

11/2023



ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



MUGELLO
FINALI MONDIALI 2023

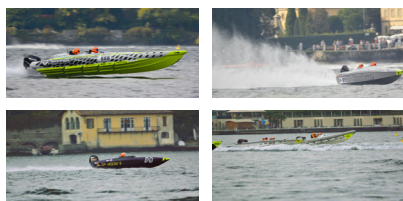
INDICE

- ***100 Miglia del Lario 2023***
- ***Un'era di eroi dimenticati, la 166F2***
 - ***Il GP di Austin visto da noi***
- ***Campionato kart SFC Como 2023 gara 7***
 - ***Il Mugello e le finali mondiali***
 - ***Il GP del Messico visto da noi***
 - ***Il GP del Brasile visto da noi***
- ***Campionato kart SFC Como 2023 gara 8***
 - ***Il GP di Las Vegas visto da noi***
 - ***Tempo di...pranzo sociale***
 - ***Il GP di Abu Dhabi visto da noi***
 - ***Due tour? È meglio di uno!***
 - ***Il nostro gioco cruciformula 1***
- ***Le soluzioni dei giochi del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

100 Miglia del Lario 2023

Nel mese di ottobre i motori rombano sul lago di Como, non parliamo di Formula uno o gare endurance o GT ma di una gara nautica la Centomiglia è una gara



storica nata sul lago di Como nel 1949, sostenuta dall'entusiasmo del dopoguerra per i progressi del motore in ambito marino derivati dai successi automobilistici. Un appuntamento importante



che chiude la stagione motonautica nelle categorie offshore, endurance e diporto. La prima edizione vede al via 34 partecipanti, dei quali arrivano al traguardo 26.

La gara del 5 ottobre 1986, è vinta da Stefano Casiraghi con un entrobordo Abbate motorizzato Lamborghini. Dal 1987 al

1996 si ritorna a girare all'Isola Comacina. Memorabile sarà



l'edizione del 1993, rinviata da ottobre a fine novembre per l'esondazione del Lago di Como. Con un lago liscio come l'olio per l'assenza di altri natanti, è l'edizione della caduta di ogni record. Quel 21 novembre 1993, infatti il pilota luganese della M.I.L.A. Sandro Gianella, con una barca Lucini-Lamborghini, stabilisce la media più alta e tuttora imbattuta di 195,454 km/h.



Dal 1998, ritornano 8 giri classici sul percorso di Como a Laglio. La 50ª edizione, disputata il 4 ottobre 1999, è stata vinta dal pilota pluriiridato di F1

Guido Cappellini. Quest'anno si è corsa la 74ma edizione che con il passare degli anni richiama sempre sul lago di Como un grande numero di persone lungo tutto il tra-



gitto, una gara storica che si avvicina agli 80 anni e che tra i suoi partecipanti ha nomi di alto livello del mondo della Motonautica come detto prima Stefano Casiraghi, il "nostro Enzo Ferrari Iariano" Tullio Abbate e Guido Cappellini una storia destinata a continuare e ora attendiamo la 75ma edizione nel 2024 in quel ramo del lago di Como.

Un'era di eroi dimenticati, la 166 F2

Questa Ferrari privata conobbe un'impressionante serie di successi nei primi anni '50. Il MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE o Museo Nazionale dell'Automobile in Mulhouse, Francia, ospita la collezione automobilistica più bella del mondo con oltre 450 veicoli straordinari. Nel



1957 i fratelli Schlumpf acquistarono un'ex filanda di lana, dove qualche anno dopo ospitarono l'intera collezione. In una della sala del museo si trova un'impressionante schiera di auto da Gran Premio, e tra cui anche delle Ferrari. Una delle auto più rare, interessanti e forse meno conosciute che troverai qui è l'ex Scuderia Espadon 166 F2 (s/n 010). Il modello è la prima monoposto costruita appositamente dalla Ferrari (la vettura 125 Grand Prix era derivata da un'auto sportiva), mentre il numero di serie 010 è una delle uniche due vetture sperimentali di F1 con motore V12 da 2,5 litri mai prodotte dalla Ferrar-

ri, così come l'unico a vincere le gare. Ai tempi prima delle trasmissioni televisive in diretta (e di Internet), tutte le forme di sport motoristici erano follemente popolari; folle di oltre 300.000 spettatori non erano rare. Con



l'obiettivo di finanziare le sue imprese agonistiche più serie, la Scuderia Ferrari ha realizzato otto vetture di F2 per team privati, un paio delle quali sono state supportate dalla Scuderia stessa. Progettata attorno al V12 da 1,5 litri di Gioacchino Colombo, ampliata per questo scopo a ben 2 litri, la 166 F2 fece letteralmente il giro della concorrenza alla prima uscita, con il pilota Raymond Sommer che doppiava tutti gli altri concorrenti al Gran Premio di Firenze del 1948. (Un altro pilota che si fece un nome con una 166 F2 fu un giovane argentino, che gareggiò con un'inusitata combinazione di colori giallo e blu, di nome Juan Manuel Fangio.) Alcuni anni dopo, nell'inverno del 1950, il ricco ristoratore svizzero Rudi

Fischer voleva aggiornare la sua vecchia e non competitiva Simca-Gordini. Fischer, il pilota principale della squadra corse Ecurie Espadon, si rivolse a Enzo Ferrari per l'acquisto di una monoposto con un motore V12 maggiorato da 2,5 litri per un'altra forma di corsa che era molto popolare negli anni del dopoguerra: la Formula fuori campionato (o Formule) Formula Libre. La Ferrari ha visto molti meriti nel progetto. La popolarità delle gare avrebbe generato ulteriore pubblicità per la sua fiorente squadra e, cosa più importante, un'auto del genere sarebbe servita come banco di prova per una futura macchina di Formula 1, poiché l'organo di governo dello sport aveva recentemente proposto l'introduzione di un motore da 2,5 litri, motori normalmente aspirati per il 1954. Così Fischer prese la sua macchina, una 166 F2 del 1949 gestita dal team ufficiale nel 1950. Fu installato un V12 da 2,5 litri proveniente da una 212 stradale, la cui modifica principale fu l'uso di una serie di tre Weber 32DCF al posto del solito carburatore singolo, che aumentò la potenza a 200 CV.

