



SCUDERIA FERRARI CLUB
The Official Ferrari Passion
SAN MARTINO DI BAREGGIO

dal 1984 passione e non solo

Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE DELLA
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 23 MAGGIO-GIUGNO/LUGLIO-AGOSTO 2014



Trent'anni fa Maurizio Cislighi fondava un Ferrari Club, con tanto di iscrizione nel registro Ferrari n°322, che una volta nato si è evoluto anno dopo anno guadagnandosi fama e concretezza fino a diventare una Scuderia Ferrari Club il cui nome è dal 2012 indelebilitamente ed orgogliosamente impresso su una targa all'interno del Museo Enzo Ferrari di Modena. Quest'anno abbiamo speso 30 candeline! Per festeggiare è stata d'obbligo una grande Fiesta! La mattina del 5 luglio partiamo da Bareggio con una schiera di Ferrari; il sottoscritto fa equipaggio con Ettore e con il V12 della 550Maranello seguiamo il van del Presidente Francesco che insieme a Giusy, la piccola Aurora, Sergio e Antonio carichi di addobbi, attrezzature tecniche e bagagli ci precede. Con noi anche Luigino ed Enrica e Antonio e Pina con le loro rombanti 360Modena. Una sosta breve per scambiare due parole e per far applicare gli adesivi con il logo dell'evento sulle Ferrari. Ed ecco che Giovanni, accompagnato da Laura, si offre "volontario applicatore". Scherzo con Massy e Andrea accanto alla loro F40, e mentre chiacchieriamo con Sonia, Francesca, Angelo e Maria Cristina mi rendo conto di quanto sono belle le Ferrari che popolano la stazione di servizio ed osservo i passanti che ci fotografano sorpresi. Via, tutti insieme raggiungiamo Maranello. Il primo appuntamento è al Museo Ferrari dove abbiamo l'esclusiva del parcheggio nella zona adiacente. Ad accoglierci il dott. Mauro Apicella, coordinatore di tutte le Scuderie Ferrari Club del mondo. Dopo aver scherzato con Nicola e Lucia, girovagando con la piccola Aurora nel parcheggio mi sento chiamare...la gioia è grande quando vedo davanti a me dopo oltre un anno Sergi Miguel del Ferrari Club Espana! Abbracci e battute scattano all'istante! C'è anche Fede Garcia, responsabile stampa del Ferrari Club Espana. Nel frattempo ci raggiungono Giovanni e Ugo e Cristina. Al Museo di Maranello la mostra è intitolata "California Dreaming" in onore della nuova California T; la grafica "stelle e strisce" è spettacolare come l'area di prato sintetico che simula il concorso di Pebble Beach. Davanti a noi le più importanti e rare Ferrari, esemplari unici che hanno avuto successo negli Stati Uniti sia in campo commerciale che in campo agonistico. Lasciato il Museo facciamo il check in al Maranello Village, una sorta di villaggio dove tutto ovviamente è a tema. Nel pomeriggio mi reco insieme agli altri all'acetiaia Boni a Solignano di Castelvetro. Oltre a rendermi conto che il vero aceto di Modena è un prodotto completamente differente da quanto si trova in commercio, noto come il nostro gruppo è divertito, interessato ed in perfetta armonia. Le Ferrari all'esterno sono il soggetto di uno sfondo campagnolo tipicamente modenese in cui convivono le botti d'aceto, gli attrezzi degli artigiani di un tempo e l'alta tecnologia automobilistica.



