



SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO

ROSSO

PASSIONE



Apocalisse Rosso



Grazie ragazzi

per averci regalato

un inizio di

campionato con

una doppietta



INDICE

- ***Test Bahrain***
 - ***Il gp del Bahrain visto da noi***
 - ***F 40 1987–2022***
 - ***Incontro con Fabiano Vandone***
- ***Campionato Kart SFC Como 2022***
 - ***gara 2***
 - ***30 Anni di Ferrari Challenge***
 - ***Test corse clienti a Monza***
- ***Il gp dell' Arabia Saudita visto da noi***

Caporedattore Marco Cammarata

Test Bahrain

Abbiamo finito di giocare a nascondino?

Sono finiti i test in Bahrain dove le squadre resteranno per il primo GP della stagione 2022, ma la domanda che ci



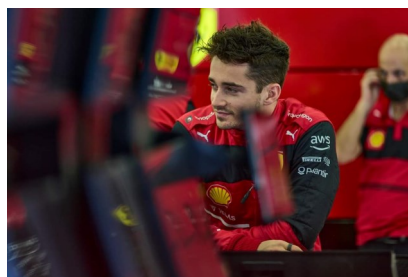
facciamo è: hanno scoperto tutti le loro carte?

A mio parere no perché da quanto riportato dai piloti le macchine sono difficili da governare a causa di problemi nell'effetto suolo e nella frenata, visto i quasi 800 kg della macchina.

Poi oltre al solito gioco del nascondersi, negli ultimi anni c'è l'abitudine di scaricare la pressione sugli altri team per poter creare meno attenzioni su se stessi (vedi Mercedes), che mi ha sorpreso molto è che quasi tutti i team vedono in Fer-

rari una macchina particolare, non parlano di velocità ma di costanza nei tempi e nel svolgere il proprio programma di apprendimento della macchina.

Come ogni anno gli ultimi test ci regalano cambiamenti nelle macchine chi vinstose (fiancate Mercedes) chi meno vinstose (alettoni anteriori o modifiche nel fondo) per cercare di sfruttare al meglio l'effetto suolo, che ad alte velocità crea un saltellamento della vettura che in molti non sono riusciti ad eliminare ma solo leggermente annullare e molti piloti lo vedono come il problema principale per la prima gara.



Bene ora il tempo di giocare a nascondino è finito vedremo chi avrà lavorato bene e chi no, Merce-

des, Red bull e Ferrari +, salvo miracoli dell'ultimo minuto, le vedo quasi alla pari per vari motivi, le forze in campo penso si vedranno già dalla prima gara in quanto il Bahrain è una vera pista mentre l'Australia era un circuito semi cittadino e quindi non si riusciva a capire chi lavorava



meglio. Bene ora attendiamo solo il via alla nuova stagione, sperando di gridare FORZA FERRARI

Rodolfo Pozzi

II GP DEL BAHRAIN VISTO DA NOI

Pronti via 1-2 doppietta in Bahrain, Leclerc e Sainz fanno bottino pieno, sbarazzandosi di Red bull e Mercedes che fino a tre mesi fa si giocavano il mondiale all'ultima curva.

La lotta tra Leclerc e Verstappen, avvincente e leale con sorpassi e controsorpassi da infarto.

A livello strategico non ho constatato errori, il muretto si è mosso bene e i piloti hanno dato il meglio, dopo la Safety Car, Sainz è stato in scia di Verstappen e pronto a prendersi il secondo posto.

Il motore sicuramente ha fatto grossi passi avanti e questo è stato dimostrato anche dai team motorizzati Ferrari, l'affidabilità per questa gara non ha dato problemi, la fortuna non ci ha voltato le spalle, direi che tutto ha funzionato bene.

Ora la seconda gara cercheremo sicuramente di ripeterci.



Silvano Xotta

F40 1987-2022

Sono trascorsi trentacinque anni dalla presentazione ufficiale della mitica F40, che si tenne il 21 luglio 1987 al Centro Civico di Maranello,



dove oggi sorge il Museo Ferrari. Creata per celebrare il 40° anniversario della Casa, fu l'ultima vettura a portare la "firma" del fondatore.