L'auto risultante è stata in alternativa registrata come 166 F2 212, il che crea un po' di confusione poiché il numero di serie 110 era in realtà un'auto di F1.

La Ferrari, volendo uno studio di fattibilità completo, costruì una seconda vettura (telaio 102) per uso proprio. Il telaio 110, gestita dalla ribattezzata Scuderia Espadon (presumibilmente per rafforzare il suo legame con la Ferrari),



aveva un tradizionale asse posteriore oscillante, mentre l'auto ufficiale aveva una configurazione De Dion più sofisticata. La prima gara per le due vetture fu il GP di Siracusa del 1951, in Sicilia, di 267 miglia.

Lì hanno concluso un promettente due-tre, con Fischer appena dietro Dorino Serafini.

Gareggiarono ancora una volta insieme un

paio di settimane dopo a Pau, dove Fischer arrivò sesto. Serafini si ritirò per un guasto allo sterzo, dopodiché la sua vettura fu riportata nuovamente alla configurazione F2 da 2 litri, ponendo di fatto fine al ramo di sviluppo da 2,5 litri. Fischer continuò a correre e a godersi il successo nella serie.

Finì un incredibile terzo dietro le due 375 ufficiali di Alberto Ascari e Serafini nella gara fuori campionato a San Remo.

La gara di Bordeaux, allestita con balle di paglia tra le panchine e le tribune del parco cittadino, non era considerata abbastanza importante per i team Ferrari e Alfa, e contro una concorrenza più leggera Fischer riuscì a conquistare un bel secondo posto dietro alla



molto più potente Talbot Lago da 4,5 litri di Louis Rosier.

Per il primo round a punti del Campionato

del Mondo di Formula 1 del 1951, il Gran Premio di Svizzera sul veloce circuito di Bremgarten, Fischer lottò contro la pioggia, il fango e poi l'olio che gli imbrattava visiera e occhiali, e si fece strada senza vedere fino a cogliere un piuttosto 11mo posto deludente. Nella sua gara successiva, un evento di F2 sul circuito di Aix-Les-Bains in Francia vinse, un'impresa che ripeté nella gara bagnata di Angouleme sul Circuito dei Ramparts, sempre in Francia.

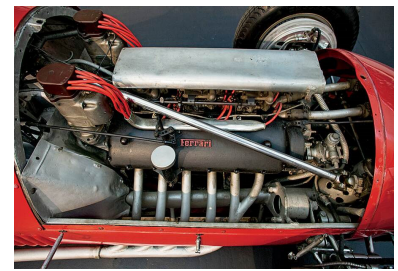
Nel Gran Premio di Germania, disputato sul leggendario Nürburgring, Fischer ottenne un impressionante sesto posto, il primo dei non ufficiali. Più tardi nel corso dell'anno vinse la cronoscalata di Friburgo in Germania, il che significa che questa Ferrari partecipò in quattro diverse serie di corse e vinse in due di esse.

L'ultima guida di Fischer col il telaio 110 avvenne al Gran Premio di Torino del 1952, la prima gara dell'anno fuori dal campionato, dove ottenne un altro podio.

Al primo round del Campionato del mondo del 1952, la sua gara di casa a Bremgarten, era passato a una 500 F2 con specifiche ufficiali. Dopo l'improvviso ritiro dell'Alfa Romeo dai Gran Premi alla fine della stagione '51, l'unico team di F1 rimasto vitale era la Ferrari. Per attirare più concorrenti, il Campionato del mondo nel 1952 e nel '53 fu gestito secondo le regole della Formula 2 da 2 litri. Anche se questo ha portato nuovi team, la Ferrari, con i suoi anni di esperienza nella guida della 166 F2, ha dominato completamente entrambe le stagioni. Fischer partecipò a quel successo, finendo secondo dietro ad Ascari nel GP di Svizzera del 1952. Alla gara è stato iscritto anche il telaio 110, del compagno di scuderia Ecurie Espadon di Fischer, Peter Hirt. Lui finì settimo, ben sei giri dietro Fischer, poi guidò la Ferrari nella sua ultima gara, il GP di Gran Bretagna del 1952. Era l'anniversario della prima vittoria della Scuderia nel Campionato del Mondo, ma mentre José Froilán González era stato un vincitore a sorpresa nel '51, battendo le vincenti Alfa Romeo sovralimentate, il vincitore della gara