L'inizio dei festeggiamenti è alle 19.30 presso la sala "Valencia" del Maranello Village. Siamo tutti seduti davanti ad un enorme schermo su cui viene proiettato un dvd. Un'ora di emozioni che ripercorre i 30 anni del nostro sodalizio e 30 anni di Ferrari con filmati ed immagini sapientemente montati dal nostro Presidente. Con noi anche Mauro Apicella, Filippo Ambrosini, presidente della attivissima Scuderia Ferrari Club Forlimpopoli (FC) nonché coordinatore della Regione Emilia Romagna, Fede Garcia e Sergi Miguel. Inevitabile a fine proiezione lo scrosciante applauso. Il sapiente quanto paziente lavoro pomeridiano di Sergio e Antonio ora lo possono osservare tutti: la sala da pranzo al primo piano del ristorante Paddock, dove ci trasferiamo, è adornata con bandiere, stendardi e palloncini luminosi nei colori della Ferrari, italiani e spagnoli. Si perché ora siamo in compagnia anche di altri membri del Ferrari Club Espana capitanati dal loro simpaticissimo presidente Josep Rodriguez Villarsa. Parcheggiano le loro Ferrari, due 599 GTO ed una FF, insieme alle nostre, davanti al ristorante mentre le due F40 dei nostri tesserati sono posizionate all'ingresso del ristorante insieme a bandiere italiane e spagnole. A sorpresa due inni, quello italiano e quello spagnolo, aprono la serata. Tutti i presenti si stanno divertendo, lo avverto a pelle. La nostra Scuderia per ringraziare gli amici spagnoli dona loro una t-shirt replica autografata dal trio iberico Alonso-Gené-de la Rosa. Il Ferrari Club Espana ci dona una bellissima cornice Ferrari in carbonio con il loro emblema e relativa dedica. Scuderia Ferrari Club invece ci dona un alettone di una Ferrari di F1 autografata dai piloti Alonso e Raikkonen. E poi, ovviamente arriva la torta con il relativo taglio...a cinque! Oltre al nostro Presidente partecipano al taglio anche Mauro Apicella, Josep Rodriguez Villarsa, Fede Garcia e Filippo Ambrosini. Inaspettatamente Ettore ruba l'attenzione di tutti. Sbuca dal nulla armato di microfono e ringrazia platealmente il nostro Presidente Francesco per le tantissime fatiche che fin'ora ha fatto per organizzare i numerosi eventi e dona lui a nome della Scuderia un Cavallino Rampante in metallo realizzato appositamente! La domenica del 6 di luglio è dedicata alla visita della città di Modena e del Museo Enzo Ferrari al cui interno, in occasione del centenario dei "cugini" della Maserati, sono esposte le vetture del Tridente più prestigiose e caratteristiche di sempre. Fra vivaci e rombanti accelerazioni, le emozioni sono roventi, nell'abitacolo della F40 di Giovanni, dove il sedile del passeggero è occupato dal sottoscritto. Entrare direttamente nella zona esclusiva del Museo Enzo Ferrari, passare davanti alla Casa Natale e parcheggiare praticamente all'ingresso del museo a bordo di una F40 è una cosa che sarà difficilmente delebile nella mia mente. All'interno del Museo, mentre delizio lo sguardo sulla 5000 GT che fu dello Scia di Persia, ecco una piacevolissima sorpresa. Ad intervalli di circa 15 minuti, si spengono le luci, si abbassano le voci e...il MEF diventa improvvisamente un cinema storico. Su tre pareti scorrono in enorme dimensione video ed immagini d'epoca con relativi commenti e musiche originali che ripercorrono la vita di Enzo Ferrari e la Storia della Maserati. L'ultima tappa di questo stupendo week end è presso il ristorante Vecchia Pirri di Modena, proprio dove il Drake pasteggiava. Qui gustiamo ottimi e tipici i piatti mentre tra una battuta e l'altra sono ancora dei nostri il dott. Mauro Apicella e Josep Rodriguez Villarsa con i quali seguiamo in diretta il Gran Premio di F1 che si corre in Gran Bretagna. Con noi c'è anche un altro ospite, Roberto Cislighi, figlio del nostro fondatore. Viene presentato da Ugo, che l'ha visto crescere. La sua passione è talmente ardente che con regolare tenacia è riuscito a coronare il suo sogno. Si è trasferito nei pressi di Modena e da alcuni anni lavora in Ferrari. E' tempo dei saluti e via... Oggi torno a casa con la felicità, l'entusiasmo e la soddisfazione per aver festeggiato il compleanno della mia Scuderia nel migliore dei modi. Oltre all'ambiente caratteristico ed alle vetture del Cavallino c'è anche la felicità per la conferma e l'orgoglio di far parte di un gruppo davvero bello, unico ed eccezionale. E scusate se è poco.

Flavio Paina



RUBRICHE

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



Indottrinarvi sul mondo Ferrari, su ciò che lo circonda e sulla vita del nostro club

Uno stile di vita , una passione , un amore . Ferrari è tutto questo , non solo una semplice casa automobilistica

I Ferraristi "all'ombra" della F40

e-DITORIALE

Rinascita o continuità?

Rinascita o continuità? Continuo a chiedermi cosa penserete quando leggerete, al rientro delle vostre meritate ferie, questo nuovo numero di Cuore Rampante.

E' un giornale tutto nuovo oppure è la continuazione del precedente? Entrambe le cose dico io... perché effettivamente la numerazione è continua ma la veste grafica, e soprattutto il modo di diffusione, è del tutto nuovo.

Quindi come una chiesa costruita su un'antica pieve continuiamo con questo bimestrale la nostra missione di indottrinarvi sul mondo Ferrari, su ciò che lo circonda e sulla vita del nostro club. Ma lo faremo in un modo nuovo e questa volta solo elettronico. Ecco il perché di un e-ditoriale ed ecco il perché di quella "chiocciolina" davanti alla parola magazine in copertina .

