

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



3/2025

ROSSO PASSIONE



Con la 499P n°51 di Giovinazzi Pier Gui-
di e Calado la Ferrari vince la 6 ore di
Imola

INDICE

- *Il GP d'Australia visto da noi*
- *30 anni della F50 1995-2025*
- *Il GP della Cina visto da noi*
- *Campionato kart SFC Como 2025 gara 2*
 - *Il GP del Giappone visto da noi*
 - *Ferrari Challenge Monza*
 - *Il GP del Bahrain visto da noi*
 - *Campionato kart SFC Como 2025 gara 3*
 - *Pasqua a Imola per il WEC*
 - *WEC Imola*
 - *Il GP d'Arabia Saudita visto da noi*
 - *Quiz*
 - *Soluzioni dei giochi del mese scorso*

Caporedattore Marco Cammarata



Il GP d'Australia visto da noi

Melbourne



Il semaforo si spegne, il rombo dei motori squarcia l'aria: la stagione di Formula 1 è ufficialmente iniziata. Melbourne regala subito una gara folle, imprevedibile, piena di emozioni contrastanti. Sul gradino più alto del podio, Lando Norris sorride, mentre Max Verstappen e George Russel chiudono alle sue

spalle. Ma per i tifosi Ferrari, l'attesa di gloria si trasforma in un pugno allo stomaco. Charles Leclerc e Lewis Hamilton, con il sogno di riportare la Rossa in cima, si trovano a lottare più con la macchina che con gli avversari. Una SF-25 nervosa, una strategia che non funziona: l'ottavo posto di Leclerc e il decimo di Hamilton lasciano l'amaro in bocca. Non era questo l'inizio che il popolo ferrarista aspettava, non così doveva cominciare la storia di Hamilton con la scuderia. Ma la Ferrari non è un semplice team, è passione, orgoglio, riscatto. E mentre i tifosi stringono i denti, c'è una scintilla che accende la speranza: Andrea Kimi Antonelli, giovanissimo, all'esordio, parte dal fondo e rimonta fino al quarto posto. Un debutto da fenomeno, la dimostrazione che il talento puro può ancora sorprendere il mondo. La classifica dice che la Ferrari è lontana, ma la stagione è appena iniziata. E la storia della Rossa insegna che non si molla mai. Le ferite bruciano, ma la voglia di riscatto arde ancora più forte. Perché la Ferrari può cadere, ma quando si rialza... lo fa per scrivere la leggenda.





