

SCUDERIA FERRARI CLUB  
COMO



2/2025

# ROSSO PASSIONE



# La nuova SF25

# *INDICE*

- *La nuova stagione per i nostri futuri campioni*
  - *Campionato F1 2025*
    - *166 Spider corsa*
- *Campionato kart SFC Como 2025 gara 1*
  - *Tris storico al WEC*
    - *Factory Tour*
      - *Quiz*
- *Soluzioni dei giochi del mese scorso*

*Caporedattore Marco Cammarata*



# Nuova stagione per i nostri futuri campioni!!!

## Stagione 2025



Sta per iniziare la stagione 2025 nei vari circuiti, oltre alla rossa di Maranello la nostra attenzione è rivolta anche sulle piste kart per due nostri tesserati, due ragazzi che inseguono un sogno....Federico Galli e Andrea Baraggi. Andrea correrà nella categoria 60 easy U10 cercherà di confermare i suoi miglioramenti e continuare a crescere cercando di raggiungere il gradino più alto del podio. Federico esordirà nel campionato R-Max 125 2 tempi, ha corso nel nostro campionato kart e adesso è ora di andare sempre più avanti puntando sempre di migliorare. Un grosso in bocca al lupo per questa nuova stagione ad entrambi...divertitevi e fate sempre del vostro meglio e mai arrendersi.



**FORZA ANDREA FORZA FEDERICO !!!**

# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Campionato F1 2025

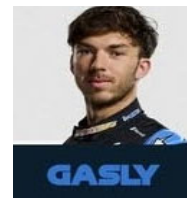
### Griglia di partenza



# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Griglia di partenza





## 166 spider corsa

### Parigi 2025

La storia iniziale della Ferrari è nota quanto quella di qualsiasi altro produttore automobilistico, solo pochi mesi dopo la guerra, nell'estate del 1945, Ferrari incontrò Gioacchino Colombo, chiedendogli di aiutarlo a progettare un nuovissimo motore V12 da 1,5 litri, in seguito noto come Tipo 125, per alimentare le sue auto sportive e da corsa. Il suo progetto, con l'assistenza di Giuseppe Busso e Luigi Bazzi, è definito sia il "primo vero motore Ferrari" sia una "scelta audace e innovativa" caratterizzata da un layout oversquare e un baricentro più basso rispetto ai loro simili a corsa lunga. Mentre un V12 Ferrari può sembrare comune oggi, pochissimi dei loro concorrenti di fine anni '40 schiarono un motore del genere. Ferrari notò di essere rimasto impressionato dalle auto da Gran Premio Delage, dalle Packard V12 e, come molti, dal richiamo della sirena di un 12 cilindri ad alto regime. Senza

dubbio Ferrari stesso ricordava i motori multicilindrici Auto Union e Mercedes-Benz prebellici che dominavano la scena del Gran Premio degli anni '30 durante il suo periodo all'Alfa Romeo. Per affermare ulteriormente il suo dominio sul reparto propulsori della Ferrari, Colombo progettò un nuovissimo cambio da corsa a cinque velocità, quasi inaudito all'epoca, per adattarsi al motore ad alto numero di giri. Sebbene la nuova Ferrari potesse essere definita dal suo propulsore (dopotutto, si chiamava 125 S per via della cilindrata di 125 cc), sarebbe azzardato supporre che la nuova Ferrari abbia vinto sei delle 13 gare nel 1947 basandosi solo sulla potenza. La Ferrari è famosa per aver detto: "Vorrei mettere qualcosa di nuovo nelle mie auto ogni mattina". Come prototipo da corsa di proprietà della fabbrica, la 125 S fu la realizzazione di quel sentimento con solo due esemplari prodotti. In breve tem-

po, il V12 di Colombo fu ingrandito a 1.903 cc nel tentativo di avvicinarsi ai regolamenti della Formula Due da 2,0 litri. L'aumento di alesaggio e corsa fece guadagnare alla Ferrari il Gran Premio di Torino del 1947 con la nuova Ferrari 159 S per chiudere la stagione di gare del 1947. I progettisti e gli ingegneri della Ferrari, guidati da Luigi Bazzi, lavorarono duramente durante i mesi invernali del 1948 per ingrandire la Tipo 159 fino alla sua massima capacità secondo le regole dei 2,0 litri. La corsa della 159 fu estesa a 58,8 mm e con 1 mm aggiunto all'alesaggio, ottenendo una cilindrata totale di 1.995 cc con 166,25 cc assegnati a ciascun cilindro. Naturalmente, la nuova generazione di Ferrari da strada e da corsa con questo motore fu soprannominata 166, alimentando un'entusiasmante gamma di barchette, coupé, monoposto e spyder che attrassero i primi clienti di Maranello nel 1948.

# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Parigi 2025

Di quei modelli, la 166 Spyder Corsa era rivolta al pubblico più sportivo, a coloro interessati sia alle gare in circuito con la loro nuova Ferrari, sia a mantenere la possibilità di guidarla nelle gare su strada. I fratelli Besana (Soave e Gabriele) della Lombardia furono forse i primi clienti Ferrari ideali. Entrambi aristocratici con mezzi derivanti dall'attività dolciaria della loro famiglia, i due fratelli si tuffarono a capofitto nella scena delle corse internazionali del dopoguerra, acquistando ciascuno una Ferrari 166 Spyder Corsa per la stagione agonistica del 1948. Le Spyder Corsa a doppio uso che acquistarono (telaio numero 004 C per Soave e 002 C per Gabriele) presentavano la carrozzeria della Carrozzeria Ansaloni con parafanghi di tipo motociclistico e semplici luci anteriori per le gare di auto sportive con la possibilità di rimuovere queste caratteristiche per le competizioni di Formula Due. Il telaio

leggero costruito in tubi di acciaio ovali con controventatura diagonale era sospeso da balestre semiellittiche (trasversali nella parte anteriore), tutte considerate di rigore per l'epoca, così come i freni a tamburo e le ruote a raggi Borrani a due orecchie. Come è noto, Gabriele acquistò la 166 SC telaio numero 002 C dietro accordo e la spedì immediatamente in Sud America per competere nelle gare Temporada. La Spyder Corsa di Soave, telaio numero 004 C, fu preparata in questo periodo con test al dinamometro il 12 febbraio 1948 e consegnata il 17 marzo di quell'anno, giusto in tempo per l'inizio della stagione agonistica italiana. Numerose storie, tra cui il suo record Classiche e quello dello stimato storico Ferrari Marcel Massini, hanno Besana e telaio 004 C registrati con targhe Milano "MI 113253" che parteciparono e finirono sesti nella Targa Florio del 1948 seguendo il percorso del Giro di

Sicilia. Fu un risultato incredibile per Besana e Sterzi con la sua nuovissima 166 telaio 004 C, ma bisogna notare che alcuni credono che, nonostante la 004 C fosse in Sicilia quella primavera, non gareggiò, con Besana come copilota nella 166 SC di Bruno Sterzi. Incoraggiato da una vittoria con la Ferrari, dal suo 6° posto nella Targa e dal ritorno del fratello dal Sud America, Soave iscrisse la 004 C alla Mille Miglia del 1948. Oltre 180 auto si schierarono alla partenza della 15a Mille il 2 maggio e tra i partecipanti c'erano cinque Ferrari 166, tra cui la Spyder Corsa telaio 004 C guidata dai fratelli Besana con il numero di partenza 297. Mentre la 166 SC di Soave potrebbe aver concluso con un DNF, è stata sicuramente una giornata luminosa a Maranello con l'accoppiata Biondetti-Navone che è arrivata sul gradino più alto della loro Ferrari 166 C.



## Parigi 2025

. Soave Besana tenne il piede sull'acceleratore nel 1948 gareggiando con la 004 C come Formula Due sia nel Gran Premio di Bari che nel GP di Mantova, conquistando in seguito un 3° posto assoluto con suo fratello nella Coppa d'Oro delle Dolomiti. Altre gare includevano il Grand Prix de Reims, la Coppa Città di Acerbo, il Gran Premio di Napoli e nel settembre di quell'anno gareggiò nel GP di Firenze per concludere la sua stagione. Quell'inverno, la 004 C probabilmente tornò a Maranello e ricevette leggeri aggiornamenti alla carrozzeria, tra cui una presa d'aria più lunga e bassa che si assottigliava verso il cofano per alimentare i tripli carburatori Weber 30 DCF, una nuova griglia anteriore a quattro barre leggermente più grande con schermo a maglie che sostituiva la precedente versione a otto listelli, parafanghi

anteriori più corti e molte feritoie aggiuntive per raffreddare il Tipo 166 V12 di Colombo. Ancora una volta il telaio 004 C iniziò la stagione 1949 iscrivendosi alla Mille Miglia, ma questa volta fu guidata da Franco Mosters e Tino Bianchi. Sebbene registrò un DNF nell'evento per mano di Mosters con il numero di partenza 616, si ritiene che Soave Besana abbia comunque mantenuto l'auto a causa della sua successiva iscrizione alla Varese-Brinzio Hillclimb. Mosters avrebbe pilotato l'auto in almeno altre due gare di Formula Due quella stagione, con l'evento di Monza che fu la sua prima apparizione con la famosa griglia anteriore "a forma di contenitore per le uova", una potente caratteristica identificativa della Ferrari fino ad oggi. È interessante notare che entrambi i fratelli Besana si separarono dalle loro 166 Spyder

