



ROSSO

1/2022

PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



indice

- *Campagna tesseramento 2022*
- *Il GP visto più CHIARA...mente*
Il finale di stagione
- *Presentazione del libro di Gilles Villeneuve*
 - *Intervista a Veronica*
- *World Endurance Championship 2022/23*
 - *Stagione 2022 F1*
 - *1972-2022 La pista di Fiorano*



SEASON 2022



LOADING...

Campagna tesseramento 2022

Cari amici

Siamo arrivati a questo nuovo anno che dovrebbe portarci ad una nuova vita, ma l'inizio ci riporta con un po' di limitazioni e una situazione ancora incerta. Questa nuova stagione il nostro club cercherà di organizzare su due fronti sia in caso di situazione più normale, e qui si punterà a sviluppare delle gite nella terra dei motori , alcuni esempi di visite Stanguellini, Dallara e anche collezioni private presenti nella zona del modenese.

Non escludiamo anche la cultura culinaria di questa zona, dal lambrusco con il grande Giacobazzi (sponsor storico di Gilles Villeneuve), l'oro nero di Modena con l'acetaia Malagoli per proseguire con i caseifici e i salumifici cercando, con degustazioni, di poter assaporare il meglio.

Non mancheranno anche le attività in pista, dalla F1 al programma xx e F1 clienti, seguiremo ciò che può offrire il nostro tempio della velocità, in attesa anche di eventi ufficiali Ferrari .

Non dimentichiamo anche gli intrattenimenti virtuali che sono stati i nostri compagni di questi due anni difficili, non certo paragonabili ad un evento da seguire di persona, ma che può essere comunque un modo per trovarci tutti assieme.

Cercheremo di sviluppare anche incontri con altri club, per condividere insieme la passione per la rossa di Maranello...

Vi aspettiamo numerosi
E buon 2022 a tutti i ferraristi

Rodolfo Pozzi

IL GP VISTO PIU' CHIARA...MENTE

IL FINALE DI STAGIONE

Anno zero oppure solita storia? Abbiamo appena concluso in modo rocambolesco e polemico la stagione 2021 con la prima vittoria mondiale di Max Verstappen.



Le ultime due gare hanno creato una situazione molto tesa e cercare di prendere posizione era difficile, l'ultima gara è stata a mio parere una grande confusione da parte della direzione gara e dei team. Partiamo dalla colpa dei team: la pressione messa già prima di scendere in pista alla direzione gara per un eventuale contatto volontario che Verstappen avrebbe potuto provocare per poter vincere il campionato per il maggior numero di vittorie, un finale con l' incidente avrebbe creato doppio malumore in quanto la vittoria in più per Verstappen sarebbe stata quella ultra criticata del Belgio.

La cosa che mi ha dato maggior fastidio è questa pressione messa al giudice di gara ad ogni occasione in cui Verstappen ed Hamilton giungevano al contatto cercando addirittura di baratta-

re le decisioni (vedi il penultimo GP) una situazione che mette nel ridicolo la F1.

Il silenzio post gara della Mercedes e di Hamilton, hanno sempre dichiarato di volere il corpo a corpo con un avversario e ora che lo hanno trovato non accettano la sconfitta?

Passiamo alla nostra Rossa del cuore, sicuramente molti si aspettavano di più, le critiche non sono mancate sia giuste che da bar e non hanno risparmiato nessuno da Leclerc al nuovo arrivato Sainz , al bersaglio preferito da tutti Bi-

Mercedes 613,5
Red Bull 585,5
Ferrari 323,5
McLaren 275
Alpine 155
Alphatauri 142
Aston Martin 77
Williams 23
Alfa Romeo Racing 13
Haas 0

notto.

Che dire il terzo posto non è certo quello che noi vogliamo e la nostra storia lo dimostra , siamo però passati da un 2020 dove la macchina non andava neanche in discesa ad un 2021 con 5 podi e 2 pole position . Purtroppo alcuni episodi ci hanno tolto molti punti e a Monza abbiamo avuto pure un colpo non indifferente con la McLaren nostra diretta avversaria

per il terzo posto nei costruttori che fa doppietta, per fortuna nostra l'ultima parte di stagione ci ha dato ragione e abbiamo recuperato e messo al sicuro il terzo posto, per i piloti, Sainz ha concluso davanti a Leclerc un ottimo esordio e un'ottima costanza di risultati e lavoro e ora il 2022.