30 Anni della F 50

1995–2025

Ferrari F50: quanti articoli, libri e altre pubblicazioni sono stati pubblicati in tutto il mondo su questo marchio e sulle sue auto sportive? Probabilmente difficilmente numerabili. Tuttavia, mi avventurerò in un altro articolo in cui parleremo del "regalo" per il 30° anniversario della F50. Qui la parola "regalo" deve essere volutamente tra virgolette. In definitiva, si è trattato solo di un "regalo" per la gamma di modelli dell'azienda, mentre i clienti VIP selezionati hanno dovuto sborsare quasi un milione. In cambio, però, riceveranno anche una supersportiva che portava sulla strada la pura tecnologia della Formula 1. L'intera monoscocca che circonda i passeggeri, così come i pannelli della carrozzeria, sono stati realizzati in compositi di fibra di carbonio, che è possibile vedere attraverso la vernice nei veicoli con la verniciatura originale. Una cosa simile era già accaduta con la F40, che la Ferrari si era regalata per il suo 40° anniversario e che in seguito era stata venduta ai clienti in circa 1.200 esemplari. Appropriatamente, al nuovo modello fu dato il nome F50 quando fu presentato per la prima volta al Salone dell'automobile di Ginevra del 1995. L'obiettivo era di produrre le 349 unità previste entro l'anniversario ufficiale del 1997, obiettivo che è stato raggiunto. Barchetta con hardtop rimovibile. Dal punto di vista estetico, la F50, disegnata da Pininfarina, riprendeva alcuni dettagli della F40, come le prese d'aria laterali e l'ampio alettone posteriore perfettamente integrato nella carrozzeria, ma allo stesso tempo, con linee più arrotondate, forniva un look appropriato agli anni '90. Il cofano anteriore è stato dotato di un muso in stile Formula 1 per dividere le due uscite dell'aria per i radiatori dell'acqua. Inoltre, la Ferrari progettò sistematicamente la supersportiva come una Barchetta, cioè una roadster a due posti che, oltre a una rudimentale capote in tela, aveva anche un tetto rigido rimovibile. Quest'ultimo veniva ricevuto dai clienti in una valigia separata. Per quanto riguarda il colore, la maggior parte di essi rimase fedele al tipico "Rosso Corsa", che si ritrovava anche sulle auto da corsa del marchio. Solo pochi osarono usare altri colori come l'"Argento Nürburgring", il "Rosso Barchetta", il "Giallo Modena" o il "Nero Daytona". All'interno, la scelta era solo tra il nero semplice o la pelle nera abbinata ai pannelli centrali dei sedili rossi. Immediatamente dietro i due passeggeri, la Ferrari installò un motore V12 da 4,7 litri con 60 valvole. Fino al 1993 il blocco base fungeva da propulsore per le auto da corsa di Formula 1, ma con una cilindrata di soli 3,5 litri. Per l'impiego in questa supersportiva omologata per la strada, gli sviluppatori Ferrari non solo hanno aumentato la cilindrata, ma hanno anche ridotto il regime massimo del motore da circa 15.000 a 8.700 giri/min. La potenza massima era ancora di 382 kW/520 CV. La coppia massima era di 471 Newton metri, trasmessa alle ruote posteriori tramite un cambio manuale a sei marce. I pistoni prodotti dalla Mahle erano realizzati in metallo leggero, le bielle in titanio. A ciò si aggiungono dischi freno autoventilanti e forati della Brembo e cerchi da 18 pollici con design a stella in lega di alluminio e magnesio, sui quali sono montati pneumatici da 245/35 ZR 18 all'anteriore e 335/30 ZR 18 al posteriore della Goodyear o Bridgestone. Pochi esemplari della F50 avevano la guida a destra. Oltre alle 349 vetture ufficiali dei clienti, furono costruite anche alcune vetture di pre-produzione e tre F50 GT come prototipi per la categoria GT1 della serie di corse FIA GT, che però non vennero mai utilizzate. Inoltre, il Sultano del Brunei aveva a disposizione un numero minimo di veicoli con guida a destra, mentre tutti gli altri clienti ricevevano solo F50 con guida a sinistra. Tutte le vetture di produzione sono numerate sul longherone anteriore sinistro. Oggi una delle F50 si può regolarmente ammirare nel Museo Ferrari a Maranello.



SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



1995—2025





Il GP della Cina visto da noi

Shanghai

Il Gran Premio di Cina 2025 è stato un weekend di illusioni e realtà, di sogni che sembravano finalmente concreti e di una domenica che ha riportato tutti con i piedi per terra. La McLaren ha messo in scena una prestazione dominante, con Piastri che ha conquistato la sua prima vittoria stagionale davanti a Norris, suggellando una doppietta che manda un segnale forte al campionato. Russell ha portato la Mercedes sul podio, mentre Verstappen, per la prima volta dopo tanto tempo, ha vissuto una gara complicata, chiudendo fuori dalle prime posizioni. La Red Bull non è più intoccabile, e questo è un dato di fatto. E poi c'è la Ferrari. Questa doveva essere la gara della conferma. Dopo Melbourne, la SF-25 sembrava aver trovato finalmente una direzione. La pole e la vittoria di Hamilton nella Sprint avevano acceso una speranza. Forse non era ancora la macchina perfetta, ma sembrava abbastanza buona per lottare. La domenica, però, è stata un'altra storia. In gara, la SF-25 ha mostrato di nuovo i suoi limiti. Il passo non era quello che serviva per lottare per la vittoria ed Hamilton e Leclerc si sono trovati costretti a spremere ogni goccia di performance da una macchina che, ancora una volta, sembrava sfuggire loro di mano. E poi, l'ennesimo colpo di scena. Le verifiche post-gara hanno cancellato tutto. Irregolarità tecniche. Squalifica. Gara da dimenticare. Non è rabbia, non è nemmeno delusione. È stanchezza. Stanchezza di dover sempre sperare, di aggrapparsi a ogni segnale positivo solo per vederlo crollare alla prima occasione. Per i tifosi, è un dolore che si ripete da anni, un'altalena emotiva che non lascia respiro. Eppure, ci crederemo ancora. Perché siamo fatti così. Perché la Ferrari è sofferenza, è attesa, è amarezza, ma è anche passione, e questa passione non si spegne mai. La SF-25 è complicata, la strada è ancora lunga. Ma in questa Formula 1 tutto può cambiare.





