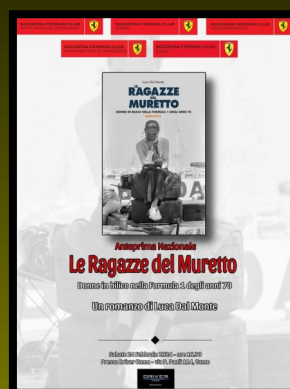




1/2024

ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



Per iniziare al
meglio il 2024

INDICE

- ***Il nostro 2024***
- ***Serata al cinema "FERRARI"***
 - ***La Tombolata***
 - ***Alessio Rovera 2024***
- ***Introduzione al modellismo***
- ***La 158 F1 campione del mondo 1964***
 - ***Il nostro quiz***
- ***Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

Il nostro 2024

Il 2024 è arrivato e per il nostro club l'augurio è di crescere con costanza come abbiamo fatto negli ultimi anni.

Dopo la tombolata del 7 gennaio il mese di febbraio ci metterà in programma due eventi nuovi: il primo il 3 febbraio con i commentatori di Eurosport Nicola Villani e Marco Petrini che, come due insegnanti, ci spiegheranno questa nuova stagione del WEC e sicuramente si rivivrà la vittoria alla 24h di Le Mans del 2023.

Poi a fine febbraio il libro di Luca Dal Monte dove ci farà rivivere la vita delle moglie dei piloti di f1 degli anni 70, e con questo chiudiamo il mese di febbraio dove scopriremo anche la nuova Ferrari di f1.

Abbiamo un paio di trasferte ad Imola per il WEC e a Montecarlo per il gp storico, poi tutto il periodo primavera estate, sicuramente si allargherà di nuove attività con gite e factory tour Ferrari e non solo.

Nel 2024 festeggeremo i 10 anni del nostro campionato kart un bel traguardo pensando che il tutto era iniziato con una semplice gara e ora sono 10 anni; quindi, le carte per un bel anno ci sono tutte, ma vedremo di giocare nel modo migliore per continuare a crescere.

Un buon 2024 a tutti voi

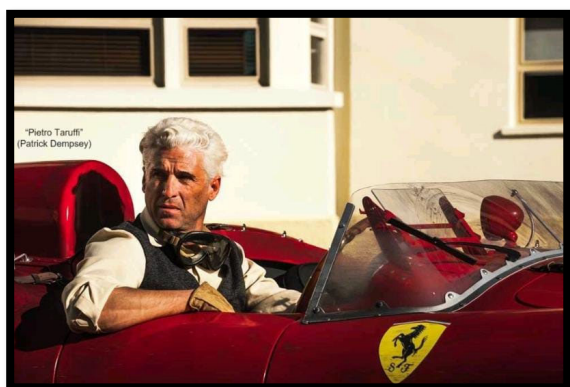
FORZA FERRARI



Rodolfo Pozzi

Serata al cinema: "Ferrari"

Finalmente ho il tempo per andare al cinema e il 26.12 tra i vari film disponibili, ovviamente scelgo, "Ferrari". Il regista trae ispirazione dal libro biografico "Ferrari. L'uomo, l'auto, il mito" del giornalista americano Brock Yates. La storia narra un anno ben preciso, si svolge a Modena e ripercorre il 1957. Enzo Ferrari (Adam Driver) è già il ben noto imprenditore del cavallino rampante, ma sta attraversando l'anno più difficile e complesso della sua vita. Ha perso il figlio Dino, morto poco più che ventenne per una distrofia, nel film c'è lo scambio di accuse tra la moglie ed Enzo, che non ha saputo salvarlo come aveva promesso, oltre le scene in cui entrambi vanno al cimitero a parlare con il figlio nella tomba di famiglia. Il matrimonio con la moglie Laura (Penélope Cruz) poi è in crisi profonda. Lui ha un'amante, Lina Lardi, da cui ha avuto il figlio Piero (il vicepresidente attuale della Ferrari). Tutti sapevano di questa "doppia vita", tranne Laura, ma lo verrà a scoprire e seppur profondamente e nuovamente "tradita" da Enzo, non lo abbandonerà comunque come socia e donna d'affari. L'azienda è in rosso e rischia di essere venduta, a Enzo non resta che puntare tutto sulla Mille Miglia per salvarsi. Compagno i pranzi al ristorante Cavallino, il rapporto e la collaborazione con Scaglietti, la rivalità con la Maserati e anche il presidente della FIAT, l'avvocato Gianni Agnelli. I piloti e la corsa sono tutti presi dalla realtà: il giovane Eugenio Castellotti (Marino Franchitti) che muore tentando di riconquistare il record su "pista" a Modena, il veterano Piero Taruffi (Patrick Dempsey), il marchese Alfonso de Portago (Gabriel Leone) e gli altri che gareggeranno nella Mille Miglia. E purtroppo anche le immagini rispecchiano fedelmente la corsa. Quella gara fu proibita dall'anno successivo perché nel '57 morirono 11 persone: il pilota de Portago e il suo copilota, 5 bambini e altri 4 spettatori. Ferrari venne accusato e poi assolto per questo incidente. Taruffi vincerà la corsa con la 315 S, seconda l'altra Ferrari guidata da Wolfgang von Trips. Le auto si vedono poco poiché la trama è molto più concentrata su tutte le vicende della vita privata e di quella aziendale. Ma quando ci sono, sono un vero spettacolo! Dire che ho pianto per più della metà del film è poco, mi ha commosso molto il ritratto di un uomo molto provato dai dolori della vita, sia per Dino, in primis, che per i suoi piloti deceduti, sia dai problemi aziendali e famigliari. Certo, molte scene sono delle "americanate", ma nel complesso è uno spaccato di vita che ho apprezzato.