Nuovi anche i nomi delle rubriche,

molto tecnici sottolineo, proprio per distinguere ancora più nettamente gli argomenti trattati.

E nuovo anche il neo-membro del club Antonio Pellizzoni, che dopo averlo visto all'opera a Maranello & Modena nel darsi un gran da fare, eccolo stavolta cimentarsi nello scrivere. Buon segno che ancora qualche giovane volenteroso esiste, ma anche segno di attaccamento al nostro sodalizio ed al mondo della rossa.

Ho voluto rubare questo spazio, ma solo per questa volta — grazie Mauro, al nostro capo redattore, perché mi sembrava giusto presentarvi al meglio ed ufficialmente il Cuore Rampante "elettronico".

Per distinguere ogni numero abbiamo pensato ad un modo divertente di imparare e conoscere, per chi non le sapesse già tutte, le auto del cavallino: l'immagine sotto il titolo cambierà in

ogni uscita. Questa volta non a caso, siamo partiti da un modello presentato nello stesso anno di fondazione del nostro club, ossia la mitica 288 GTO.

E scusate se è poco!

Questo magazine è un'ulteriore dimostrazione di perseveranza, e che anche se rimaniamo "zoppi" di qualche elemento troviamo sicuramente il modo per rialzarci e, forse, fare meglio di prima.

Ma questo non tocca di certo a me dirlo... lascio a voi tutti i commenti del caso.

Siamo qui per Voi e cerchiamo di esserci come sempre al meglio. O quantomeno ci proviamo! Non per niente il mio motto è "ad maiora".

Al prossimo numero ma soprattutto buona lettura!

Francesco Di Martino
Presidente

Member

Ferrari, un'esperienza straordinaria

Sempre al vertice di tutto Ferrari è molto più che una semplice fabbrica di macchine sportive. E' una vera passione riconosciuta in tutto il mondo. Ovunque tu vada, se mostri il simbolo Ferrari, stai pur certo che tutti risponderanno con un sorriso e con un apprezzamento. Ho avuto l'occasione di vivere un'esperienza straordinaria nel cuore di tutto questo... 2 giorni tra Maranello e Modena in occasione del trentesimo compleanno della Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio. Ritrovo all'area di sosta per ricompattare il gruppo di Ferrari in viaggio con noi, e subito un brivido mi prende dalla punta dell'alluce fino all'ultimo capello... davanti ai miei occhi una F40! Fino al giorno prima l'avevo vista solo nei video giochi ed ora era lì in tutto

il suo splendore, quasi emanava luce propria. Scattate una dozzina di foto preliminari giusto per rendermi realmente conto che ero sveglio e che quella F40 era vera, si riparte in direzione Maranello. Arrivati a destinazione davanti al museo Ferrari, neanche il tempo di parcheggiare le macchine in ordine e arriva l'altra F40 del gruppo, e non una semplice F40, bensì una carrozzata Michelotto! Se quella originale è stupenda, credetemi, questa è favolosa... nel giro di 4 ore ho visto cose che sognavo da tutta la vita. La mattina successiva, durante la colazione, mi sento toccare sulla spalla e vedo Luigino che con un sorriso mi chiede se voglio accompagnarlo a fare benzina. Con un sì a 32 denti salto in piedi... il risveglio più bello della mia vita! 2 giorni intensi e

ricchi di emozioni... ho visto auto straordinarie con persone fantastiche, che son state gentilissime trattandomi come uno di loro senza neanche conoscermi, un'esperienza fantastica che mi ha aperto un mondo su qualcosa che è molto più che una casa automobilistica. Te ne accorgi quando ne parli, quando ascolti o più semplicemente guardi una Ferrari. Devo ringraziare tutti i soci del club e soprattutto il Presidente del club Francesco Di Martino che mi ha dato la possibilità di conoscere questo mondo e di vivere questo vero e proprio sogno.... Grazie alla Scuderia Ferrari che con un solo nome unisce migliaia di appassionati pronti a tutto per ammirare, guidare o semplicemente ascoltare il suono del motore della casa automobilistica più prestigiosa al mondo.

Antonio Pellizzoni



Vintage

“Innocenti” evasioni

Di auto impossibili nella storia ce ne sono state eccome. Alcune estremamente rognose, altre fortunate e altre ancora un po' meno. Certe addirittura stroncate sul nascere, ma per gli appassionati di vetturette a bassa cilindrata con prestazioni fuori dal comune ecco un pezzo da far girare la testa. Un'auto destinata a far abbandonare i luoghi comuni e ad evadere dal fatto che il mito delle “Ferrarine” non fu solo un'esclusiva delle ASA, bensì anche da auto più pure, magari sepolte in qualche magazzino e di cui ignoriamo la loro più totale esistenza, come l'auto in questione. Stiamo parlando dell'unico esemplare rimasto della Innocenti denominata “Progetto 186 GT”.

