

SCUDERIA FERRARI CLUB  
COMO



1/2025

# ROSSO PASSIONE



# *INDICE*

- *Il nostro 2025*
- *Visita al museo di Montecarlo*
- *Nuvolari contro i piloti del Fuhrer*
  - *Tombolata*
  - *La 512 BB Bellancauto*
- *Presentata a Charlotte la Prema del 2025*
  - *La Spazzaneve e l'effetto suolo*
    - *L'inizio di una nuova era*
    - *Quiz*
- *Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso*

*Caporedattore Marco Cammarata*





## Il nostro 2025

### Eventi



Ed eccoci qui al 2025 un anno nuovo sia per noi del club e per tutti i tifosi della rossa, in questo inizio d'anno ci sarà l'esordio in pista di Hamilton con la Ferrari un ingaggio che divide in due la critica tra chi pensa che darà una svolta alla scuderia e l'altra parte che pensa che si è sbagliato a non continuare con Sainz, come ogni pilota che si presenta a Maranello sarà la pista a dare il verdetto su questi dubbi nella testa di molti. Il nostro club riparte dai 208 tesserati del 2024 un buon incremento costante negli ultimi tre anni, specialmente dopo il periodo Covid. Si inizierà il 5 gennaio con la nostra classica tombolata Iariana per riunirci dopo le feste con numerosi premi a tema Ferrari, passeremo poi al mese di febbraio con la scuola Wec che sarà riproposta dopo il successo dello scorso anno insieme ai telecronisti di eurosport Nicola Villani e Marco Petrini, tornerà il nostro campionato di kart giunto alla 11° Edizione con qualche piccola novità e probabilmente la seconda Endurance e la speranza di avere altri nuovi partecipanti. A febbraio avremo anche la presentazione della nuova vettura di F1 con l'evento a Londra con tutti gli altri Team dove sembra saranno presentate le livree 2025 e secondo voci il giorno successivo a Maranello la macchina vera del 2025. A marzo nella seconda parte del mese si darà il via all'attività in pista all'autodromo di Monza Si parte il 19-20 marzo con F1 Clienti, Sport Prototipi Clienti, XX Programme un evento privato, ma da bordo pista si potranno ammirare alcuni bolidi come le fxx le fxxk le 599 le f1 storiche (tra gli anni 80-90) e le ultime 499p modificate, dopo questi 2 giorni in settimana, lo stesso weekend scenderanno in pista il club gt con le auto gt storiche del Cavallino 430...360...458... e altre ancora. L'ultimo weekend invece ci sarà l'inizio del Ferrari Challenge con le 296 in pista dove ci recheremo per un saluto ai piloti, tra i quali Manuela Gostner e Fons Schetelma. Non mancheranno le trasferte anche in questo 2025 dalla tappa a Misano per il Ferrari Challenge, la notte rossa a Maranello ( in attesa di data) finali mondiali Ferrari al Mugello e sicuramente altre gite a tema motoristico e non solo che altro dire vi aspettiamo.



# Museo di Montecarlo

## La visita

Dicembre 2024

Tutto vero: le esperienze migliori sono quelle che meno ti aspetti e che nascono dal nulla: e così è stato con Monaco. La mia prima volta nel Principato, al ritorno da una vacanza e organizzato al volo, mi ha portato al Museo dell'Automobile di Montecarlo. Non è stato il primo museo di macchine importanti, sia chiaro, ma l'emozione di essere lì, proprio lì, "a casa sua", beh, mi batteva il cuore! Per non parlare del fatto che ero a pochi metri dal famosissimo circuito di Formula 1, sul Port Hercule, dominato quest'anno dalla Ferrari.(e proprio da colui che è del Principato...) Da starci male al solo pensiero. Ma io, anzi noi, con mio marito e il mio meraviglioso bambino a cui ho trasmesso questa grande passione eravamo lì. Il museo merita davvero, i prezzi sono accessibili, il tutto è organizzato su due piani per un totale di una settantina di veicoli. A piano terra si trovano una serie di macchine d'epoca attraverso le quali ci si immerge in una linea del tempo da far venire la pelle d'oca, dalle macchine trainate dai cavalli andando avanti poi nel tempo, passando per quelle dello stesso Ranieri di Monaco, seguito dalla sua inseparabile Grace, il tutto accompagnato