La tombolata

Da qualche anno la tombolata è diventato il primo appuntamento per il nostro club, e ogni anno i premi sono sempre un'incognita.

La domenica, come entro, i premi sono lì e quest'anno si resta a bocca aperta... il premio più "scarso" le foto autografate da vari piloti GT poi si passa ai modellini tra i quali alcuni pezzi pregiati della Brumm più altri premi sempre a marchio Ferrari.

Ma il mio obiettivo è il modellino di Gilles Villeneuve della Brumm, gli altri sono belli ma quello è una fede per me, con un attimo di ritardo si inizia la partita a tombola mi guardo intorno e vedo una cinquantina di persone tutte sorprese per i premi.

Passano gli ambi... poi le terne ...le quaterne...e ora le cinquine ho rinunciato a tutto per questo è la fortuna mi assiste, la prima cinquina è mia e come un bambino mi butto a recuperare il modellino di Gilles Villeneuve, direi che mi sento contentissimo.

La partita continua tra il divertimento e la suspense man mano che i premi crescono di valore, ma mai tensione solo divertimento. A fine tombolata tutti a bere qualcosa in compagnia con l'augurio di ripetere questa bellissima esperienza con tutti i soci del club.



Alessio Rovera 2024

Il 2024 è alle porte per i campionati endurance il nostro Alessio Rovera inizierà oltre oceano la nuova stagione con la mitica 24h di Daytona insieme al team Triarsi competizione una gara molto storica molto particolare che Alessio correrà con la 296.

Poi l' Asian Le Mans series che riprende a febbraio con il ritorno nella squadra di AF corse con cui vinse il campionato mondiale endurance nella categoria LMP2, si riparte da un secondo ed un quarto posto ottenuti nella doppia gara di Sepang , la prossima sarà nella 4h di Dubai dal 2 al 4 di febbraio.

Il cambiamento più grande sarà rappresentato dal campionato WEC dove Alessio avrà un team nuovo ed una macchina nuova, cominciamo con i nuovi compagni di squadra François Heriau (FRA) e Simon Mann (USA) la squadra non sarà più la Richard Mille ma la vista AF corse e non più con la super 488 che ha dato a molti piloti Ferrari la possibilità di vincere gare durante la lunga vita di questa macchina, ma la nuova 296 una macchina che forse deve ancora esprimere il suo pieno potenziale.

La stagione è sicuramente lunga e non facile ma sicuramente gli obiettivi prefissati sono molto alti con la presenza di molti marchi automobilistici in questa stagione la concorrenza non mancherà.



Introduzione al modellismo

Il modellismo Automobilistico è un affascinante mondo in miniatura che permette agli appassionati di portare a casa dettagliate riproduzioni dei loro veicoli preferiti. Con una vasta gamma di marchi e prezzi, questo hobby offre opzioni per soddisfare ogni livello di interesse e budget. I modelli riprodotti possono essere di varie scale, tra le quali le più diffuse sono 1:8 1:12, 1:18, 1:24, 1:32, 1:43, 1:50, 1:64, 1:72 ma non è raro trovare scale differenti in particolare su modelli obsoleti o modelli speciali.