A cavallo fra il '63 e il '64, la rivista “Auto Italiana” pubblicò un servizio mai più riproposto da nessun'altra testata del settore. Titolava così: “innocenti 1750 con motore Ferrari”.

Si immagini lo scalpore che destò una simile notizia nel mondo dell'automobile, eppure nessun altro accennò più niente.

Effettivamente sul libro di Enzo Ferrari “LE MIE GIOIE TERRIBILI”, in appendice si può leggere che nel 1963 era pronto un motore del prototipo a 6 cilindri a V di 60 gradi, con cilindrata di 1787. Il cambio di derivazione inglese era a quattro marce con overdrive in terza e quarta. Questo motore Ferrari si sarebbe dovuto montare su una vettura di Ferdinando Innocenti, deciso ad allargare la sua produzione con una piccola GT di prestigio. Il progetto non andò mai a buon fine per svariati motivi. Il primo è che Innocenti fu battuto sul tempo da Oronzio de Nora, che a Milano allestì una fabbrica proprio accanto agli stabilimenti Innocenti per costruire le sue ASA, oltre che l'incapacità stessa della Innocenti a gestire un modello di questo genere, mentre il secondo era creare una rete commerciale adatta in vista delle presunte vendite in Italia e all'estero.

Eppure i numeri questa Ferrarina di razza li aveva tutti, a cominciare dal



design di Bertone, dove allora lavorava Giorgio Giugiaro, gli accattivanti interni 2 più 2 in pelle dal design sportivo, in grado di far respirare a bordo un'aria da piccola Ferrari 250. In più i quattro scarichi posteriori e gomme da 175/14 montate su cerchi a raggi con gallettone. Addirittura montava l'impianto per gli alzacristalli elettrici, ma da una foto sul mensile Ruoteclassiche la si vede con in dotazione alternativa la classica manopola nella tasca del pannello. Ma il pezzo forte fu la meccanica.

Centoventi cavalli ed alimentazione tramite tre carburatori doppio corpo. I coperchi delle testate simili a quelli delle Ferrari V12 del tempo. Un motore, insieme a tutto il resto della vettura, completamente progettato negli uffici della Scuderia Ferrari in via Trento e Trieste a Modena capace di spingerla fino a 210 all'ora. Non male davvero. In Ferrari lavorarono tutti in gran segreto per non far filtrare nulla all'esterno, vennero così costruiti due prototipi identificati con la sigla “186 GT”. Uno con telaio tubolare rivestito da Bertone con pannelli d'alluminio, il secondo (quello definitivo) a scocca portante - dalla stessa Bertone - la quale avrebbe dovuto farsi carico della successiva industrializzazione insieme a Giugiaro.

A Lambrate cominciarono i test col prototipo tubolare, ma quando a Milano fu spedito il concept definitivo il progetto era già stato abbandonato e il primo esemplare distrutto. La sopravvissuta fu messa in un capannone Innocenti e lì ci rimase fino al '94, quando venne deciso lo smantellamento della fabbrica da parte di Fiat, la quale la acquistò insieme alla Maserati. Fu proprio Ermanno Cozza, memoria della casa tridentina a salvare da un tragico destino l'Innocentina e consegnarla a casa Ferrari, laddove un impeccabile Antonio Ghini, direttore dei Musei di Maranello e Modena se ne sta tuttora occupando. Nel 2015 probabilmente verrà esposta in una mostra allestita nel museo Ferrari.

Peccato che non avvenne mai una produzione di serie, sarebbe stato affascinante vederla correre, magari nelle competizioni.

Mauro Modena

Chi ha detto che le cosiddette “Ferrarine” dovevano essere per forza una ASA?

Un modello della Innocenti commissionato interamente alla Ferrari avrebbe dovuto montare il motore V6 della Dino. Innocenti “186 GT” 1964: un Progetto purtroppo mai andato in porto.

Vintage



Goodwood festival of speed 2014: voce alle leggende dell'asfalto

Dal 26 al 29 giugno nella tenuta di Lord March in Inghilterra, quasi trecento bolide suddivisi in categorie hanno rombato con piloti d'eccezione. Fra le Maserati spicca una A6GCS nel concorso d'eleganza Style & Luxury allestito al suo interno

Esiste in Inghilterra, nel west Sussex, a sessanta miglia a sud di Londra, una tenuta. Un' enorme landa di proprietà di un nobile britannico: un certo Charles Gordon Lennox conte di March e Kinara, al secolo il famosissimo Lord March, ospite indiscusso nei più prestigiosi concorsi d'eleganza di tutto il mondo.