sullo sfondo da filmati storici dell'epoca. Ammetto che, conoscendo come tutti la storia Ranieri - Grace, mi è scesa una lacrima. Lo stesso museo, infatti, altro non è che la collezione privata iniziata alla fine degli Anni '50 dal Principe Ranieri III, grande appassionato di automobili. Sarà poi solo il 1993 l'anno in cui egli deciderà di svelare al mondo la sua superba collezione di tesori, arricchita poi di altri superbi cimeli. Il piano che ho preferito però in assoluto, sono onesta, è quello superiore. Ti ritrovi davanti le auto da corsa che hanno segnato il Rally di Monte Carlo e le Formula 1 del Gran Premio di Monaco o quelle della Parigi - Dakar, roba da brividi! ! C'è anche una macchina di Leclerc, di quando correva in Alfa Romeo Sauber, e poi quel nome di cui ogni volta vedo una macchina ,, mi si ferma il cuore ,, Schumi, io son nata ferraristicamente parlando con lui, e ho "adottato" e amo Charles come se ne fosse, e ce lo auguriamo tutti, il suo degno erede. Nel frattempo, veniva proiettato un video di Senna, tanto per far scendere dal mio volto una seconda lacrima.

Insomma, se pensate di fare una bella passeggiata a Mo-

naco, fate pure, visitate il Casinò, passeggiate per le sue belle ed eleganti strade e i suoi lussuosi negozi, ma non tornate a casa, senza visitare questo museo unico al mondo dove affianco ad una Ferrari e ad una Redbull (ahimè c'è anche l'avversario!), affianco alla macchina di Schumacher c'è anche la famosa Chrysler che il Principe aveva fatto arrivare appositamente dagli USA per andare a prendere la sua amata principessa Grace al porto (e qui si sogna e si piange un po'), ma poi si ritorna alla realtà contemporanea, ammirando per esempio la Lexus, costruita per il matrimonio fiabesco tra l'attuale Principe, Alberto II. e Charlène, divenuta sua moglie nel 2011. Davvero un museo unico al mondo, dove storia e presente si intrecciano sullo sfondo di un circuito dove, seppur in periodo senza gare, senti e vedi sfrecciare Ferrari, dove sogni ad occhi aperti, dove immagini di incontrare Charles e dirgli GRAZIE per la vittoria di Monaco (e non solo) che ha reso ancora più speciale il mio viaggio e quello di mio marito e di mio figlio in quel di Monaco.



# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Museo di Montecarlo

### La visita



# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Museo di Montecarlo

### La visita





## Nuvolari contro i piloti del Führer

### Nurburgring

#### 1935

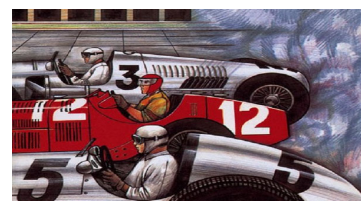
Nel 1935, Nuvolari contava venticinque anni di corse stradali, in moto e in auto, e aveva stupito tutti perché disprezzava la paura e voleva vincere ad ogni costo. Il Gran Premio di Germania del 1935, si svolge sul circuito del Nurburgring in una giornata piovosa.



Adolf Hitler e molti ufficiali nazisti, seguono la corsa dalla tribuna d'onore. I piloti devono percorrere 22 giri per un totale di 502 chilometri. Le nove vetture tedesche da gran premio sono tecnologicamente all'avanguardia sia per l'ampio uso di leghe leggere che a livello motoristico. Le Mercedes a motore anteriore a 8 cilindri si sono aggiudicate molte gare nel corso dell'anno, e le Auto Union a motore posteriore a 16 cilindri hanno vinto in Tunisia. Per il Gran premio di casa, la Mercedes schiera ben cinque vetture, con Von Brauchitsch, Caracciola, Fagioli, Lang e Geier. L'Auto Union ne schiera quattro, con Stuck, Varzi, Rosemeyer e Pietsch. Alla ricca e potente industria tedesca rappresentata dai bolli d'argento, si contrappone la squadra italiana