Ma cosa indicano queste sigle?

Per gli esperti del settore può sembrare una banalità, ma è meglio chiarire questo concetto: l'indicazione 1: (Numero) serve a specificare la scala di riproduzione ovvero il rapporto fra le misure reali del mezzo e quelle del modellino, ad esempio la scala 1:18 rappresenterà un modellino 18 volte più piccolo della vettura reale e così via.

Quali marchi sono i migliori?

Questa domanda è un classico a cui difficilmen-

te si può rispondere, molto dipende dalla scala che si vuole collezionare, tal volta da modello a modello, da gusti soggettivi e dal budget a disposizione, in quanto il rapporto qualità prezzo è un aspetto importante da considerare per la stragrande maggioranza dei modellisti.

Scatola di montaggio o modello Die-cast/Resina?

Questa scelta è puramente soggettiva, costruire un modello da scatola di montaggio (plastica o metallo) è si-



curamente un'esperienza appagante, che permette ai più esperti il raggiungimento di un livello di dettaglio decisamente superiore alla media dei modelli di produzione, tuttavia richiedono una grande manualità, molto tempo per poter completare il modello, e una serie di accessori per poterlo costruire (colle, pennelli, vernici, aerografo...); Nota per il lettore: Mi sento personal-

mente di specificare come seppur io collezioni modelli Die cast/Resina, trovi il modellismo in KIT la vera essenza del modellismo per il rapporto modello/modellista che si crea durante l'assemblaggio della nostra vettura in scala. I modelli di produzione risultano essere per definizione "meno personalizzati" e la fedeltà, specie sui modelli più economici, non è eccelsa; tuttavia, è possibile trovare un buon compromesso prezzo/resa su modelli di fascia media.

In questa categoria abbiamo due macrocategorie:

Die cast: modelli in metallo generalmente Zamac (o Zamak) si



tratta di una lega di alluminio, magnesio e rame;

Resina: Modelli in materia Plastica o Resina.

Vantaggi, pregi e difetti di queste due categorie saranno trattate separatamente per evitare di dilungarci troppo.

Principali marchi e differenze tra i modelli di produzione:

“Modelli da edicola”: Non è un vero e proprio marchio, ma i modelli acquistabili in edicola (spesso IXOS, modelli su base BBurago e/o cinesi) hanno invaso il mercato delle scale 1:43 e ultimamente 1:24, sono un ot-



timo compromesso prezzo/qualità, seppure la definizione e qualità risulta sotto il livello dei modelli “da negozio” il prezzo risulta essere molto accessibile e la larga diffusione, nonché la grande varietà di modelli talvolta mai prodotti dalle grandi case, li rende una solida base per i collezionisti alle prime armi, ma anche per esperti alla ricerca di alcune “chicche”.

Company General Use BBurago, Solido, WERK83, Maisto, Norev, HotWheels racing, Brumm... offrono modelli accessibili senza sacrificare completamente i dettagli. Questi modelli sono ideali per principianti o per chi desidera

una collezione variegata. All'interno di questa categoria abbiamo inserito diverse fasce di Entry-level per cui Norev, o HotWheels, ad esempio, risultano essere superiori per qualità e (talvolta) prezzo a BBurago, Mai-



sto etc. ma possono comunque essere accomunati la fascia base del modellismo. Minichamps, Spark, HotWheels Elite, Kyosho, Autoart, GP Replicas, Brumm offrono modelli di qualità superiore a prezzi intermedi. Questi modelli spesso presentano parti mobili e dettagli più accurati, rendendoli adatti a collezionisti più esperti. Questa categoria include anche modelli di fascia medio alta, come Kyosho o Autoart i cui prezzi, in scala 1:18 superano anche i 200€, la qualità risulta decisamente superiore ai modelli di fascia bassa, e vantano nel tempo una discreta rivalutazione del loro valore nonché una maggior rivendibilità qualora si decidesse di variare la propria collezione. BBR, MR model, CMC, Exoto, Amalgam sono tra i Brand di maggior qualità