Da trentun anni Lord March volle aprire la tenuta per abbinare alle corse dei cavalli una serie di appuntamenti motoristici di alta caratura; e visto che non ottenne il permesso per un autodromo, pensò bene di attrezzare il parco della sua villa per ospitare uno dei più importanti eventi per appassionati di storiche e non: il GOODWOOD festival of speed.

Una serie di esposizioni suddivisi per stand e categorie, ma soprattutto il buon Lord March è stato e sta tuttora bene attento al calendario, in modo da non far mai coincidere il suo ritrovo con nessun'altra manifestazione, allo scopo di non far confluire in altri raduni i preziosi piloti che una volta - e anche oggi - fecero sognare. Parliamo di cattedrali umane nell'ambito delle competizioni come Sir Stirling Moss, Sir Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Jenson Button, Damon Hill, Arturo Merzario, Riccardo Patrese, Felipe Massa, Emanuele Pirro, Lewis Hamilton, Mark Webber, Sebastian Loeb, Henri Pescarolo, oltre che i



blasonati ferraristi Kimi Raikkonen (alla guida di una F2007) e John Surtes al suo fianco a bordo di una 158 del 1964. Questi sono solo alcuni dei molti nomi presenti tutti gli anni, e come sempre, anche quest'anno. Lo scopo? Abbatte le barriere con i circa 200 mila appassionati stringendo mani e scambiarsi opinioni, una specie di club in cui tutti sono a parigrado nel nome della passione per le quattro ruote. Fra gli eventi organizzati all'interno vi è anche un concorso d'eleganza, lo Style & Luxury, quest'anno suddiviso in sette categorie, dove Ferrari e Maserati

hanno sfoggiato tutta la loro bellezza. Il titolo di “Best in Show” del concorso se lo è aggiudicata una Maserati A6GCS Berlinetta Pininfarina, appartenente al collezionista Egon Zweimuller.

A proposito di Maserati, questo 2014 pare abbiano fatto da madrine all'interno del loro Stable yard, partendo dagli anni '60 con la 3500 GT, percorrendo i tempi con la Mistral Spider del '64 sino ad arrivare a Ghibli e Quattroporte, prime ed ultime generazioni. Insomma tutte le categorie in questi tre giorni, moderne e storiche hanno potuto far rombare i motori sulla Goodwood Hill, lunga circa 1,86 KM, dai Dragster alle Can-Am, dalle Grand Prix anteguerra alle WRC e le FI e anche le Le Mans. Tutte sullo stesso circuito ad assordare, o meglio, ad allietare orecchie allenate a certi rombi; e anche qui, a testimoniare la loro bellezza, sono sfilate per la categoria “100 anni di Maserati” le fantastiche TIPO 26M, la 250F e la 8CTF Boyle Special, la quale vinse Indianapolis nel '39-'40.

Davvero una fantastica organizzazione, ed un'equa visibilità per il caro Lord March, il quale in qualità di appassionato contribuisce sempre a non far mai cadere il mito Old Timer.

Mauro Modena

Un'immagine pubblicitaria di Shell in collaborazione con Ferrari



Tutti i loghi Shell dalla fondazione sino ad oggi

Mio padre ha vissuto momenti ben peggiori di questo

Piero Ferrari è nato il 22 maggio 1945 a Castelvetro di Modena. Attualmente è Vice Presidente di Ferrari S.p.A.

Pitlane

Shell: l'estate si porta via la "conchiglia"

Chi non la conosce alzi la mano! Impossibile, tutti sanno che cosa è una conchiglia gialla su fondo rosso; è il logo della Shell, compagnia petrolifera olandese che riempie i nostri serbatoi da molti anni. Anzi: riempiva. Sì, perché finita l'estate, a settembre, le aree di servizio dal colore "giallorosso" cambieranno bandiera, adottando quella gialla, blu e rossa della Kuwait, Q8. I motivi? Commerciali e strategici, come ha dichiarato l'amministratore delegato del colosso anglo-olandese, Ben Van Burden: "Stiamo facendo delle scelte dure nel nostro portafoglio globale per migliorare l'efficienza del capitale di Shell". Questa spiegazione vi ha convinto? A me no, ma quando si ha a che fare con i colossi del petrolio nulla è lasciato al caso ed arduo è capire i motivi di certe scelte. A noi, appassionati di F1 e di Ferrari, sicuramente Shell resta nel cuore, se non altro come simbolo indelebile accanto al Cavallino Rampante. Ricordate lo spot in cui monopoista Ferrari di F1 di ogni epoca circolano sulle strade aperte al traffico mentre l'addetto al rifornimento di un'area di servizio Shell, alla fine del filmato, prendeva i rilievi cronometrici? Erano