Per noi il 2022 dovrebbe essere l'anno della rinascita , quindi tornare a lottare per le vittorie nei GP, la nostra coppia di piloti sembra lavorare bene (lo sarà anche se lotteranno entrambi per la vittoria?).

Le nuove regole rimescoleranno le carte, oppure come ogni cambio di regolamento chi riuscirà a trovare la zona grigia avrà il vantaggio che nessuno riuscirà a colmare?(2014 insegna) , non ci resta che attendere e vedere come sarà la nuova macchina (presentazione intorno al 16 febbraio) e poi i primi test.

La nostra speranza è di essere lì davanti a lottare e quindi ora è per sempre W LA FERRARI

Chiara Minotti

Presentazione del libro di Gilles Villeneuve

La presentazione del libro, in anteprima per i club Ferrari, nella sala allestita con bandiere sui muri, comprese quelle portate da me, bandiere di 40 anni fa molto visse di Gilles, la Brumm ha portato i suoi modellini esclusivi. (Gilles Villeneuve l'uomo, il pilota e la sua leggenda) di Umberto Zapelloni e di Luca Dal Monte, quest'ultimo in video chiamata dall'America. E' stata una serata molto interessante e molto emozionante, tanti ricordi sono affiorati, detti analizzati nell'arco della serata.

Zapelloni ha iniziato a



raccontare vari aneddoti del libro, la sala era piena (distanziati per sicurezza) eravamo tutti in

silenzio, attenti a non perderci nessuna parola, nessuna riga, la mia mente viaggiava nei ricordi bellissimi, indimenticabili di Gilles, sono sicuro che come me la maggior parte dei presenti erano emozionati, eravamo tutti molto partecipi visto che ogni tan-



to qualcuno spiegava come era andata questa o l'altra curva che Gilles impostava in corsa, ma lui non aveva la traiettoria come tutti, lui agiva di istinto.

Tornando ai ricordi, è stato introdotta la sua seconda gara, quella del Giappone del 77 dopo una battaglia tra Gilles con la sua 312 T2, e Peterson con la Tirrell P34 a 6 ruote, volandoci sopra, è stato catapultato su un terrapieno travolgendo alcuni spettatori (che non avrebbero dovuto essere lì) alcuni morti, feriti, un dramma a cui nessuno avrebbe voluto assistere.

Penso che già da quel



giorno gli sia stato dato il soprannome l'aviatore, in sala l'atmosfera inizia a farsi sempre più elettrizzante, i pensieri di ognuno di noi iniziano a collegarsi tra di loro a confermare quello che si è detto in quel momento delle sue prodezze, che ti teneva incollato al televisore dalla partenza alla fine dell'ultimo giro con il fiato sospeso e la bocca spalancata.

Adesso arriva la più spettacolare, la più bella corsa , quella di Digione, era il 1979 ,il duello dei 2 matti epico indimenticabile, tra Gilles con la 312T4 e Arnoux con la Renault RS12, in quella corsa Gilles staccava ad ogni curva sempre oltre al limite, con le ruote quasi sempre fumanti, superava spesso all'esterno, Arnoux non era da meno, a volte riusciva a tenerlo dietro sua volta cercava di fare i contro sorpassi, tutti e due sempre corretti.



Sono sicuro che all'epoca di questa gara, non sapevamo per chi tifare fino alla fine, per noi di una certa età affiorano altri ricordi, esempio del Canada, in partenza ha avuto un contatto e l'alettone anteriore si storto , poco dopo ha avuto il suo secondo contatto e l'alettone anteriore si solleva all'in su con il pezzo di muso davanti alla sua visuale , ma lui

imperterrito continua la corsa sotto ad un diluvio , da li a poco dopo qualche curva l'alettone si stacco andando a finire sotto la ruota posteriore,



sbandando riusciva a proseguire, nonostante dai box, prima che si staccasse l'alettone, lo avessero avvisato di rientrare, alla fine è arrivato terzo ,premiando la sua costanza.