Ascari era al comando di ogni giro. Hirt, d'altro canto, non se la passò molto bene. Dopo essersi qualificato 24° su 32 partenti, si è ritirato al quarto giro per un problema ai freni. I documenti storici su questa vettura sono estremamente rari, ma è chiaro che a un'auto da 2,5 litri non avrebbe dovuto essere permesso di correre nei Gran Premi a punti. Dopo molte ricerche, ho trovato un unico riferimento al fatto che la Ferrari era stata dotata di un V12 da 1,5 litri per queste gare, ma, se è così, tutti i dettagli sono andati persi. Quello che si sa è che, a metà del 1952, la Ferrari fu acquistata da Schlumpf, che la aggiunse alla sua collezione. Da allora è rimasto lì, nel Museo a Mulhouse, non toccato da nessun attrezzo negli ultimi 65 anni. Il telaio 110 è stato classificato come tesoro nazionale francese dal 1982. Stando accanto alla macchina, è affascinante immaginare quale fosse la mentalità degli uomini che correvano queste corse. Con i freni a tamburo, nessun concetto di aerodinamica, pneumatici ironicamente stretti e battistrada, guidare questa Ferrari deve essere come cer-

care di andare alla deriva a 150 miglia all'ora tra gli alberi e le panchine del parco. Il

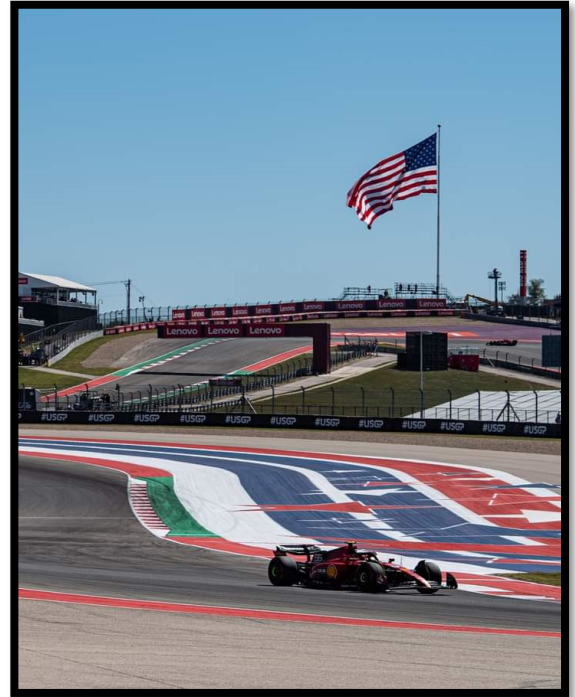


piantone dello sterzo corre dall'angolo più anteriore del vano motore, attraverso la parte superiore, fino a davanti al conducente pronto per essere sbattuto all'indietro anche in caso di lieve impatto frontale. Non c'è il rollbar ma chi ne ha bisogno quando non c'è la cintura di sicurezza? I lati della vasca sono tagliati quasi al livello dell'anca, quindi praticamente l'unica cosa, per impedire ai conducenti di scivolare nelle curve veloci sarebbe aggrapparsi al volante - e nelle foto d'epoca, puoi vedere i conducenti sporgersi in curva. Fortunatamente, questa Ferrari (e, nel periodo, i suoi piloti) è sopravvissuta ai pericoli. E oggi è una preziosa capsula del tempo che offre uno sguardo affascinante sui primi anni della Ferrari.

Il GP di Austin visto da noi

Si è concluso il gran premio di Austin, ormai dire chi è il vincitore non serve più, tanto lo sappiamo tutti. Almeno nelle ultime gare abbiamo visto lotte più serrate nelle retrovie con belle battaglie e sorpassi. La gara ha evidenziato un gran passo da parte di Mercedes, McClaren e infine Ferrari, quest'ultima che nonostante avesse conquistato la pole il venerdì e la prima fila il sabato non è riuscita a confermarsi anche in gara. Un weekend partito bene e finito in agrodolce

per la Rossa, che ha concluso in P4 e P6 ma poi con la squalifica sia di Charles che di Lewis è finita P3 con Carlos Sainz. Potremmo avere da ridire qualcosa anche sulla strategia ad una sosta adottata per Leclerc, ma in un anno così, l'importante è imparare e sperimentare. Ora vediamo in Messico e poi in Brasile sperando in risultati migliori.



Campionato Kart SFC Como 2023

Gara 7

Ciao a tutti,

Nei giorni 17 e 18 ottobre si è disputata gara 7, penultima di campionato per le nostre categorie Easy e Pro.

Gare che hanno confermato il perfetto equilibrio avuto durante l'anno e che ci portano alla gara finale di novembre con una situazione da cardiopalma...!!!

Questo perché nella categoria Easy abbiamo:

Maurizio 323 punti, Mattia 320 punti, Claudio 301...

Nella categoria Pro abbiamo:

Andrea 291 punti, Jonny 290 punti, Giosuè 284 punti...

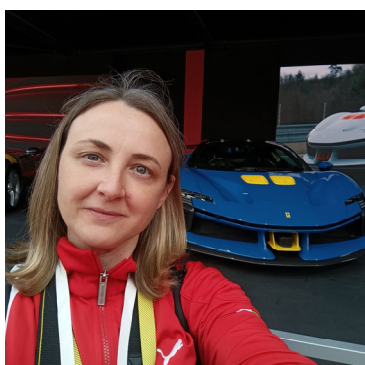
Non so voi, ma mi aspetto una super finale, anzi 2, prima Easy e poi Pro, speriamo possano esserci tutti i circa 30 piloti iscritti quest'anno al campionato, così da organizzare delle belle gare.

Chiaramente queste sono le posizioni per decretare il vincitore, ma anche dietro di loro ci sarà lotta, per conquistare o difendere la propria posizione.