nel panorama del modellismo, dettagli accurati, modelli esclusivi e packaging di alta gamma li rendono i modelli più ambiti da tutti i collezionisti che sognano di esporre questi piccoli gioielli nelle loro vetrine. Anche in questo caso abbiamo raggruppato i modelli Luxury in una singola categoria, seppure le variazioni di prezzo tra i vari brand indicati risultano ancora più marcate, con Amalgam, distribuita ufficialmente negli Store Ferrari, che si distingue per modelli anche in grande scala (1/8) con prezzi da capogiro. Concludendo, Indipendentemente dal marchio o dalla fascia di prezzo scelti per la propria collezione, il modellismo automobilistico offre un'opportunità di esplorare e apprezzare il mondo delle automobili in modo unico. Che tu sia un principiante o un appassionato collezionista, c'è un modello là fuori pronto a portarti in un viaggio emozionante attraverso la storia delle corse e delle più famose e veloci auto della storia.

Se volete approfondimenti su argomenti specifici fateci sapere!

Matteo Pregnolato

La 158 F1 Campione del Mondo 1964

Come si arrivò alla stagione 1964.... Durante la prima stagione del regolamento di Formula 1 da 1,5 litri nel 1961 la Ferrari 156 "Sharknose" era praticamente imbattibile grazie al suo potentissimo motore V6.



I disordini interni e il rapido sviluppo della competizione lasciarono però la Ferrari surclassata nella stagione successiva. Sia i motori che il telaio britannici erano superiori alla 156 appena sviluppata e i campioni in carica non riuscirono a ottenere una sola vittoria nel 1962. Un giovanissimo Mauro Forghieri ricevette il compito di cambiare le sorti della Ferrari dopo che la maggior parte degli ingegneri senior come il progettista della 156 Carlo Chiti era partito durante l'inverno 1961/62. Forghieri esaminò da vicino le leggerissime auto bri-

tanniche e produsse un nuovo telaio con tubi d'acciaio molto più sottili per formare lo spaceframe. Questa vettura corse due volte nella seconda metà della stagione 1962 e si rivelò un vero passo avanti. Non fu però un passo abbastanza grande per colmare il divario con la Lotus, che aveva introdotto un telaio di tipo monoscocca ancora più leggero e rigido. Forghieri combinò i due per creare il telaio "Aero", che aveva un telaio spaceframe di base, a sua volta ricoperto da fogli di duralluminio. Questa configurazione semi-monoscocca costituirà la base per la progettazione del telaio della Ferrari F1 negli anni a venire. Il telaio "Aero" faceva parte di uno schema più ampio, che com-



prendeva anche lo sviluppo di due nuovi motori. Il primo di questi era un motore V8 progettato sulla stessa linea dei motori

di successo Lotus e BRM. Questo avrebbe dovuto correre per la prima volta nel 1963 e poi essere sostituito con un motore piatto ad alto numero di giri nel 1965. Ci furono continui ritardi con lo sviluppo sia del nuovo telaio che del motore per tutta la stagione 1963. L'introduzione di quest'ultimo fu rinviata al 1964, mentre correva il telaio "Aero"; alimentato dalla versione da 200 CV del motore V6. Sebbene motore e telaio non fossero stati progettati insieme, Forghieri riuscì a utilizzare il V6 come elemento parzialmente portante. Era accoppiato a un nuovissimo cambio a sei velocità. Sebbene il 156 "Aero" pesasse esattamente lo stesso telaio spaziale 156/63, era notevolmente più rigido. Al debutto della vettura a Monza, John Surtees piazzò subito la 156 "Aero" in pole position, ma un guasto al motore ne causò il ritiro anticipato. Il miglior piazzamento per la nuova vettura è stato un deludente quinto posto in Sud Africa.

All'inizio del 1964 corsero due vetture e Lorenzo Bandini vinse in Austria. Con quasi un anno di ritardo, il V8 fece finalmente il suo debutto sul telaio "Aero" nel marzo del 1964. Forghieri aveva inizialmente progettato di utilizzare il motore come elemento completamente sollecitato, ma presto divenne chiaro che il basamento non poteva farcela. Un telaio ausiliario simile a quello utilizzato per il V6 un anno prima è stato nuovamente utilizzato per supportare il carico della sospensione posteriore. Il V8 era più leggero e più potente e la Ferrari era finalmente di nuovo al top. Nonostante poca opposizione, John Surtees guidò la nuova "158" alla vittoria d'esordio durante il GP di Syracuse. Surtees ha registrato una serie di podi nel 1964, comprese due vittorie nei Gran Premi, sufficienti per aggiudicarsi il titolo di pilota e costruttore F1