Nei racconti della sua vita privata c'è la passione del suo elicottero che lui pilotava personalmente, il motoscafo che compera dal suo amico Tullio Abbate, grande co-



struttore di motoscafi pregiati da corsa ,sul lago di Como, Gilles ci andava spesso, si divertiva a modificare elaborare il suo motoscafo, ci stava bene li con Abbate, erano

molto amici.

La serata finì con il ricordare purtroppo il suo ultimo volo in sella al suo bolide, la sua anima spari all'istante tra le nuvole lasciando il suo corpo tra le reti di contenimento del circuito di Zolder 8 MAGGIO 1982

Silvano Xotta

Intervista a Veronica

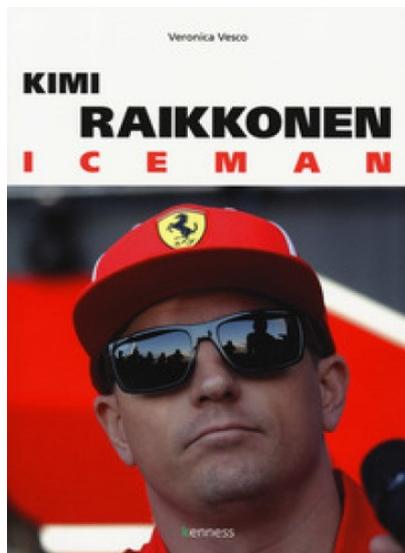
D: Come nasce questa passione per i motori?

R: Nel modo più semplice che ti possa raccontare. Si tratta di una passione che mi è stata trasmessa da parte di mio padre. Metteva la culla o il passeggino davanti alla Tv per farmi assistere ai Gran Premi. Era un grandissimo tifoso di Gilles, sono cresciuta nel mito del piccolo Canadese che ha fatto sognare i tifosi. Qualche anno più tardi il mio primo incontro con l'Autodromo di Monza. Un'istantanea mi ritrae: avevo quattro anni e una gonnellina variopinta, gli occhi attenti e il sorriso vivace di chi è appena entrato nel paese dei balocchi. Una giornata davvero indimenticabile, a cui ne sono seguite altre. Giocavo con le automobiline e lasciavo da parte le bambole che mi venivano puntualmente regalate da parenti e conoscenti ignari delle mie preferenze!

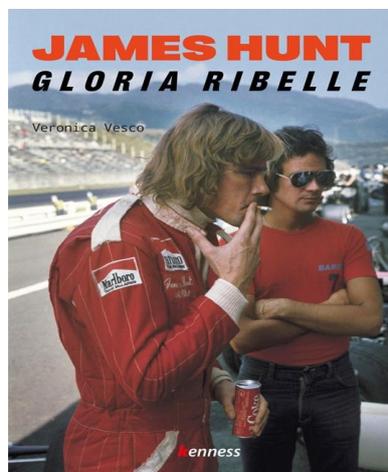
D: Tre libri scritti su tre piloti: James Hunt, Fernando Alonso e Kimi Raikkonen. Piloti forse fuori dallo standard di tutti gli altri della griglia. Che cosa ti ha spinto a scegliere questi tre personaggi?

In realtà la scelta dell'argomento è concordata con l'editore. Ma, naturalmente, tiene conto dell'esperienza e della naturale predisposizione verso le personalità da affrontare. Ho amato Kimi e Fernando, hanno accompagnato una lunga parte della mia vita di appassionata e di tifosa del Cavallino. Poterli raccontare è stato un onore oltre che un piacere. Ragazzi tenaci, moderni, dirompenti, ma per qualche aspetto di altri tempi. Duri e puri insomma, sebbene in modi differenti. Alonso diretto e ironico, Raikkonen taciturno e iconico. Due modi differenti di approcciarsi alla F1, ma due mondi altrettanto affascinanti da in-

contrare e da decifrare, trasformandoli in pagine vibranti. Per quanto riguarda Hunt invece si è trattata di



una vera e propria sfida. Ho raccontato una F1 lontana, affascinante e crudele, che mi ha letteralmente travolta. Per farlo è stato necessario un lungo studio, poiché, nonostante avessi visionato e letto parecchi contenuti dell'epoca, ho dovuto documentarmi in modo capillare, non potendo affidarmi a ricordi vivi. Tutti e tre hanno in comune talento e determinazione, un carattere fuori dalle



righe, un particolare modo di intendere la vita e le corse. Si tratta di personaggi veri e propri, tali e quali avrebbe potuto inventarli la fantasia di uno scrittore. Sono ricchi, suggesti-