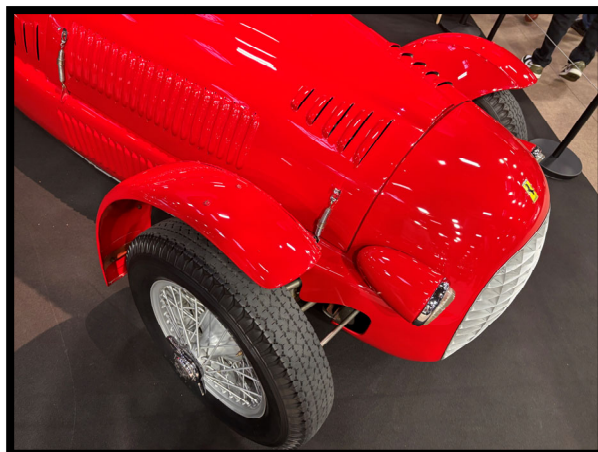
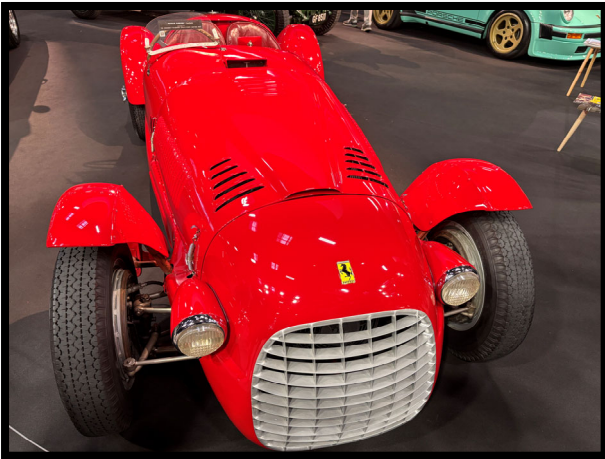
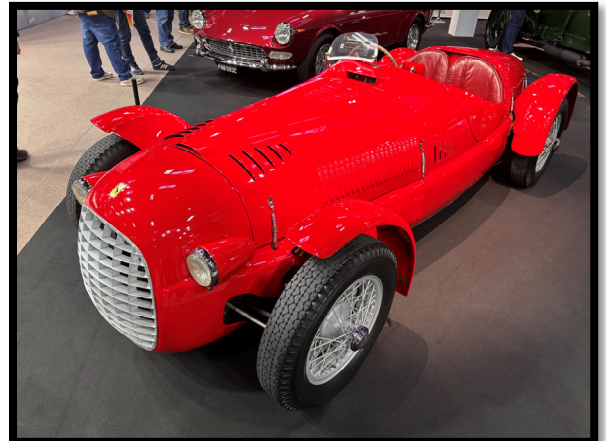
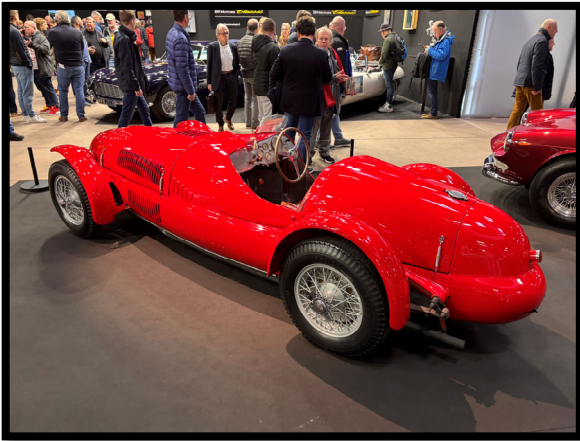
Corsa quell'anno. A luglio il telaio 004 C fu acquisito dalla S.r.l E. Vallarani & Co. con sede a Milano. Sebbene l'auto potesse essere stata di proprietà di una società italiana, l'auto era pilotata dal francese Victor Polledry che era più spesso al volante a Montlhéry, ma anche a Chimay, Picardie e Les Sables-d'Olonne. I risultati delle gare vedono Polledry competere in oltre una dozzina di gare in Francia durante la proprietà di Vallarani dal 1949 al 1957. La vettura rimase in Francia fino al 1965 quando arrivò negli Stati Uniti d'America dove rimase lungo tempo sotto la stessa famiglia.



# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Parigi 2025





## Campionato kart SFC Como 2025

### Gara1



**Il 25 e 26 Febbraio siamo partiti per l'undicesimo anno consecutivo, con il nostro campionato kart disputando la prima gara delle nostre categorie Easy e Pro. Ottimo inizio per la categoria Easy con ben 22 piloti. Orfana del campione in carica Mattia S. e di altri piloti passati ai Pro, quest'anno si cercano nuovi**

**protagonisti. Il vincitore è stato Luca B. Giovane e promettente ragazzo che ha messo in pista già le sue carte, dominando, ma non stravincendo, per cui c'è spazio, per tutti gli altri, di reagire e prendere le dovute misure con i nuovi piloti. Nella categoria Pro, 14 piloti in pista, anche qui senza il suo campione in carica Stefano B. (che speriamo torni per difendere il suo titolo) abbiamo avuto diversi nuovi piloti, entrati direttamente come Pro e che hanno dimostrato di meritarsi già di correre con i più forti. In questa gara, però, Daniele G. ha messo in pista la sua esperienza, regolando tutti gli altri e mettendosi come punto di riferimento per le prossime gare. Grazie comunque a tutti, sia i nuovi piloti, sia chi corre con noi da anni e a chi si è messo in gioco cambiando categoria, siamo veramente felici che ci abbiate scelto. Noi faremo il massimo per cercare di farvi divertire con delle belle gare.**

**I prossimi appuntamenti:  
Easy Martedì 25.03  
Pro Mercoledì 26.03**





## Tris Storico al WEC

### 1812 Km del Qatar

**Il primo atto del FIA World Endurance Championship 2025 è destinato a entrare nella storia del motorsport e nei ricordi degli appassionati grazie alla tripletta**



**firmata dalla Ferrari sul tracciato di Lusail, sede della 1812 KM del Qatar. La vittoria è stata ottenuta da Antonio Fuoco, Miguel Molina e Nicklas Nielsen con la 499P numero 50 che sono transitati sotto la bandiera a scacchi davanti alla vettura numero 83 del**



**team AF Corse condotta da Yifei Ye, Robert Kubica e Phil Hanson; terzo l'altro equipaggio della squadra ufficiale Ferrari – AF Corse formato da Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio**

**Giovinazzi.**

**La Casa di Maranello ha costruito il fine settimana perfetto non solo per lo straordinario obiettivo centrato in gara, ma anche grazie al miglior tempo sul giro nell'arco delle 10 ore di competizione – firmato da Pier Guidi – e alla pole position di Giovinazzi. Per il Cavallino Rampante si è trattato, quindi, del miglior esordio possibile nella terza stagione che vede impegnate le Ferrari 499P nella top class dell'endurance. La corsa ha avuto assolute protagoniste le 499P. Al via la numero 51 ha mante-**



**nuto la leadership e la vettura gemella numero 50, scattata terza, ha subito guadagnato la seconda casella, dando inizio a una prova che per l'intero arco ha visto le Ferrari occupare le posizioni di vertice, con due vetture costantemente al comando. Le**

**potenzialità della 499P, unite alle prestazioni dei piloti, alla perfetta gestione delle gomme e alla strategia impeccabile della squadra hanno permesso a Ferrari di confezionare una gara da manuale. Nonostante due Drive Through nella parte centrale della 1812 KM abbiano ritardato l'equipaggio di Pier Guidi-Calado-Giovinazzi, lo stesso è stato autore di una rimonta perfetta che gli ha consentito di ottenere il miglior risultato auspicabile a Lusail; del pilota italiano, come anticipato, il miglior tempo in gara pari a 1'41"259 al 141esimo passaggio. Sotto i riflettori accesi di Lusail Fuoco ha condotto la 499P numero 50 al traguardo, completando 318 giri, davanti a Kubica e a Pier Guidi.**

# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



## Factory Tour

Maranello 7 marzo 2025



# SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



Maranello 7 marzo 2025





## Quiz

**Chi pronunciò "ESSERE UN SEMPLICE PILOTA  
NON E' MAI STATA LA MIA AMBIZIONE  
NON E' NEL MIO STILE"**

**Hakkinen**

**Schumacher**

**Barrichello**

**Nel 1993 a Donington chi fece segnare il  
giro veloce passando dalla Pitlane?**

**Prost**

**Senna**

**Schumacher**



**Nel 1966 Chris Amon vinse**

**Il suo primo Gran  
Premio**

**Il mondiale di F1**

**La 24 Ore di Le Mans**

**Chi paragonò la Ferrari a un camion?**

**Lauda**

**Senna**

**Prost**



**Di che circuito si tratta?**



**Ungheria**

**Canada**

**Austria**

**A chi apparteneva?**



**Villeneuve**

**Raikkonen**

**Schumacher**





## **SOLUZIONI DEI GIOCHI DEL MESE SCORSO:**

**A quale monoposto appartiene?**

**R: F 2007**

**Di che circuito si tratta?**

**R: SILVERSTONE**

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

**R: FRANCIA 1979**

**Indovina la macchina**

**R: 328 GTS**

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

**R: CANADA 1998**

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

**R: 2005**