Il Mugello e le finali mondiali

Un buon giornalista che fa di solito quando non conosce un argomento? Si informa e poi va a verificare "sul campo" ...quindi si parte per le finali mondiali! Precisiamo che i giorni in cui si svolgono le finali sono di più di quelli a cui ho preso parte, infatti, sono stata al Mugello solo per il sabato e la domenica,



ma questo evento partiva già dal giovedì. Se si amassero le corse, poi, direi che il Mugello è un luogo perfetto! Per chi non ci è mai stato e non conosce questo tracciato, basterebbe solo aggiungere che è di proprietà della Ferrari! Ha curve storiche, (es. San Donato, Casanova-Savelli, Correntaio, le Arrabbiate...) un'atmosfera intensa e raccolta, dei saliscendi naturali con una visibilità per il pubblico incredibile. Partendo da sabato 28, la giornata è perfetta, la gente è contenuta e si può girare con grande facilità. E' tutta una gigantesca "casa Ferrari", direte "ovviamente", certo, ma, trovarsi lì in

mezzo e non sapere più dove guardare perché ogni auto è un piccolo gioiello da ammirare e da ascoltare. La deliziosa musica che propagano questi motori è melodiosa! Ci sono sia le auto del futuro esposte che quelle del passato, molte Formula 1, perché è un gala Ferrari e quindi lo show di domenica le vedrà sfilare in pista. Le regine della "festa" non possono mancare, ossia, la bellissima vincitrice di Le Mans la 499P, con il premio in bella mostra,



poi la 296 GT3 vincitrice della 24h del Nurburgring. La sessione autografi li vede tutti schierati in mezzo a queste vetture stupende, la calca qui si fa sentire ma si riesce a portare a casa qualche bella foto autografata. I più tartassati? Ovviamente i piloti ufficiali: Calado, Giovinazzi, Pier Guidi, Nielsen, Molina, Fuoco e c'è anche Alessio Rovera, sempre gentilissimo. Le corse sono tutte emozionanti, infatti, ci sono tutti i piloti dei vari campionati raccolti qui per decretare i vincitori delle varie categorie. Non mancano grandi battaglie, colpi di

scena, e grandi botti che mandano in frantumi le auto e i sogni dei piloti, ahimè. Classifiche finali con soli i vincitori:

Coppa Shell AM : Martinus Richter

Coppa Shell: Alex Sarteringer

Trofeo Pirelli e Pirelli

Am: Thomas Fleming



Spendiamo due parole anche per lo show di domenica, molto emozionante l'inno eseguito da una soprano. Bellissima l'esecuzione dei carabinieri con l'evoluzione del loro elicottero e poi con la discesa dal velivolo dei paracadutisti con la bandiera italiana. Lo schieramento poi di tutte le Ferrari toglie il fiato. Ci sono le interviste, i ringraziamenti e tutto quello che un grande spettacolo può regalare. Insomma, un consiglio...l'anno prossimo fatevi un giro a Imola e immergetevi in questo magico mondo delle finali mondiali.

Laura Guffanti

Il GP del Messico visto da noi

Si è concluso il gran premio del Messico con vittoria di Max Verstappen e un podio colorato del nero Mercedes con Lewis Hamilton e del rosso Ferrari con Charles Leclerc. Un weekend che ha visto in pista tanti, tantissimi rookie, con il loro esordio nella classe regina, tra tutti c'era anche la nostra piccola stella Oliver Bearman che ha a dir poco impressionato il team americano Hass per le sue ottime prestazioni, piazzandosi solo a 2 decimi dal compagno di squadra. Il Messico ci ha riservato anche delle belle sorprese, ovvero la prima fila tutta Ferrari, cosa che non capitava da Monaco 2022, una performance molto sorprendente anche a detta dei piloti. In gara, però, contro l'inarrestabile Verstappen non c'è stato nulla da fare, Leclerc e Sainz, infatti, dopo essere partiti primo e secondo sono finiti terzo e quarto, sorpassati anche dalla Mercedes di Hamilton che ha dimostrato un grande passo. Ora si vola in Brasile, ultima gara di questa tripletta ed anche terzultimo appuntamento di questa stagione, ormai chiedersi chi vincerà è inutile ma la lotta nelle retrovie è più che serrata.



Il GP del Brasile visto da noi

Organizziamo una bella gita a Lourdes e ci portiamo Charles con noi? Dopo quello che è successo poco prima della partenza del gran premio del Brasile questa non



sembra per niente una brutta idea. Al monegasco, infatti, si è rotta l'idraulica nel giro di formazione per tanto la macchina numero 16 è finita a muro



prima dello spegnimento dei semafori, una serie di eventi sfortunati che quest'anno sembrano non ab-

bandonare il povero Charles. Per quanto riguarda i piloti che sono riusciti ad arrivare alla bandiera a scac-



chi, troviamo un Verstappen sempre in testa, seguito dalla fantastica McLaren di Lando Norris e una ritrovata Aston Martin con Fernando Alonso. L'unica Ferrari in pista invece si è piazzata al sesto posto con Carlos



Sainz che seppure imbottigliato nel traffico ha dimostrato un buon passo, a livello di

Aston Martin e superiore a quello di Mercedes, che questo weekend ha avuto parecchie difficoltà. Adesso ci aspetta un weekend di riposo per poi avere le ultime due volate della stagione, una tra queste l'attesissima Las Vegas che sembrerebbe adattarsi molto bene alle caratteristiche della rossa.