Ferrari non poteva che affidare a Pininfarina il compito di disegnare questa macchina e riuscirono nell'impresa realizzando la F40, un'auto estrema per tecnologia e prestazioni, per l'epoca la vettura più veloce al mondo e divenuta nel tempo un modello di culto per gli appassionati. Derivazione estrema della 308 GTB e del prototipo 288 GTO Evoluzione. La Ferrari F40 è un capo-



lavoro di ingegneria e di stile, entrato nell'immaginario collettivo come simbolo di un'epoca. Chi non aveva da giovane un Poster o un modellino della vettura?

La linea studiata dal carrozziere è molto aggressiva da ogni punto di vista. Il cofano anteriore è larghissimo, intervallato solo dai gruppi ottici integrati e dalle piccole prese d'aria poste al centro, la calandra è caratterizzata dalle tre grandi prese dinamiche e la fiancata attraversata da sfiati Naca simili ai modelli 208 e 308.



L'enorme cofano motore, interamente sollevabile è sovrastato da un grande alettone che spicca al posteriore.

Un ampio lunotto in plexiglas permette la vista del V8 bi-turbo. Il cuore della F40 è un 8 cilindri a V di 90° di 3 litri e due turbocompres-



sori che permettono di sviluppare 478 cv a 7000 giri/minuto. Tale potenza consente prestazioni da primato, testimoniate da un'accelerazione 0 a 100 km/h in 4,1 secondi e una velocità di 325 km/h.

La F40, visto la raffinatezza e l'uso di materiali compositi per il telaio, al kevlar e alle fibre di ve-



tro per la carrozzeria, e soprattutto per i suoi interni spartani era dedicata solo alla clientela più sportiva.

Clienti come Alboreto, Mansell, Nick Mason ne acquistarono nuove. Oggi anche Vettel, ex pilota Ferrari di F1 ne possiede una.



Dotata di un cambio manuale a cinque marce abbinato ad un differenziale autobloccante la Ferrari F40 è priva di ogni controllo elettronico: mancano servosterzo e Abs.

La produzione prevista in numero limitato, dopo il successo ottenuto al debutto, dove ancora durante la presentazione vide ricevere numerosi richieste e ordinazioni, "costrinse" la Ferrari a prolungare la serie fino al 1992 e a realizzare più di 1300 esemplari di F40.

Ivo Pucci

Incontro con Fabiano Vandone

Quando si presenta la possibilità di poter assistere ad eventi con personaggi che potrebbero farci chiarimenti sui nuovi regolamenti della stagione di f1 2022, noi ci presentiamo.

Questa volta l'opportunità ci viene data dagli amici dello scuderia Ferrari Club Abbiategrasso con la presenza di Umberto Zapelloni, Luca Dal Monte e lo specialista dei video in 3D sulla formula uno Fabiano Vandone.



l'incontro inizia con la discussione sui nuovi regolamenti della formula 1 sull'effetto suo messo in paragone con quello del 1982, a vedere sembra che si vada verso delle auto tutte uguali oppure ognuno avrà idee diverse? I motori saranno ancora più potenti oppure non avranno più modo di migliorare? si inizia con la visione del video in 3D della

F1-75: la nuova Ferrari sembra sorprendere tutti per i suoi lineamenti diversi e forse un metodo nuovo di lavoro, abbiamo un motore Super fast nuovo che vedremo se avrà recuperato il divario



con le altre Power Unit. Le domande che vengono poste a Vandone per la Ferrari sono quelle di chi non sa cosa aspettarsi, visto che la scuderia aveva puntato tutto sulla stagione 2022, secondo le risposte degli ospiti c'è ottimismo verso il lavoro svolto a Maranello e sulla capacità dei piloti di sviluppare la macchina durante la



stagione. Successivamente si passa ai video delle scuderie rivali Mercedes che già sembra fa-

re paura per la versione B della macchina che hanno presentato, con un Hamilton pronto a riprendersi il titolo piloti e Russell pronto a dimostrare che merita il posto in Mercedes. Poi abbiamo la Red bull che in questo regolamento sembra aver liberato il genio di Newey per quanto riguarda l'aerodinamica, forse il dubbio è sul motore che verrà controllato dai tecnici del team austriaco e non direttamente dai tecnici nipponici della Hon-



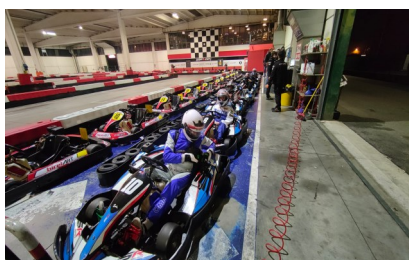
da. La discussione con gli ospiti si conclude con la speranza di poter festeggiare qualche vittoria e sperare in una Ferrari competitiva per tutta la stagione.

