipo di modellino, auto, moto, personaggi vari. Lo stand che mi ha attirato di più è stato, ovviamente, uno strapieno di Lego; stavo per svenire dalla quantità di scatole presenti, grandi, piccole....il paradiso della Lego. Ma stranamente non sono tornato a casa con un Lego ma bensì con un modellino della 488-gte che ha corso la 24 ore di Le Mans nel 2017, che farà coppia con la 488-gte, vincitrice dell'edizione 2019 della Lego, che



nel frattempo è stata autografata da Alessandro Pierguidi. Dopo un ampio e approfondito giro nel padiglione ho salutato la fiera di Rho...ma un interrogativo mi è rimasto.....come mai niente standiste....mannaggia mannaggia....forse perché chi va ad autoclassica stravede per le vecchie glorie a 4 ruote e non è molto interessato alle standiste?? Va beh attendiamo altri saloni per recuperare....

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

Presidente: Giusy Costantino
Direttore Sportivo: Luca Zebri
Capo Redattore: Giusy Costantino
Addetti Stampa:

Giusy Costantino
Luca Zebri
Mirco Minghelli

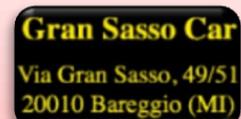
Collaboratori: Rodolfo Pozzi
Sandro Salis

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 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...

Museo Mille Miglia — Brescia



#LIVEYOURFERRARIPASSION