Campionato Kart SFC Como 2023

Gara 8

Ciao a tutti, con la disputa di gara 8, abbiamo terminato anche il 9° campionato kart del nostro club di Como, in cui circa 32 piloti hanno gareggiato per aggiudicarsi il titolo di campione 2023. Un ringraziamento a tutti questi piloti, che ci hanno fatto divertire a bordo pista e che mi auguro si siano a loro volta divertiti partecipando alle nostre gare. Da parte nostra ci abbiamo messo il massimo impegno, considerando anche i nostri impegni familiari. Da parte vostra, ho visto nei vostri volti felicità, voglia di competizione e.. arrabbature, perché tutti partecipiamo, ma la voglia di far bene ci sta. Questo è il nostro spirito e per questo ci auguriamo di esserci riusciti, sia in pista che fuori. Venendo ai campionati, entrambi hanno avuto l'epilogo nell'ultima gara, anche se non ci sono state sorprese rispetto alla classifica provvisoria. Nonostante, con dei format diversi in ogni gara, abbiamo cercato di creare variabili per scombinare le gare. Nella categoria Easy i primi 3 piloti sul podio finale hanno fatto il vuoto sù il buon Rodolfo che prende la medaglia di legno, al terzo posto si classifica Claudio, sempre costante, partito benissimo a inizio anno con 2 vittorie nelle prime 2 gare, ha dovuto inchinarsi ai piloti che poi hanno dominato il resto del campionato e duellato fino alle fine per la vittoria generale. Alla bandiera a scacchi, i punti di distacco sono stati solo 3 e Mattia ha dovuto cedere, conquistando il secondo posto nel cam-

pionato, mentre al primo posto Maurizio, con 3 vittorie (alla pari con Mattia) ma con migliori piazzamenti finali, si laurea per la prima volta campione Easy. Maurizio e Mattia, sempre molto simili nelle gare e nel modo di gareggiare, hanno fatto un passo avanti durante l'anno, diventando veramente bravi e lasciando poco spazio agli altri, meritandosi il 1° e il 2° posto in classifica.



Nella categoria Pro, i piloti in lotta fino all'ultima gara sono stati addirittura 4 e l'incertezza è durata fino all'ultimo giro di gara 8. Infatti, nel campionato, abbiamo avuto 6 differenti piloti che sono riusciti a vincere una gara e solo Andrea e Jonny sono riusciti nel bis. Ma veniamo alle posizioni che contano, con Gianluca partito a inizio anno con una vittoria che lo faceva bene sperare, poi nel corso del campionato è sempre stato molto veloce ma senza dare altre zampate e questo lo ha portato al quarto posto finale nel campionato. Al terzo posto, il buon Giosuè arriva vicino anche lui alla vittoria di campionato ma la sua crescita in questi anni con noi, è stata notevole e veramente gli manca pochissimo per prender-

si il titolo più importante di corridore Pro. Al secondo posto, il campione 2022 Jonny, deve purtroppo arrendersi per pochi punti al vincitore e non riesce neanche lui a fare il bis del titolo. Nell'ultima gara, tenta di fare il possibile, ma nulla può contro il vincitore. Vincitore appunto che si chiama Andrea, arrivato a correre con noi solo quest'anno e riesce a vincere il campionato subito all'esordio. La vittoria in quest'ultima gara, toglie ogni dubbio sulle sue capacità e dà il colpo definitivo agli altri, che non possono fare altro che constatare che contro di lui, quest'anno, sarebbe stato difficile farcela.

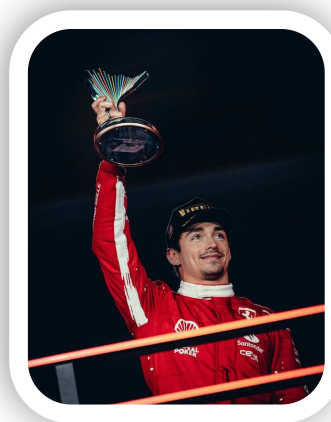
Un ringraziamento, comunque, a tutti quelli che hanno corso con noi quest'anno e che non ho menzionato, tutti hanno avuto lo spirito giusto che vogliamo nelle nostre gare. Bravi e complimenti !!!!

Prima di arrivare al campionato kart 2024, ci prendiamo una pausa come sempre, per ricaricare i serbatoi (non le pile finché avremo kart a benzina) e nel frattempo, vedremo di preparare la DECIMA edizione del campionato kart del nostro club!!

Angelo Bianchi

Il Gp di Las Vegas visto da noi

Si è concluso il gran premio più "show" dell'anno, quello di Las Vegas. Una pista fin da subito criticata e sulla quale sorgevano forti dubbi. Alla fine, il gran premio americano si è dimostrato uno dei più entusiasmanti della stagione, con tanti sorpassi e lotte combattute fino all'ultimo giro, o meglio, fino all'ultima curva. Infatti, se togliamo la giornata di venerdì che è stata un completo disastro, con il famoso tombino che ha colpito in pieno la macchina di Carlo Sainz provocandogli 1.5 milioni di euro di danni, il gran premio di Las Vegas è stato forse il più bello di questa stagione. Ferrari ha centrato la prima fila con una pole sensazionale di Charles Leclerc e un meritissimo secondo posto di Carlos, poi ingiustamente penalizzato a causa dei danni provocati dal tombino. Il gran premio è stata una lotta fino all'ultima curva e non solo per quanto riguarda i piloti dietro Verstappen ma anche Max stesso si è dovuto sudare la vittoria grazie ad un Charles in meravigliosa forma, punito dalla safety car, ma sempre in lotta per la vittoria. Las Vegas, alla fine, ha zittito le critiche e dimostrato che può creare show non solo fuori dalla pista ma anche dentro, adesso testa all'ultimo round di questa stagione...