dell'Alfa Romeo, diretta da Enzo Ferrari, che schiera solo tre vecchie P3 tipo B con motore leggermente potenziato a scapito dell'affidabilità della trasmissione. La gara prende il via sotto l'acqua e Caracciola "mago della pioggia", partito due file dietro, va al comando, inseguito da Rosemeyer e dall'indomito Nuvolari. Il circuito già difficile diventa molto insidioso quando a tratti d'asfalto bagnato si alternano zone quasi asciutte. Al decimo giro, Nuvolari, con l'unica Alfa Romeo ancora in gara, prova l'affondo e sorpassa Caracciola. Il pilota italiano transita primo sul rettilineo delle tribune, braccato da nove equipaggi tedeschi. Al giro seguente è prevista la sosta ai box, per pieno carburante, rabbocco d'olio e cambio gomme. La fermata di Nuvolari è un disastro: i meccanici, per la foga, rompono l'impugnatura della pompa a mano e, per fare il pieno, sono costretti a travasare la benzina in recipienti più piccoli per poi immetterla nel serbatoio della P3. La lentezza della manovra fa scivolare Nuvolari in sesta posizione, che riparte nervosissimo, a mascella rigida. In testa c'è Von Brauchitsch, un buon pilota, ammiratore di Nuvolari. Quando gli segnalano dai box che Nuvolari è secondo, va in ansia. Non regge la

pressione, perde concentrazione e decine di secondi al giro. A mezzo giro dal termine, "Nivola" è a soli 24 secondi e le gomme posteriori della Mercedes di Von Brauchitsch, la cui guida ha perso la necessaria fluidità, mostrano le tele. Lo speaker, che riporta gli aggiornamenti agli spettatori in tribuna, non riesce più a spicciar parola quando le gomme della Mercedes scoppiano e il pilota italiano balza al comando a soli quattro chilometri dal termine. Il volto di Hitler s'incupisce. Dopo oltre quattro ore di gara, il quarantaduenne Tazio Nuvo-



lari si aggiudica il Gran Premio di Germania, transitando sul traguardo tra il silenzio della folla. Precede Stuck, Caracciola e altre sei auto tedesche. È la sua impresa più esaltante. Al mattino, prima della gara, Nuvolari aveva detto: "Oggi me lo sento, vinco io, trovate una bella bandiera tricolore".



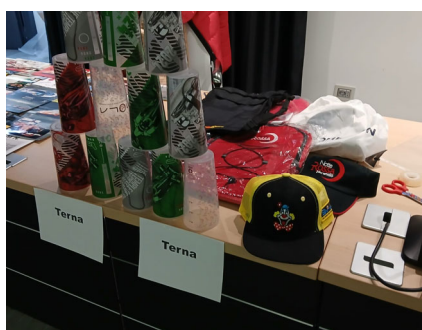


# Tombolata Lariana

**1° Evento**

**5 Gennaio 2025**

Pronti via iniziamo il nuovo anno con la classica tombolata lariana presso la nostra sede, in occasione abbiamo presentato anche il nostro calendario con il campionato kart e i vari eventi che ci saranno durante la stagione.





## La 512 BB Bellancauto

### Sport prototipo

#### Primi anni 80

Una delle 512 BB/LM di terza serie costruite dalla divisione Assistenza Clienti della Ferrari con sede a Modena, il telaio 35529 fu originariamente acquistato dal magnate romano dell'acqua minerale Fabrizio Violati nel gennaio 1981. Il legame di Violati con la Ferrari risale al 1965, con l'acquisizione dell'ex Jo Schlesser Berlinetta 250 GTO, e nei tre decenni successivi avrebbe formato quella che probabilmente è la più bella collezione di Ferrari da strada e da competizione al mondo. Dopo la consegna alla Scuderia Supercar Bellancauto di Violati, la preparazione per la gara della 512 BB/LM telaio 35529 fu intrapresa in collaborazione con l'ex meccanico Maserati, Scuderia Centro-Sud e Ferrari il Giulio Borsari e il leggendario ingegnere