Federico Remigi

Campionato Kart SFC como 2022

Gara 2

Seconda gara del nostro campionato kart 2022 la categoria Easy, scende in pista un format con doppia gara, composta da una gara veloce da 5' e una più lunga da 15',



precedute dal turno di qualifica di 5'. Dopo aver saltato la 1° gara, fa il suo debutto in questa categoria Mauro Guarisco, già vincitore di 2 categorie Over 45, domina



la serata con qualifica, giro veloce e vincitore di entrambe le gare non in modo schiacciante come nel passato ma tenendo a distanza i due veterani Rodolfo Pozzi 2° (autore di due partenze a rilento) e Claudio Remigi 3° (a lungo in lotta con il vincitore della prima gara stagionale) al quarto posto Matteo Leghi che non ha saputo replicare il ritmo della gara di aper-

tura. Al 5° posto prosegue la



crescita di Maurizio Biacchi migliorando i suoi tempi e rimanendo non troppo lontano dai primi 4. 6° e 7° Pierluigi Bassani e Alessandro Ventimiglia e a chiudere abbiamo il rientro di Marco Cammarata (che avrà modo di togliere la ruggine dopo essere rimasto ai box per alcune gare) e Massimo Montino che prosegue il suo percorso di apprendimento con



kart e pista con una costanza nel migliorare gara dopo gara.

Il giorno successivo scende in pista la categoria PRO con un format leggermente diverso rispetto agli Easy, ma inserendo la variabile di un cambio kart tra gara 1 e 2 e una super pole da 3 giri per determinare l'ordine di partenza di gara

2. Non sono mancate le sorprese, in quanto il velocissimo Stefano Caru' ha pagato con uno stop in gara 1 per un proble-



ma al kart che gli è costata la vittoria di tappa. Ne hanno approfittato Jonny Nocito che ha capitalizzato al meglio con 2 secondi posti si porta in testa al campionato e Giosuè Galli che ha vinto gara 1 e 2° classificato finale di tappa. Al 3° chiude Stefano Caru' che si rifà in gara 2 con vittoria e giro veloce. Alle loro spalle, gran bagarre in entrambe le gare con tanti sorpassi e a prevalere è Gianluca Balduzzi 4°, davanti a Antonio Amodeo 5°, Giuseppe Bianchi 6° Daniele Ghioldi 7° Angelo Bianchi 8° e chiude con distacco al 9° Posto Rodolfo Pozzi. Ora attendiamo aprile per la terza gara

Angelo Bianchi

30 Anni di Ferrari Challenge

Da trent'anni il Ferrari Challenge è il campionato monomarca più famoso del mondo, con vari tentativi di imitazio-



ne. La storia inizia però qualche anno prima, con le prime richieste da parte dei clienti di poter impiegare le proprie vetture in pista, magari confrontandosi in vere e proprie gare. Prendersi cura del cliente cercando di assecondarlo in ogni sua esigenza è una delle caratteristiche che ha reso famosa la Casa di Maranello e da quella richiesta, si concretizzò l'idea di un nuovo format: il Ferrari Challenge. Autun-



no 1992, pista del Mugello. Il Ferrari Challenge viene presentato ufficialmente assieme alla vettura che sarà la protagonista della serie, la 348 Challenge, nelle versioni TB e TS: padrino d'eccezione per la nuova vettura da gara del Cavallino Rampante è Jean Alesi, pilota della Scuderia Ferrari di F1. Ancora una volta, la Casa di Maranello attinge al suo pas-