Tempo di...Pranzo Sociale 19.11.2023!

Ci aspetta una bella domenica di sole che apre le porte al nostro pranzo sociale. Quest'anno abbiamo scelto come luogo l'Agriturismo La Fornace a Senna Comasco. La sala era completamente dedicata a noi, dopo averla abbellita a tema, con le bandiere della scuderia, il nostro striscio-



ne, i premi e le coppe dei vincitori, abbiamo dato inizio al nostro pranzo. Eravamo una bella comitiva e la convivialità si sentiva, in più, tra noi, quest'anno c'era un ospite d'onore Tullio Abbate. Partendo in ordine nel time-out, per recuperare spazio nello stomaco tra le portate, si sono tenute le premiazioni dei campionati kart sia per gli easy sia per i pro. Entrambi i vincitori



sono stati premiati direttamente da Tullio Abbate, portandosi a casa un bellis-

simo trofeo per l'impegno proferito in quest'anno. Ci tiamoli in ordine, per la categoria easy sul gradino più alto c'era Matteo Bicchì, poi Mattia Stizioli ed infine Claudio Remigi; nei pro, invece, il trofeo va al "rookie" Andrea Formenti, lo segue Jonny Nocito e terzo Giosuè Galli. Ad Andrea l'onore di reggere anche il trofeo "annuale" del club, consegnatoli dal presidente di Abbiategrasso Paolo Pavesi. Gli aneddoti di Tullio e i suoi interventi sono stati a dir poco affascinanti, in sala non fiatava



nessuno, tutti eravamo rapiti dal suo modo gentile, spontaneo e semplice nel raccontare i suoi ricordi vissuti e non dei piloti che hanno frequentato casa Abbate. La figura di Gilles Villeneuve ci è stata descritta nella sua umana quotidianità e nella sua straordinaria passione per tutto ciò che era motore, corsa e competizione! È bello quando una persona riesce ancora a dare vita all'anima del personaggio di cui sta parlando e Tullio lo ha saputo fare benissimo, per questo a lui va un grosso grazie di cuore per la sua presenza e disponibilità. Alcuni membri del club poi hanno ricevuto una bellissima sorpresa, un

premio di riconoscimento per il loro impegno, una bellissima stampa con la riproduzione di un aereo dell'Aeronautica dedicato alla Ferrari - F 104 G "Starfighter" - MM6546. Citiamo il nostro Angelo per il suo impegno nei kart, il nostro caporedattore Marco, poi mio figlio per i suoi meriti sportivi ed è toccato anche a me per la mia disponibilità. Che dire, grazie, mi avete colto alla sprovvista. Vuoi non aver pensato ad una bella lotteria per rallegrare la giornata? Certo che c'è, quindi, via all'estrazione...in un bel clima di allegro spirito "competitivo", i fortunelli escono a uno a uno a ritirare premi vari e, ovviamente, premi marcati Ferrari. Un pranzo va sempre concluso nel migliore dei modi, quindi, la bellissima torta del club ci attende e dopo i saluti, i ringraziamenti e la sistemazione della sala, anche questo bellissimo pranzo volge al termine. Grazie a tutti della compagnia, grazie a soci presenti degli altri club per la loro partecipazione sempre gradita e un grazie ancora a Tullio Abbate.

Laura Guffanti

IL GP di Abu Dhabi visto da noi

È ufficialmente finita la stagione 2023, un anno che ci ha regalato poche note positive, ma di ottima qualità, un anno che ha incoronato per la terza volta Max Verstappen campione del mondo, un anno che per certi versi non è stato per niente noioso nonostante il dominio Red Bull. Un anno che verrà ricordato per la prima gara a Las Vegas, per il debutto di Oscar Piastri, per una ricolosamente giustamente vincente aperta da Red Bull. Un anno che non è stato partito con altissime aspettative poi doverle abbassare dopo la prima gara, ma che comunque ha visto una crescita all'interno del team grazie anche all'arrivo di Fred Vasseur. Una gara, quella di oggi, bella, combattuta fino alla fine per un secondo posto che vale tutto ma vale anche niente, perché l'importante è ripartire da zero, ripartire dalle buone sensazioni di fine anno ma soprattutto di essere pronti. A nostre spese abbiamo capito che questa F1 va veloce, forse più delle macchine e per vincere bisogna essere perfetti in tutto e per tutto. Quindi vi auguro una buona pausa invernale, staccate la spina, ma non troppo perché tra 97 giorni si corre in Bahrein...



Due tour? E' meglio di uno!

La Ferrari ha riaperto finalmente ai soci dei club i tour in fabbrica, non essendoci mai andata, colgo l'occasione al volo e così mi prenoto subito per il tour del 27



novembre. Alle 10.30 possiamo procedere con le varie compilazioni burocratiche per poter accedere, poi, dopo la distribuzione di auricolari e spiegazioni introduttive, ci viene sottoposto un filmato introduttivo. Divisi in due gruppi da 15 persone, possiamo finalmente entrare nella fabbrica Ferrari. Il bus ci attende e iniziamo il tour, visiteremo il reparto produttivo, l'assemblaggio motori e quello dell'assemblaggio auto, poi, ci sposteremo nella GES. Posso dire che il livello di questa fabbrica e la sua struttura sono veramente da premiare. C'è un livello di attenzione al lavoratore e al suo benessere che va oltre le mie aspettative. Pur essendo un lavoro di precisione e ripetitivo, l'aria e la vivibilità sono invidiabili, le postazioni pulite e luminose, inoltre, gli aiuti robot contribuiscono in