aeronautico Armando Palanca. Veterano della Fiat degli anni '30, quest'ultimo fu incaricato di migliorare l'efficienza aerodinamica del telaio 35529. Il suo progetto risultante, i cui schizzi e appunti accompagnano la documentazione dell'auto ancora oggi, esibiva sia un muso più lungo che una "clip" posteriore più bassa rispetto alle altre BB/LM, tanto che fu soprannominata "512 BBB" (Berlinetta Bialbero Bellancauto). Splendente nella sua livrea completamente rossa, il telaio 35529 fece il suo debutto in gara nella 1000 km di Monza del 1981, in cui fu guidata dall'ex pilota Alfa Romeo Spartaco Dini, Mauricio Flammini e dallo stesso Violati. Schierato contro gente del calibro di Derek Bell, Riccardo Patrese, Eddie Cheever

e Guy Edwards, il trio si qualificò 16°; e alla fine finì 15° assoluto e 1° nella classe GTX. La successiva uscita dell'auto fu sul più grande di tutti i palchi delle auto sportive: Le Mans. L'edizione del 1981 della famosa gara di 24 ore includeva un contingente di nove auto nella classe GTX, tra cui altre quattro 512 BBLM, ma Violati, Flammini e Duilio Truffo si qualificarono con un ottimo 34° posto assoluto, emergendo come la seconda Ferrari più veloce. Tuttavia, tale promessa si rivelò infondata, con l'auto ritirata per problemi elettrici dopo 15 ore. Solo due settimane dopo, il telaio 35529 fu iscritto alla 6 Ore di Enna in Sicilia dove, aiutati da una partecipazione un po' fiacca, Violati e Truffo finirono con un onorevole 5° posto assoluto e 1° nella GTX.

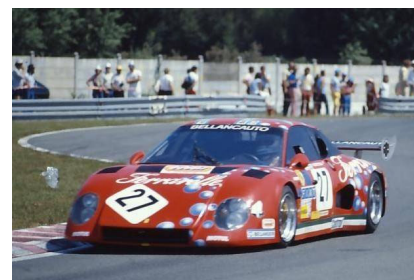
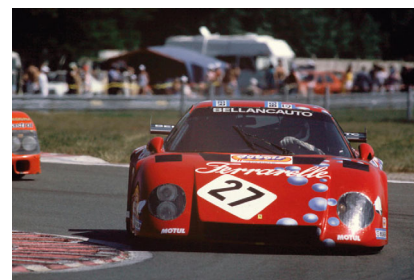
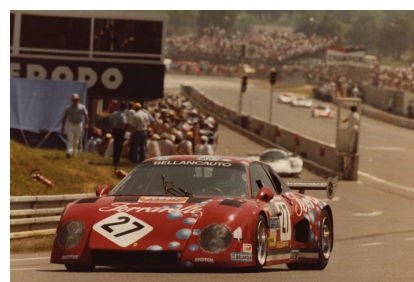
# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Sport prototipo

Passò più di un anno prima della successiva uscita della vettura alla 1000 km del Mugello nel settembre 1982. Come sesta tappa del neonato World Endurance Championship, la partecipazione alla gara comprendeva tre Lancia LC1 iscritte dalla fabbrica Lancia guidate da piloti del calibro di Patrese, Nannini e Alboreto, e una Porsche 936C iscritta da Joest per Henri Pescarolo e Bob Wollek. Nonostante una così dura opposizione, Violati e Truffo diedero prova di sé e si piazzarono al 10° posto assoluto, assicurandosi ancora una volta i riconoscimenti della categoria GTX. La Bellancauto tornò a Le Mans con il telaio 35529 nel 1984; la sua squadra di piloti era composta da Maurizio Micangeli, Roberto Marazzi e Dominique Lacaud. Grazie alla sponsorizzazione sportiva di Ferrarelle, il marchio di acqua minerale di Violati, opportunamente chiamato, la vettura esibiva un aspetto notevolmente più contemporaneo, anche se la gara si concluse ancora una volta con il ritiro per guasto alla trasmissione dopo appena sei ore. Il 16 set-