gli anni tra il 2000 ed il 2004 durante i quali assistevano al dominio totale da parte della Rossa con le conchiglie gialle "tatuata" sulle pance dei radiatori. Un binomio che le menti del marketing e della pubblicità sfruttarono abilmente: il messaggio era chiaro: Shell porta il meglio della tecnologia sviluppata in F1 sulle automobili di tutti i giorni. Il collegamento competizioni-strada divenne ancora più forte se si pensa alla V-Power, una benzina speciale che prometteva miracoli, o quasi, a livello di prestazioni, pulizia e durata del motore. Oggi, col prezzo del carburante alla pompa, la frase che più spesso si sente dire è: "con tutto quello che costa fare il pieno ci manca solo la benzina speciale" - "fino a qualche anno fa, ogni tanto ci stava la V-Power, ma adesso, tra prezzo alla pompa sempre più alto e stipendio fermo, non ci penso nemmeno". Assolutamente diverso era invece il discorso nel 2001, quando Shell lanciava per prima, sul mercato italiano, una benzina dalle caratteristiche superiori, la V-Power appunto. Grazie a un numero di ottani superiore, questa benzina era una bomba con una capacità antidetonante migliore: in pratica,

offriva maggiore resistenza alle autoaccensioni ed era particolarmente adatta ai motori più potenti. Non è tutto: grazie all'aggiunta di additivi permetteva non solo di migliorare le prestazioni del motore riducendone i consumi, ma di tenerlo più pulito e, dunque, garantirgli lunga vita. Ci avete sempre creduto? Come al solito in Italia, due diverse correnti di pensiero contrapposte; da un lato "gli appassionati" che non avrebbero mai rinunciato alla V-Power come "marcia in più" per il loro motore e dall'altra gli scettici, quelli per cui "è solo un modo come un altro per fare soldi". Ciao ciao allora "conchiglia"; certo che noi tifosi Ferrari ricorderemo sempre quel legame iniziato tra Scuderia Ferrari e Shell nel lontano 1953 per interrompersi poi per un lungo periodo e riprendere solo nel 1996. Un anno di rivoluzioni a Maranello: via i piloti Alesi e Berger, dentro Schumacher e Irvine; addio al motore V12, largo al V10. L'obiettivo? ...riportare il titolo mondiale a Maranello, data l'assenza dal lontano 1979, da Mauro Forghieri e Niki Lauda. Non sarà semplice, bisognerà aspettare il 2000... ma sempre con Shell...

Giusy Costantino

Pitlane

La Ferrari di F1 in fase "No"?

Risponde Piero Ferrari, il 14 agosto, nel giorno dell'anniversario della morte del padre Enzo; il vice presidente della Casa di Maranello, commenta la stagione della Scuderia Ferrari, che è pur sempre la squadra più vincente della storia e che ha conquistato ben 14 titoli negli ultimi 15 anni, convinto che il fondatore avrebbe affrontato il particolare momento nello stesso modo: "Iniziamo con il dire che sportivamente parlando mio padre ha vissuto momenti ben peggiori di questo. Certamente sarebbe contento di vedere oggi con quale spirito le donne e gli uomini della Scuderia stanno affrontando la stagione: nessun abbattimento o sconforto, nessuna reazione dettata dall'emozionalità ma un'analisi attenta e meticolosa di quello che bisogna cambiare, decidere e poi avanti convinti, senza dimenticare che siamo Ferrari". Nel ventiseiesimo anniversario dalla scomparsa di Enzo Ferrari, il fondatore di quella che oggi è un'azienda di successo il cui marchio è stato definito, dalla società indipendente britannica Brand Finance, il più forte al mondo negli ultimi due anni., parla anche il nostro pilota di punta Fernando Alonso, che a proposito delle continue voci che si rincorrono ed intrecciano su di lui ribadisce: "La Ferrari è una squadra storica, è stata sempre in F1 e ha avuto sempre qualcosa di speciale. C'è il mito Ferrari, una passione e un modo di correre sicuramente unico, con una grande

voglia di vincere e con grande passione, non solo di meccanici e ingegneri, ma di tutto un Paese, l'Italia, che sta dietro a un marchio così importante. Correre per la Ferrari è sempre più emozionante e appassionante rispetto alle altre squadre e questo lo rende più attrattivo". Il momento più bello per Fernando "in rosso" è stata la vittoria di Valencia nel 2012. Era la gara di casa, davanti al suo pubblico ed alla sua famiglia, partiva undicesimo ma quel giorno fu tutto perfetto... La vittoria è la cosa più bella sostiene Fernando, in qualsiasi modo la si ottenga, partendo davanti e dominando dal primo all'ultimo giro oppure con un sorpasso all'ultima curva,

l'importante è vincere. Nonostante tutte le difficoltà del Cavallino Rampante il bilancio dell'asturiano in F1 sembra molto positivo quando afferma: "Vedo sicuramente felicità, gioia e dei momenti che non avrei mai sognato di realizzare e che invece ho avuto il privilegio di avere. Certo, ci sono anche dei sacrifici, delle cose che non ho potuto fare, come una vita più normale con gli amici della scuola e dell'università, una vita sociale un po' più normale, ma ho avuto tanti privilegi e vissuto cose che mi hanno regalato grandi soddisfazioni, quindi se mi guardo indietro vedo solo cose buone".