modo egregio. La produzione dei motori mi ha appassionato molto, soprattutto la parte del V12. Questa linea è particolare, rispetto agli altri motori prodotti, ogni postazione non cambia mai addetto, il motore e il suo "autore" seguiranno il percorso delle stazioni sempre assieme, infatti, ogni singolo motore è legato ad un singolo operaio, che provvederà dall'inizio alla fine ad assemblare il suo "V12". Passando al reparto dove il tutto viene unito per creare il prodotto finito, cioè "la nostra" splendida Ferrari che sfreccerà per le strade, posso raccontare che, anche qui, l'occhio si perde nelle linee di produzione, tutte perfettamente sincrone. Ai nostri lati e sulle nostre teste sono passate 40 vetture, ognuna con la sua specifica, e tutti gli operai devono conoscere ogni singolo modello che gli passa tra le mani. La linea è a postazioni, temporizzata (20min) e prevede due operatori. Veniamo poi catapultati dall'altro lato, lasciamo dunque la vera fabbrica storica, ed entriamo nel "quartier generale" della GES (gestione sportiva). Qui, ci fanno solo salire sul "terrazzino" interno che è un'isola felice e da qui si può vedere a sinistra il luogo dove vengono

portate e controllate le F1 di Charles e Sainz (non c'era nulla quel giorno), proseguendo dritto davanti a noi, vediamo un reparto chiuso dalle pareti rosse in cui si producono i componenti e i motori F1 e intorno a destra la gestione stoccaggio pezzi e raccolta dati, con il personale addetto. Dopo queste visioni, torniamo all'ingresso del palazzo e, sulla parete interna, è appesa nel suo splendore al muro la Ferrari F1 dei 1000 GP, nel suo colore rosso storico, preso appunto dalla prima Ferrari. Il nostro tour purtroppo termina in anticipo e qui, veniamo accompagnati allo store e la giornata prosegue



con la foto di gruppo e poi ognuno si dedica a quello che ha scelto di fare.

Poi c'è la seconda opportunità, il 15 dicembre, mi permetto di chiedere se c'è "posto" e se posso rifarlo e, prima della fine delle iscrizioni, mi riprenoto. Siamo in pochi (8) con l'aggiunta di due irlandesi, ci fanno



fare la foto subito, poi hanno inizio le stesse procedure burocratiche, tranne il filmato che non ci fanno visionare, è lo stesso percorso, ma questa volta c'è anche il nuovo reparto corse clienti, posizionato nel circuito di Fiorano. La guida non è la stessa della volta precedente. Aggiungo che le Ferrari prodotte in questa giornata saranno 45 e tutte, ahimè, già vendute, mentre, la parte mancante a quello precedente, è dentro il nuovo reparto corse clienti. Era il Daytona-Day, ne continuavano a passare sotto i nostri occhi, inoltre, abbiamo potuto ammirare un'auto storica di un bel verde subito appena entrati e molti altri modelli. Nel reparto GES questa volta ho potuto vedere sotto i miei occhi una parte di F1 smontata di Sainz, il carrello, infatti, aveva delle "borse" con il nr. 55, c'era la scocca del pilota e la parte dietro con braccetti e ruote, men-

tre, nelle altre due postazioni c'erano due veicoli coperti per conservare i loro segreti. Con la navetta ci spostiamo verso il circuito di Fiorano, oltre a percorrere le strade strettamente interne ed indisponibili "al mondo", abbiamo l'onore di vedere la famosa ed inconfondibile Casa Ferrari, là ad un passo da noi. Poi si arriva all'edificio da visitare e la nostra vista si "apre" anche sul piccolo circuito. L'edificio è stato rifatto, lo spazio espositivo è imponente, su due piani, più un mega terrazzo al terzo (off-limits). Le curve ed i rettilinei sono ben visibile, la posizione è veramente eccellente. Ci sono le Hypercar, quelle GT da corsa e quelle dei clienti, una splendida parete di trofei ben visibile è posizionata sul muro di destra, dove ci sarebbe anche l'accesso "off-limits" al reparto di assemblaggio di questi bolidi. Al secondo piano ritroviamo le F1, sia quelle di un tempo sia quelle più recenti, tutte bellissime, sono lì esposte da ammirare, giustamente, a distanza di 1 metro. La restrizione direi che ci sta tutta, anche se non ci sono cordoni o altro che ti potrebbero impedire di andar lì vicino, il visitatore deve far prevalere il senso del rispetto della regola. Queste valgono un patrimonio sia per la loro storia motoristica sia per la loro "produzione". Al ri-

torno, sempre in navetta, vediamo un volto noto che cammina: Federica Masolin. Anche noi finiamo il nostro percorso allo store.