tembre 1984, Marco Micangeli, Maurizio Micangeli e "Gero" pilotarono il telaio 35529 nel suo ultimo evento competitivo, la 1000 chilometri di Imola. Come ultimo round europeo del World Endurance Championship di quell'anno, la gara vantava circa 10 Porsche 956 e quattro Lancia LC2 tra i suoi iscritti, il che servì a evidenziare la strisciante obsolescenza della vettura. Nonostante si fosse qualificato con un rispettabile 23° posto, il telaio 35529 si ritirò dalla gara per un guasto al motore dopo 91 giri; una fine ignominiosa per questo progetto di corse più coraggioso e patriottico. Dopo la conclusione della sua carriera agonistica, il telaio 35529 rimase in custodia di Fabrizio Violati fino alla sua morte nel 2010, per poi passare alla sua proprietà prima della sua eventuale vendita nel 2014. Durante tutto questo periodo, fu esposto nella straordinaria collezione Maranello Rosso della famiglia vicino a Rimini, insieme ad altre 40 Ferrari, tra cui una 365 P2/3, una 330P, una 250 MM e la leggendaria 250 GTO.







## Presentata a Charlotte la Prema del campionato 2025

### La Presentazione:

Tutti si aspettavano la Ferrari e invece è arrivata la ferrarina veneta Svelata la monoposto che prenderà parte alla prima stagione IndyCar della storia del team vicentino. I piloti a guidare la monoposto saranno Robert Shwartzman e Callum Ilott, due talenti cresciuti nella Ferrari Driver Academy ed in cerca di opportunità, dopo non aver trovato spazio in Formula 1. Il curriculum del pilota di riserva, invece, ha come caratteristica principale l'esperienza: dietro le quinte ci sarà infatti Romain Grosjean, ex Haas e Lotus. Il team veneto è pronto per affrontare la sua prima annata in IndyCar; e lo farà interamente. L'esordio in pista sarà a St. Petersburg nel weekend del 2 marso. Quello sarà solo il primo di 17 appuntamenti, tra cui la 500 Miglia di Indianapolis. Un progetto che partirà da zero, ma che è stato pianificato nei minimi dettagli oltre un anno fa con la scelta della sede della scuderia, della motorizzazione Chevrolet, del personale tecnico e, infine, dei piloti. Un foglio di carta bianco piano piano riempito con idee che poco per volta si sono concretizzate nonostante sia un team al debutto, con i primi km che verranno percorsi nei test pre stagionali di inizio febbraio, la Prema ha allestito uno staff tecnico di prim'ordine, puntando sicuramente all'esperienza statunitense della categoria, ma senza dimenticare le proprie origini.





## LA Spazzaneve e l'effetto suolo

### Il Prototipo

#### I primi anni 70

Le recenti stagioni di Formula 1 hanno dimostrato quanto sia fondamentale una grande superficie piana (il cosiddetto pavimento) per ottimizzare il flusso d'aria vicino al suolo. Nei primi anni '70, le monoposto erano progettate per essere strette per una migliore penetrazione dell'aria, con deportanza ottenuta tramite ali e pinne aerodinamiche. Tuttavia, Mauro Forghieri, il brillante ingegnere capo della Ferrari, notò un fenomeno inspiegabile: con lo stesso motore 312 B da 3 litri a 180 gradi, la 312 PB che dominava il Campionato mondiale Sportprototipi era aerodinamicamente molto più efficiente della monoposto di Formula 1. Come tecnico, Forghieri decise di studiare questo fenomeno. All'epoca, Maranello non aveva una galleria del vento in grado di fornire dati comparabili in condizioni costanti. Il team di Forghieri si trasferì a Stoccarda, utilizzando la galleria del vento presso l'università Mercedes e Porsche, per confrontare l'efficienza delle due auto. I risultati furono chiari: la