1964 ! Il motore 12 cilindri piatto fece il suo debutto negli ultimi due grand-prix della stagione 1964. Era ancora più potente e abbastanza rigido da fungere da membro completamente stressato. Forghieri in-

tendeva sostituire del tutto la 158 con la 1512, ma Surtees preferì la fascia di potenza più ampia del V8 al più potente, ma più difficile da guidare. Nonostante i successi ottenuti con il V8, divenne chiaro verso la fine della stagione che si trattava solo di



una soluzione provvisoria prima che una nuovissima vettura da corsa a 12 cilindri prendesse il sopravvento. Progettato dal giovane ingegnere Mauro Forghieri, il motore V12 aveva un angolo di 180 gradi, ma non deve essere confuso con un motore boxer, che presenta un design dell'albero motore completamente diverso. Era estremamente compatta e nonostante avesse quattro cilindri in più, montava su un telaio 158. Con 24 candele, quattro distributori e quattro bobine era un motore molto complesso, inizialmente buono per circa 220 CV. Il suo più grande vantaggio è stato il baricentro basso della configurazione piatta, che ha influito positivamente sulla manovrabilità. A causa di problemi riguardanti l'omologazione della 250 LM, la Ferrari aveva perso la licenza e fu co-

stretta a far debuttare la "1512" sotto la bandiera del North American Racing Team (NART) di Luigi Chinetti nel Gran Premio di Watkins Glen alla fine della stagione 1964. In divisa biancoblu i nuovi piloti hanno tenuto il passo nelle qualifiche dove Lorenzo Bandini ha fatto registrare il terzo tempo. Un guasto al motore costrinse il talentuoso italiano al ritiro in gara. Tre settimane dopo scese di nuovo in pista con-

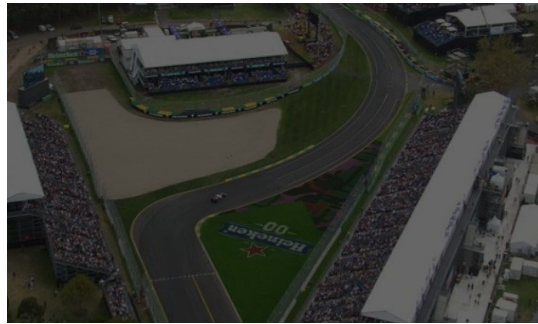


cludendo terzo nel Gran Premio del Messico, subito dietro a Graham Hill.

Comunque, la 158F1 resta nella storia da campionessa del Mondo F1.

QUIZ

Di quale circuito si tratta?



Shanghai

Bahrain

Australia

Indovina il pilota dalla sua carriera

Mondiali: 5

Vittorie: 24

Pole Position: 29

Podi: 35

Fangio

Prost

Schumacher

Chi pronunciò “NON ESISTE UNA CURVA DOVE NON SI POSSA SORPASSARE”

Ayrton Senna

Niki Lauda

Enzo Ferrari

La Ferrari 312 T4 da chi fu guidata?

Villeneuve-Lauda

Reutemann-Villeneuve

Scheckter-Villeneuve

In che anno fu abolito il rifornimento in F1?

2009

2010

2011

Con quale scuderia esordì Alex Zanardi in F1?

Lotus

Jordan

Minardi

soluzioni cruciformula1 del mese scorso

ORIZZONTALI

#

3. Villeneuve iniziò la sua carriera sportiva alla guida di

R. SLITTE

7. In quale circuito morì Villeneuve

R. ZOLDER

8. Nel 1974 Gilles partecipò al campionato di formula

R. ATLANTIC

10. Gilles debuttò in F1 al gran premio di

R. GRAN BRETAGNA

11. In quale GP Villeneuve tamponando Peterson causò la morte di un fotografo e un commissario di gara

R. GIAPPONE

12. Per quanti anni Villeneuve fu alla guida della Ferrari

R. CINQUE

VERTICALI

1. Gilles era soprannominato

R. AVIATORE

2. Nel 1978 Gilles faceva coppia in Ferrari con

R. REUTEMANN

4. Nel 1982 chi sostituì Villeneuve in Ferrari

R. TAMBAY

5. Gilles durante la carriera aveva l'abitudine di portare con sé la famiglia vivendo in un

R. MOTORHOME

6. La Ferrari ingaggiò Villeneuve per sostituire

R. LAUDA

9. Gilles era di origini

R. CANADESI