Campionato kart SFC Como 2025

Gara2

Il 18 e 19 Marzo si sono disputate le gare Easy e Pro del secondo round del nostro campionato kart, con la vittoria bis di Luca Blini nella categoria Easy e il ritorno vincente del nostro campione Pro Stefano Bozzetti che porta a casa la prima vittoria stagionale.



Podio Easy finale A



Podio Easy finale B



Podio Pro

**I prossimi appuntamenti saranno:
Pro mercoledì 09/04
Easy martedì 15/04**

Angelo Bianchi



Il GP del Giappone visto da noi

Suzuka

Suzuka non sbaglia mai: è poesia e condanna, bellezza e brutalità. E oggi ha incoronato ancora una volta Max Verstappen, chirurgico, implacabile, perfetto. Il campione che non trema, che trasforma la pressione in lucidità. La sua quarta vittoria consecutiva su questo tracciato non è solo dominio, è un manifesto di quanto la sua guida sia diventata una certezza assoluta in un mondo che cambia a ogni curva. E poi c'è la Ferrari, che vive di speranze e di mezze verità. Da un lato Leclerc, che ha tirato fuori una gara solida, pulita, da vero leader, chiudendo quarto e portando a casa il miglior risultato stagionale. Dall'altro, la solita sensazione di "quasi", quel retrogusto amaro di chi sa di valere di più, ma non riesce ancora a dimostrarlo davvero. I segnali di ripresa ci sono, sì. Ma in Formula 1 non si corre per segnali, si corre per la gloria. E in mezzo a tutto, il talento giovane che bussava alla porta: Kimi Antonelli, al debutto, firma il giro più veloce. Un lampo nel futuro, un messaggio lanciato a tutto il paddock: sta arrivando qualcosa di grande. Questo weekend ci ha ricordato che la F1 non è solo una questione di velocità. È una questione di fede, di forza mentale, di visione. E mentre Verstappen vola e la Ferrari rincorre, noi continuiamo ad amare ogni curva, ogni sfida, ogni secondo che racconta una storia. Anche quando fa male. Anche quando il podio resta un sogno a pochi decimi di distanza.



SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



Ferrari Challenge Monza

Marzo 2025



SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



Marzo 2025



Pierluigi Bassani



Il GP del Bahrain visto da noi

Sakhir



Il GP del Bahrein ci ha finalmente dato la certezza della forza della McLaren. Piastri è stato semplicemente straordinario, in una forma che toglie il fiato, mentre Norris, nonostante il suo talento, ha ancora delle difficoltà a essere costante. Non è solo questione di errori, ma di quella sensazione che manca ancora qualcosa per esprimersi al massimo. È chiaro che la macchina è buona, ma deve trovare la sintonia giusta per sfruttarla a pieno. La Ferrari, sebbene continui a lottare con la sua SF-25, ha mostrato qualche segno positivo, soprattutto da parte di Leclerc, che sembra aver ritrovato una parte della fiducia persa. Tuttavia, la strada è ancora lunga, e la macchina resta complicata da portare al limite. Hamilton, invece, sembra essere ancora in difficoltà. Nonostante la sua esperienza, non è riuscito a trovare il feeling giusto con la Ferrari, e questo sta frenando le sue prestazioni. Mercedes, dietro la McLaren, si conferma solida come seconda forza. Russell è in una forma incredibile, costante e pronto a cogliere ogni opportunità. Kimi Antonelli, al suo debutto, ha continuato a sorprendere con la sua naturale capacità di adattarsi alla Formula 1, dimostrando un potenziale che non passa inosservato. Il Mondiale è appena iniziato, ma se queste sono le premesse, ci aspetta una stagione alla rincorsa di McLaren per tutte le squadre, sperando che sia la Rossa la prima a raggiungerli.





Campionato kart SFC Como 2025

Gara3

Con le gare disputate prima di Pasqua, abbiamo completato anche la terza gara dei nostri campionati Easy e Pro. Nella categoria Easy, il podio di finale B è andato a Gabriele P. (1°) Marco C. al 2° posto e Alessio V. al 3°. Nella finale A, un super Thomas B. vince e relega Luca B. al 2° posto. Chiude al 3° posto Walter L. Nella categoria Pro invece, Jonny N. domina gara, pole e giro veloce. Daniele G. gli rimane vicino ma non riesce a fare meglio del 2° posto. Il campione in carica, invece Stefano B. questa volta, deve accontentarsi del gradino più basso del podio.