sato per dare vita ad un nuovo futuro e decide di dotare la 348 di serie di un kit che, una volta smontato, permette di riportare la vettura alla configurazione originale, in linea con la tradizione che permetteva di trasformare le vetture stradali in modelli da



competizione. Il kit di trasformazione della vettura stradale comprende gabbia "roll-bar", cinture di sicurezza a 6 punti, cerchi in magnesio da 18", estintore, gancio traino anteriore e posteriore ed interruttore del circuito elettrico. Il motore della 348 produce 320 cavalli di potenza, una ventina in più della vettura stradale, e anche i freni risultano potenzia-



ti. La prima serie a prendere il via è quella italiana che debutta il 28 marzo sulla pista di Monza. Questo l'inizio della monomarca unico, che ho avuto la fortuna di vedere per la prima volta nel 2011 presso l'autodromo

di Monza e che per anni ho potuto ammirare con lotte in pista veramente avvincenti.



Una storia che ha visto vari modelli in pista
348 Challenge (1993-1996)
F355 Challenge (1996-2001)
360 Challenge (2000-2006)
Ferrari F430 Challenge (2006-2011)
458 Challenge (2011-2013)
458 Challenge EVO (2014-2017)
488 Challenge (2017-2020)
488 Challenge EVO (2020)



Auto con caratteristiche diverse ma con lo stesso potenziale da esprimersi sui circuiti europei, asiatici e nordamericani, che si potevano vedere tutte insieme alle finali mondiali con le loro livree colorate e particolari. Tantissimi auguri Ferrari challenge per i tuoi 30 anni.

Silvano Xotta

Test corse clienti a Monza

In occasione dei test corse clienti a Monza, finalmente si è potuto ritornare in autodromo anche se ancora non in piena apertura causa pandemia che ci ha tenuto lontano dal nostro circuito. Con alcuni amici abbiamo passato una bella giornata seguendo le nostre passioni, in primis la Ferrari.

È sempre spettacolare vedere queste splendide vetture come la Enzo 599 K evo, la FXX K evo, gioielli di meccanica con un suono che sembra musica per le nostre orecchie. Inoltre, le F1 clienti auto che ci hanno fatto gioire in tante occasioni con Vettel, Alesi, Alonso ecc. Non essendo possibile poter fotografare le vetture dalle tribune perché non del tutto aperte, abbiamo colto l'occasione per girovagare attorno al circuito alla ricerca di nuove inquadrature per immortalare queste auto fantastiche. Giocando con le diverse inquadrature della macchina fotografica e i diversi temi rispetto al solito potremmo ma-



Pierluigi Bassani

II GP DELL' ARABIA SAUDITA VISTO DA NOI

Dire che questo è stato un weekend noioso è una grossa bugia, le vicende extra gara hanno fatto comunque pensa-



re molto.

Andiamo alla gara, alla partenza Perez tiene la testa della corsa con Leclerc che tiene il secondo posto e dietro di loro Verstappen e Sainz si invertono le posizioni, tutto tran-



quillo con solo le due Alpine a creare un po' di scompiglio, poi arriva l'imprevisto con Latifi che mette a muro la

sua Williams e si crea lo scompiglio e si ritorna con Leclerc, Verstappen, Perez (che accompagna in uscita box Sainz) e Sainz, dopo la ripartenza Perez cede



la posizione a Sainz, un attimo prima Leclerc usa l'astuzia con Verstappen mettendolo in condizione di non poterlo seguire subito alla ripartenza.

Dopo quella Safety Car inizia la vera lotta tra Verstappen e Leclerc a colpi di giri veloci con differenza al millesimo e poi la furbizia di entrambi per cercare di



arrivare al rettilineo principale con il DRS a

disposizione. Leclerc porta al bloccaggio Verstappen per confonderlo, ma successivamente Verstappen è un attimo più veloce e si prende la 1° posizione a pochi giri dalla fine. Leclerc cerca di riprendersi la testa della corsa ma purtroppo una bandiera gialla non permette al monegasco di usare il DRS e tentare l'assalto alla



prima posizione. Verstappen vince la gara, le due Ferrari chiudono sul podio e Leclerc ottiene il giro veloce e porta a casa il punto extra, ora tutti in Australia ma una cosa è sicura ci sarà da divertirsi.

Rodolfo Pozzi