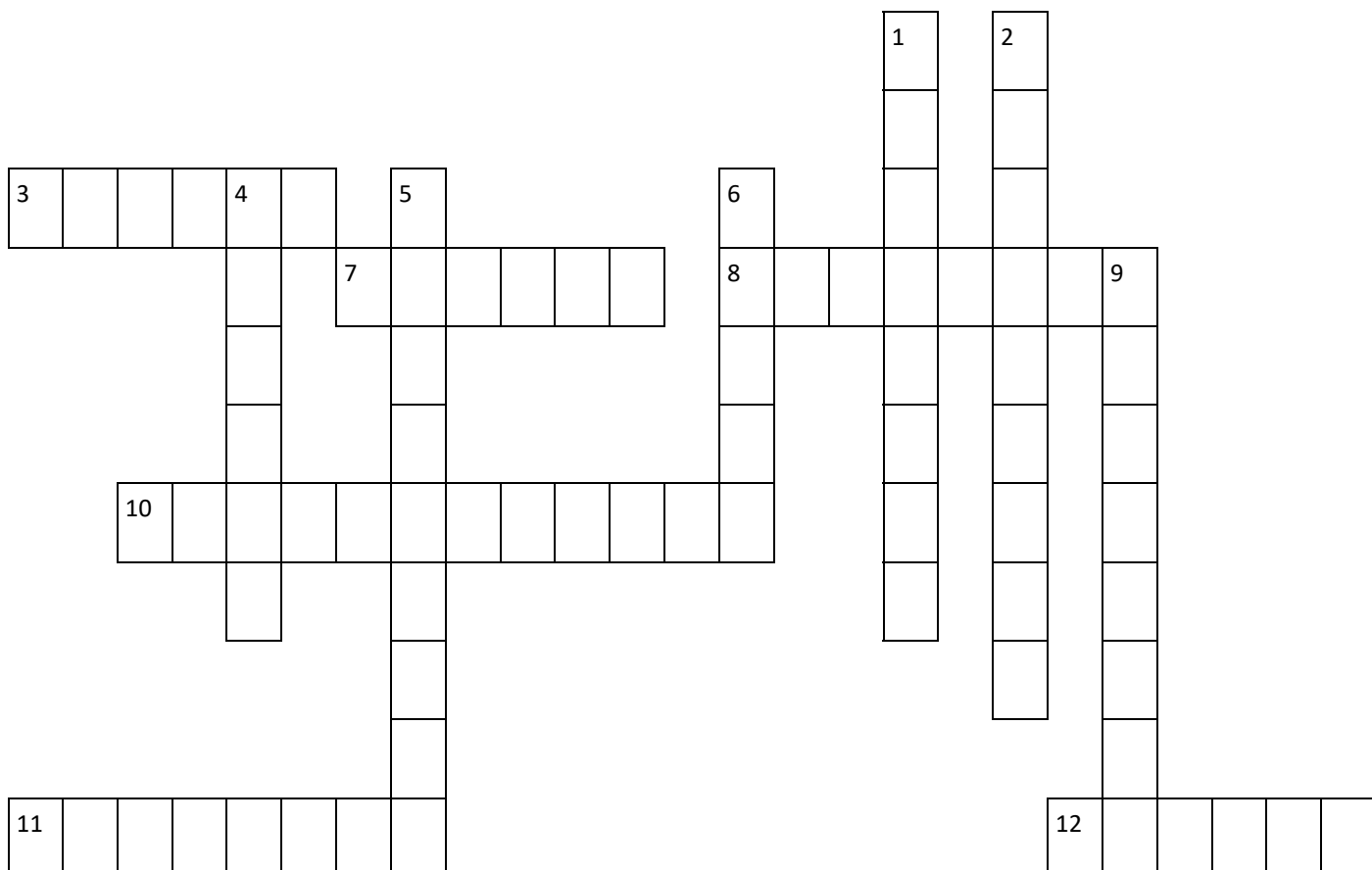


Le differenze dei miei due tour:

- il primo è stato più "frettoloso e veloce", in più, purtroppo, ce n'è mancato un pezzo, per l'indisponibilità del reparto "clienti".
- il secondo è stato molto più tranquillo, più raccolto e completo. Faccio i miei complimenti a Ferrari per la preparazione di tutte le guide e dell'interazione che si è creata in entrambi i tour. Concludo con le mie riflessioni... Vale la pena cogliere questa occasione? Vale la pena andare in settimana quando la fabbrica è viva ed in piena produzione? Assolutamente Sì! Per chi non ha colto l'opportunità o per chi proprio non ha potuto per lavoro, consiglio vivamente di mettere questa esperienza in programma nel 2024! Non ho foto che possano raccontare tutto quello che ho scritto, questo "privilegio" va solo vissuto.

Laura Guffanti

CRUCIFORMULA 1



R U L] R Q W D O L

Y H U W I F D O L

3. Villeneuve iniziò la sua carriera sportiva alla guida di
7. In quale circuito morì Villeneuve
8. Nel 1974 Gilles partecipò al campionato di formula
10. Gilles debuttò in F1 al gran premio di
11. In quale GP Villeneuve tamponando Peterson causò la morte di un fotografo e un commissario di gara
12. Per quanti anni Villeneuve fu alla guida della Ferrari

1. Gilles era soprannominato
2. Nel 1978 Gilles faceva coppia in Ferrari con
4. Nel 1982 chi sostituì Villeneuve in Ferrari
5. Gilles durante la carriera aveva l'abitudine di portare con sé la famiglia vivendo in un
6. La Ferrari ingaggiò Villeneuve per sostituire
9. Gilles era di origini

PUZZLE:

R: LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

QUIZ:

Di quale circuito si tratta?

R: SHANGHAI

Indovina il pilota dalla sua carriera:

R: ALONSO

**A quale casa automobilistica si deve l'introduzione
dei motori turbo in F1?**

R: RENAULT

MARANELLO, DECEMBER 2023

SCUDERIA FERRARI CLUB



Wishing you a merry Christmas and a happy New Year with Ferrari!



Buon Natale e un sereno 2024 che sia pieno di serenità e prosperità per tutti voi. Vi aspettiamo a gennaio carichi per affrontare insieme un anno ricco di sorprese.

Email per informazioni

infosfc@scuderiaferrariclubcomo.it

Sito: www.scuderiaferrariclubcomo.it