Podio Pro



Podio Easy finale A



Podio Easy finale B

**I prossimi appuntamenti:
Pro Mercoledì 14.05
Easy Martedì 20.05**



Pasqua a Imola per il WEC

La 6 ore di Imola

Una "tre giorni" decisamente impegnativa a Imola per la tappa italiana del WEC. Il venerdì, il giorno più tranquillo di tutto il week-end con le prove libere di tutte le categorie presenti. Le "presenze", soprattutto nella zona paddock, sono abbastanza basse, il che ci consente di fare foto, autografi e due chiacchiere con vari "piloti" e con i due "professori" e commentatori, Villani e Petrini. La pista è umida e le condizioni in cui si gira sono da interpretare, il meteo è abbastanza mutevole e anche per le squadre le scelte da fare sono un po' insidiose. I piloti, poi, ci mettono del loro per capire il limite e "assettersi" nel modo più corretto con questa condizione. Il sabato è tutto un altro mondo, le presenze sono in netto aumento e, troviamo già i primi inseguimenti e code nel paddock. La pit-walk la lascio ai miei "ragazzi" presenti, perché? Semplice, oltre ad essere felici di poterci partecipare, sono più veloci, e, soprattutto, riescono meglio a infilarsi davanti ai vari tavolini per gli autografi. Per assistere alle qualifiche, dopo una bella camminata ed essere passati dalla statua di Senna e dal monumento a Gilles, ci piazziamo alla Tosa, che espone un ricordo di Ratzenberger. E che qualifiche! Si lotta per bene in pista, cercando il giro perfetto! Le Hyper concludono con 2 su 3, ossia, l'amaro in bocca resta per la 50 di Fuoco, che esce purtroppo dai tack limits del circuito, quindi sarà 18' al via, mentre, là davanti abbiamo un UNO/DUE: 51-83 (la giallona). Nella LMGT3 la 21, di Alessio, si piazza in quarta posizione con Mann, mentre, la nr.54, era rimasta fuori dalle prime 10 piazzandosi 11'. La domenica è la giornata più intensa perché bisogna concretizzare quanto fatto in qualifica, ma vede la presenza di alcuni piloti motociclistici nel paddock e, anche questo fatto, accende un po' troppo i riflettori su un personaggio. Spero che questo, visto che non è la prima volta che succede, non sposti troppo l'equilibrio e l'attenzione dalle corse ad altre cose più "modaiole o di puro business". E tralascio anche quanto visto in gara, non si può sempre buttare fuori chi ti sta davanti e che ne ha di più. La gara è viva, le Hypercar, ovviamente, sfrecciano molto più veloci dell'altra categoria, ci sono dei bei sorpassi e delle belle battaglie. La 50 poi, chiamata a una rimonta "impensabile", dà spettacolo, che emozioni e che grinta! Tutti e tre i piloti, che si alternano, fanno degli "stint" incredibili! Come termina? Sul gradino più alto abbiamo la nr. 51 (Pier Guidi, Calado, Giovinazzi), 4' posizione per la nr. 83 con Kubica, Ye e Hanson. Solo 15' la 50 di Nielsen, Molina e Fuoco, ma che gara ragazzi! Per la categoria LMGT3, oltre al "No Comment", per il ritiro immeritato della 21 (ovviamente con Alessio, Mann e Heriau...era podio assicurato), al 5' posto termina la 54 di Flohr, Castellacci, Rigon. Osservazioni: prezzi, ahimè, in netto aumento su tutto dai biglietti, al costo dei panini in autodromo, al merchandising e ai parcheggi. Cosa sgradevole, il fatto che non ci è stato più possibile entrare nel paddock subito terminata la corsa, se lo dicevano prima, non andavo sugli spalti! E concludo con una riflessione finale, molto realista, speriamo che "alcuni personaggi noti", entrati in questo mondo, non allontanino o mettano barriere ai tifosi "comuni e appassionati", imponendo al "Circuits" prezzi esorbitanti per paddock e biglietto.