Giusy Costantino



Ferrari Universe

Un viaggio lungo 30 anni

Partenza da Londra e arrivo a Maranello per la consegna della sua nuova LaFerrari



John Hunt e la sua collezione di supercar

Un viaggio che l'imprenditore britannico di nome John Hunt sicuramente non dimenticherà in fretta: collezionista Ferrari e proprietario di un'importantissima agenzia immobiliare londinese, parte da Londra con i suoi 2 figli e con degli amici molto stretti per andare a Maranello a ritirare il

è infatti arrivato in Italia con una Ferrari 288 GTO, una F40, una F50 ed una Ferrari Enzo, ovviamente tutte rosse. Dopo aver ritirato il suo nuovo gioiello, Hunt si è fermato a Fiorano per rilasciare un'intervista al sito Ferrari.com, durante la quale ha espresso tutto il suo entusiasmo per il

suo nuovo acquisto e ha dichiarato che sono bastati 5 minuti alla guida della LaFerrari per emozionarsi, e che non vede l'ora di tornare a guidarla per imparare a conoscerla dentro e fuori. John ha dichiarato anche il suo amore per Ferrari, spiegando perché secondo lui sono le migliori auto sportive di tutti i tempi, e dicendo anche che con la sua Ferrari Enzo ha già percorso più di 16.000km. Mentre posa con i suoi "gioielli" a Fiorano il suo volto è sorridente e compiaciuto. Una curiosità sul parco auto da sogno che possiede John Hunt: il collezionista mette a disposizione le sue vetture per girare dei brevi video in cui scatena tutti i cavalli di questi impressionanti bolidi, video che trovate su YouTube.com sul canale TaxTheRich. Buona visione!

Antonio Pellizzoni

Ferrari Universe

Le Rosse delle aste californiane

Fra le Rosse presenti in asta Rm Auctions del 16 agosto scorso a Pebble Beach un cenno di nota va alla 250 LM del '64 piazzata a 11 milioni e 500 \$, alla 250 Europa che in primavera vinse la classe "Villa D'Este Style" nell'omonimo concorso piazzata a 2 milioni e 750, alla 250 Gt Fantuzzi del '61 del tutto simile a quella che comparve nell'oscuro cortometraggio di Fellini "Spirits Of The

Dead" venduta a 1 milione e 17 mentre la bellissima 275 Speciale del '64 (solamente 3 unità prodotte) ha segnato il record dell'intero lotto fissando l'offerta massima in 26 milioni e 400 mila dollari. Qualche giorno prima invece a Carmel, sempre nei pressi di Pebble Beach, un'altra casa d'aste, la Bonhams ha piazzato la 250 Gto del '62 ex Fabrizio Violati che fino a pochi giorni fa era

in bella mostra nel Museo Maranello Rosso di San Marino a 38 milioni e 115 mila dollari. E pensare che nel 2013 un anonimo acquirente per una Gto della stessa annata ha sborsato 52 milioni di dollari, la cifra più alta pagata fin'ora per acquistare un'automobile.



Flavio Paina

Ferrari Universe

La Rossa di Rossellini incanta Pebble Beach

L'edizione 2014 appena conclusa del Concorso di Eleganza di Pebble Beach registra un primato per la casa di Maranello che per la prima volta trionfa nella categoria più importante. Best of Show, ovvero vincitrice assoluta del Concorso Di Eleganza di Pebble Beach, contea di Monterey, California. Annuale i concorsi di eleganza più rinomati a livello mondiale sono il nostrano Villa D'Este ed appunto quello di Pebble Beach ospitato nell'omonimo resort e campo da golf che si affaccia direttamente sul Pacifico. Villa D'Este ve lo raccontiamo sempre direttamente e per ragioni geografiche Pebble Beach ve lo raccontiamo "a distanza", ma questa volta il racconto è più avvincente che mai. A trionfare è per la prima volta una Ferrari, la 375 MM Scaglietti del '54 che fu del regista Roberto Rossellini, grandissimo amatore delle vetture di Maranello. Proprio un'altra 375 MM carrozzata su misura da Pininfarina fu il regalo come promessa d'amore alla moglie, l'attrice svedese Ingrid Bergman. Per la prima volta una Ferrari è vincitrice assoluta in un concorso molto conservatore i cui giudici da sempre