sportiva PB, con il suo ampio sottoscocca, era significativamente più efficiente della monoposto. Ciò portò alla creazione di una monoposto sperimentale rivoluzionaria progettata per imitare il sottoscocca piatto e largo della PB. Dotata di un frontale largo come quello di un'auto sportiva, radiatori laterali con grandi prese d'aria di raffreddamento e linee squadrate, fu soprannominata 312 B3. I risultati furono inequivocabili: l'ampia superficie del sottoscocca dell'auto garantiva una dinamica del veicolo superiore. In un'epoca in cui l'aerodinamica estrema favoriva elevate velocità in rettilineo ma un'efficienza in curva limitata, lo studio di Forghieri fu rivoluzionario. È interessante notare che la strana auto larga e squadrata con un muso simile a uno spazzaneve, che le fece guadagnare il soprannome "Spazzaneve", numero di telaio 009, dai giornalisti, non corse mai. Fu iscritta a Brands Hatch e Monza ma non fu schierata. Forghieri cercò saggiamente di proteggere le

sue idee rivoluzionarie nel mondo spietato della Formula 1. Per capitalizzare le intuizioni acquisite, Forghieri chiese alla Ferrari di progettare un'auto completamente nuova e rivoluzionaria. Ciò portò l'ingegnere, il suo team e un giovane genio di nome Niki Lauda a sviluppare un programma che culminò nella quasi imbattibile 312 T del 1975, incarnazione di questa sperimentazione visionaria. I veicoli sperimentali della Ferrari vengono solitamente lasciati in un angolo della fabbrica a prendere polvere, ma la 'Spazzaneve' è stata venduta al cliente. Ha cambiato proprietario altre due volte prima di essere offerta nel 2002 alla asta della casa Bonham's The Ferrari Sale a Gstaad, in Svizzera. L'attuale proprietario dell'auto ha un vivo interesse per le auto da corsa di Formula 1 più insolite e ha mostrato la 'Spazzaneve' all'Historics di Monte Carlo, ad esempio, anni fa o ultimamente alle Finali Mondiali a Imola nel 2024.

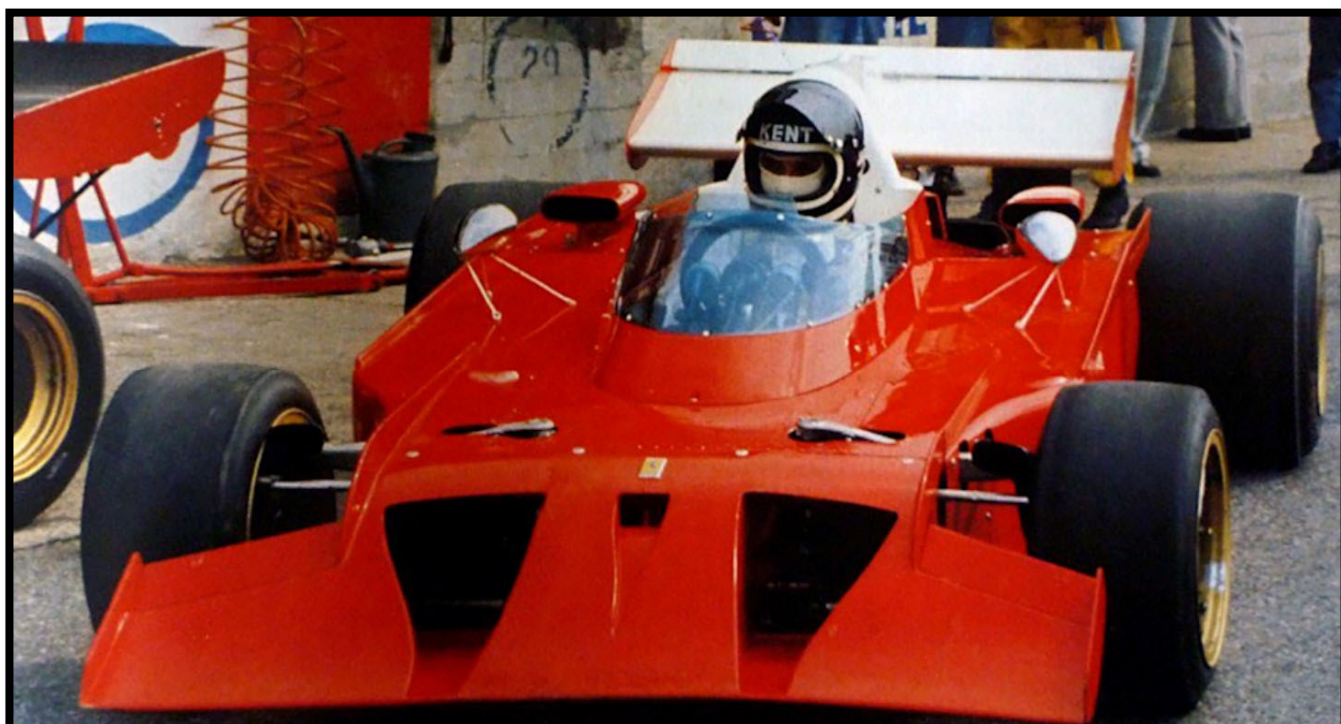
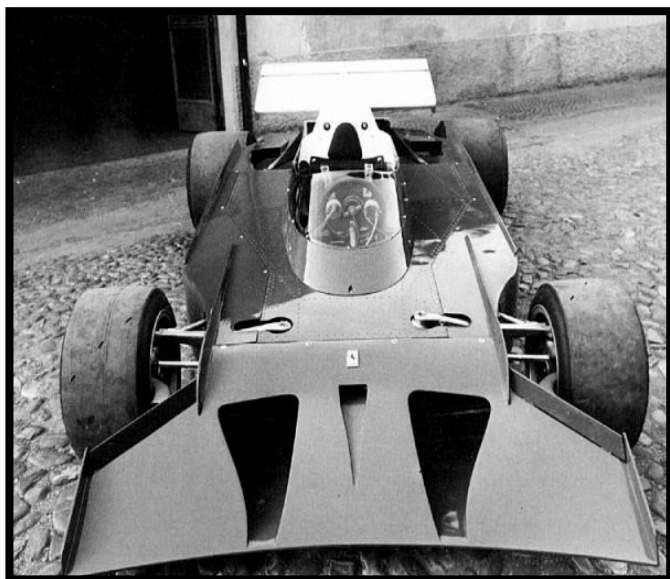


# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Il Prototipo

### Spazzaneve i primi anni 70





# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Il Prototipo Spazzaneve i primi anni 70



**SCUDERIA FERRARI CLUB  
COMO**



# L' inizio di una nuova era

**Fiorano 2025**

**Primi giri di Hamilton in Ferrari**





# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



Fiorano 2025

Primi giri di Hamilton in Ferrari



*Stefano Bozzetti*





## Quiz

**A quale monoposto appartiene?**



**F 2008**

**F 248 F1**

**F 2007**

**Di che circuito si tratta?**



**Canada**

**Silverstone**

**Giappone**



**A quale GP si riferisce?  
E in che anno?**



**Francia 79**

**Canada 78**

**Brasile 80**

**Indovina la macchina**



**328 GTS**

**348 TS**

**308 GTS**



**Schumacher rientra in pista e butta fuori Frenzen. In che GP è successo e quando?**



**Canada 98**

**Austria 97**

**Australia 99**

**In che anno Alonso vinse il suo primo mondiale in F1?**

**2004**

**2006**

**2005**



# Soluzioni cruciformula1 del mese scorso

#

## ORIZZONTALI

5. Gara veloce introdotta nel 2021

**R. SPRINTRACE**

8. Nel 2019 nel ruolo di team principal Binotto sostituì

**R. ARRIVABENE**

9. Effetto causato dal saltellamento delle vetture ad alta velocità

**R. PORPOISING**

10. Nel 2023 ci fu il ritorno del gran premio di

**R. LASVEGAS**

11. Chi dava il nome di donne alle monoposto che guidava

**R. VETTEL**

## VERTICALI

1. Nel GP di SPA 1998 a causa di un'incidente vide Schumacher infuriato con

**R. COULTHARD**

2. Il pilota più giovane che vinse un GP con la Ferrari

**R. LECLERC**

3. Raikkonen veniva soprannominato

**R. ICEMAN**

4. Ex collaudatore Ferrari che adesso è commentatore sky

**R. MARC GENE**

6. Chi fu a vincere l'ultimo mondiale costruttori con la Ferrari

**R. RAIKKONEN**

7. In quale GP Vettel sposta il cartello del n°2 davanti alla monoposto di Hamilton

**R. CANADA**