SCUDERIA FERRARI CLUB COMO



La 6 ore di Imola





WEC Imola

2° Gara

La seconda gara della stagione del FIA World Endurance Championship all'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola si chiude con un quinto posto per la migliore delle Ferrari 296 LMGT3 di Vista AF Corse, la numero 54 di Thomas Flohr, Francesco Castellacci e del pilota ufficiale Davide Rigon. Ritiro invece per la numero 21 di François Heriau, Simon Mann e l'altro ufficiale della Casa di Maranello Alessio Rovera, in lotta per le prime posizioni fino al contatto subito che l'ha fatta finire contro le barriere. Allo spegnimento dei semafori Heriau è scattato benissimo dalla quarta casella, portandosi immediatamente secondo e mantenendo la posizione per il primo stint di gara. Il pilota francese è riuscito anche a strappare la prima posizione con una bella staccata alla prima curva, prima di scontare una penalità di cinque secondi per procedura di partenza non corretta. Simon Mann è salito a bordo della Ferrari in quarta posizione ed è stato combattivo nel riguadagnare il podio, per poi trovarsi al comando grazie alla strategia differenziata. A poco più di due ore dal termine, però, la vettura numero 21 è stata colpita alla Rivazza 2 dalla Bmw numero 46, poi penalizzata con uno Stop & Go, finendo contro le barriere. Ripartita con tre giri di ritardo, è stata poi costretta al ritiro.



Ora tutti a SPA ad inizio maggio nella pista che lo scorso anno fu la bestia nera per la Ferrari.



Il GP d'Arabia Saudita visto da noi

Jeddah



Domenica, sotto le luci di Jeddah, la Formula 1 ha scritto un altro capitolo intenso, carico di emozioni contrastanti. Oscar Piastri ha dominato la scena con una McLaren che, quest'anno, sembra avere qualcosa di magico: velocità, lucidità, solidità. È una macchina che vola, ma soprattutto una squadra che ha imparato a costruire vittorie, non solo sperarle. E Oscar, con la freddezza di un veterano e la fame di chi vuole tutto, ha portato a casa un trionfo che parla del presente ma sa già di futuro. E poi c'è lui, Charles Leclerc. Terzo al traguardo, ma primo nei cuori. Perché ogni volta che scende in pista, lo fa con un peso diverso addosso:

quello di chi ama davvero, di chi ha scelto la Rossa come una fede e non come una tappa. Da sette anni combatte per questi colori, a volte a mani nude, a volte con una macchina che non lo segue, ma il cuore è sempre stato lì, più avanti di tutti.

A Jeddah non ha semplicemente guidato: ha danzato tra strategie complicate e gestione gomme impeccabile. Ha resistito, ha spinto, ha trovato ritmo dove altri perdevano fiducia. E quando è salito su quel podio, c'era la forza di chi ha sofferto, ma non ha mai mollato. Un podio che non è solo un risultato: è una carezza per chi ancora crede in lui. E ce ne sono tanti. Dall'altra parte, c'era un Lewis Hamilton che fa quasi male vedere così. La SF-25 non gli parla, non lo segue, non lo ascolta. E Lewis, che ha sempre saputo trasformare le difficoltà in capolavori, oggi sembra cercare risposte nel vuoto. La sua voce, dopo la gara, era quella di un campione che non riconosce più il proprio posto in questa Formula 1 che cambia troppo in fretta. Jeddah è stata luce e ombra. È stata la gloria di una McLaren quasi inarrivabile, la costanza di un Leclerc che non smette mai di lottare e la malinconia di un Hamilton in cerca di sé. E tutto questo, in una sola domenica, è il motivo per cui amiamo questo sport.





Quiz

Nel 1961 chi fu campione del mondo con la Ferrari?

Jack Brabham

Jim Clark

Phil Hill

Nel 1992 dove ottenne la sua prima vittoria in F1 Schumacher?

Belgio

Monaco

Canada



**Nel 2000 chi sostituì Eddie Irvine in
Ferrari?**

Schumacher

Barrichello

Massa

Indovina il pilota dalla sua carriera
4 mondiali-51 vittorie
33 Pole Position-106 Podi

Mansell

Senna

Prost



Di che circuito si tratta?



Singapore

Abu Dhabi

Miami

Di che macchina si tratta?



Ferrari F50

Ferrari F40

Ferrari 288 GTO



SOLUZIONI DEI GIOCHI DEL MESE SCORSO

**Chi pronunciò “ESSERE UN SEMPLICE PILOTA
NON E’ MAI STATA LA MIA AMBIZIONE NON E’
NEL MIO STILE”**

R: SCHUMACHER

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

R: SENNA

Nel 1966 Chris Amon vinse

R: LA 24 ORE DI LE MANS

Chi paragonò la Ferrari a un camion?

R: PROST

Di che circuito si tratta?

R: UNGHERIA

A chi apparteneva?

R: RAIKKONEN