prediligono le vetture antecedenti alla Seconda Guerra Mondiale, fino ad oggi solo nel '68 vinse una vettura post guerra, un'altra italiana, la Maserati Mistral Coupé. La vincitrice 2014 è il 12° esemplare di 15 prodotti, nacque come tutte le altre 375 MM in configurazione barchetta destinata alle corse e fu trasformata in questa magnifica coupé nel 1964 da Scaglietti su esplicita richiesta di Rossellini in seguito ad un incidente che ne aveva danneggiato la parte anteriore. Successivamente l'auto cambiò proprietario, fu rubata e poi ritrovata in tinta verde pastello. Ora è di proprietà del collezionista statunitense Jon Shirley ed oltre il "Best of Show" ha vinto anche la classe "Ferrari Grand Touring", l'"Art Center College of Design Award" e il "Most Elegant Awards", insomma ha affascinato tutti con le sue linee superbe, sportive e splendidamente armoniose, un vero capolavoro. Le altre Ferrari che hanno raccolto riconoscimenti sono state la 250 TR59 Fantuzzi Spyder del '59 e la 250 TDF Scaglietti 14 Louvre del '57 che hanno vinto nella loro classe ed uno "Special Awards" mentre la 250 Testa Rossa Scaglietti

Spyder del '57 ha vinto ben 3 "Special Awards". Presenza forte

anche di Maserati che continua i festeggiamenti per il suo centenario in cui a Pebble Beach sono state riservate addirittura due classi in gara, una per le competizioni e una per le stradali nelle quali hanno vinto rispettivamente la Tipo 4CLT/48 Monoposto del '49 e la A6G/54 Frua Coupé del '56. Un altro importante riconoscimento va al grandissimo collezionista milanese Corrado Lopresto, nostra cara conoscenza, che con la sua rarissima Alfa Romeo 1900 SSZ Zagato Coupé del '54 ha vinto la classe delle vetture mai restaurate e meglio conservate del periodo post bellico. Quest'anno in California la brezza dell'oceano profumava di vintage italiano!



Flavio Paina





Dici Sicilia e pensi Targa Florio?...no Cavalcade 2014!



Quando si correva la Targa Florio erano diverse le macchine, i piloti, le strade, ma la terra di Sicilia, e lo dico perché la conosco avendola vissuta personalmente, è sempre quella, la terra del sole, ricca di cultura e di paesaggi dalla bellezza mozzafiato, dove ti travolgono i colori, i profumi ed il calore della gente...e il blu del mare si confonde con quello del cielo. Era il 1906 quando si correva la prima Targa Florio, voluta da un uomo straordinario, Vincenzo Florio; la corsa nacque subito grande, speciale, unica e umana, un evento internazionale in un'epoca in cui le corse di automobili

erano imprese pionieristiche. Il percorso era nel cuore delle Madonie e dalle montagne scendeva fino al mare attraversando paesaggi incantevoli, per poi risalire fino alle alture; il tracciato stradale, spesso polveroso, era per veri pionieri che a bordo di vetture come la Ferrari 312P, la Ferrari 250 LM Berlinetta o la Ferrari 196/246 SP correvano davvero al limite del possibile e ...vincevano, come successe nel 1948, nel 1949 e poi nel 1958, nel 1961 e nel 1962, nel 1965 e nel 1972. Erano gli anni in cui Biondetti, Nuvolari, Villoreasi, Taruffi, Vaccarella,

stessa cosa, anzi ancora di più, perché negli anni d'oro della Targa Florio era eterna la sfida alla morte, con il rombo dei motori, il coraggio, l'audacia .. erano le corse "vere" degli anni ruggenti!! E ora? ...La modernità...Oggi le Ferrari di Cavalcade 2014 ritornano in quella terra di Sicilia e ne percorrono spettacolari tratti; arte e cultura si intrecciano e lo sguardo si perde tra le imponenti mura che furono di templi e anfiteatri dell'epoca greco-romana, per poi abbandonarsi tra le bellezze barocche di città come Modica e Noto. Uno sguardo anche alla natura sulle affascinanti strade alle pendici dell'Etna, tra il borbottio del vulcano sempre attivo... 90 rombanti Ferrari. Sotto i cofani quei motori del Cavallino Rampante dall'impronta sportiva e corsa, oggi in Cavalcade tenuti a bada in un tour enogastronomico e culturale, da far sfogare solo in pista...ma che ieri, quando si correva la Targa Florio, scalpitarono e sfoderavano tutta la loro potenza. Ardità.

Giusy Costantino



Bandini e Merzario evocano velocità, rischio, ardimento. Con pari emozioni noi giovani ricordiamo meglio Senna, Prost, Schumacher. Ma è la



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