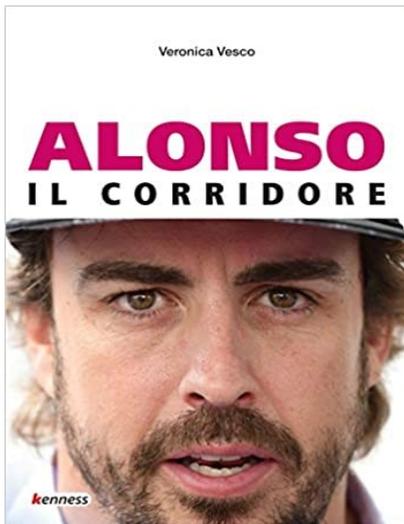
vi e indimenticabili, un tesoro a cui attingere a piene mani.

D: Hunt ha corso in un'epoca più spericolata e di pura follia nell'affrontare le gare e la vita. Che cosa ti ha colpito di più in lui?

Hunt è stato una rivelazione. Troppo facile ricordarlo alla maniera del film "Rush" di Ron Howard. Intendiamoci, il lavoro è stato eccellente e la pellicola è un cult, molto ben fatto. Tuttavia si tende a esagerare e ad esacerbare la rivalità e il dualismo con Lauda. James e Niki erano prima di tutto amici, fratelli, compagni, uniti dalla passione e da un destino che troppe volte ha saputo essere fatale. Nel libro ho voluto approfondire l'aspetto dell'Hunt pilota, spesso tralasciato in virtù del personaggio, e di James uomo, con le sue debolezze che lo hanno accompagnato a dispetto della nomea di gaudente. Una personalità a tutto tondo, che è difficile sintetizzare attraverso le etichette. Per questo ho cercato di esplorarlo, in base alle testimonianze a disposizione. Un uomo particolare, mai ovvio, sempre se stesso, nel bene e nel male. Un altro aspetto molto toccante è stato quello che riguarda la morte. Negli anni '70, in quel periodo di ribellione e di vita, la F1 troppo spesso faceva i conti con la nera signora. Ho cercato di narrare questi eventi mettendomi in punta di piedi, con delicatezza e rispetto, quasi trasfigurandoli attraverso metafore, pur senza far mancare il senso di impotenza e di orrore che ne derivava.

D: Alonso E Raikkonen hanno corso in parallelo, ma con due personalità diverse. Alonso più focoso nelle reazioni, mentre Kimi più freddo. Due caratteristiche che però non hanno messo in ombra la loro classe pura. Secondo te che cosa è mancato a questi piloti per vincere di più?

Ad Alonso sono mancate le circostanze, l'ambiente giusto, un po' di fortuna. A Raikkonen la costanza e forse un filo di cattiveria. Fernando ha fatto i conti con qualche scelta sbagliata, pagata a caro prezzo (vedasi il



disastroso sodalizio con McLaren Honda), con alcuni pregiudizi di troppo (la nomea di pilota spacca squadre), con episodi decisivi (vedasi incidente di Spa 2012, o Abu Dhabi 2010). Kimi ha dovuto scontare il suo essere autentico, quasi surreale, poco disposto a scontrarsi con le logiche della F1 contemporanea. Il suo talento naturale è indubbio, ma ha dovuto fare i conti con un'insofferenza nei confronti delle regole, con la poca trasparenza dell'ambiente. Ciò a portato a un disamore prematuro (vedasi il suo primo ritiro) e a una mancanza di stimoli per mantenere intatta la cattiveria e la fame. Ed è un vero peccato, in quanto Kimi è stato uno dei più brillanti interpreti dell'epoca contemporanea: la sua guida un piacere per gli occhi, la sua schiettezza un dono indimenticabile.

D: Due tipi di F1 diversa nei tuoi libri: quella degli anni '70 e quella del nuovo millennio. Che cosa ti affascina di queste due epoche?

Una è la F1 con la quale sono cresciuta. Quella più razionale e cervellotica, quella che ci ha regalato Schumacher e ha reso i circuiti più sicuri. Una è la F1 della nostalgia, dei racconti magici di papà, delle imprese mitiche di ragazzi e uomini che, a posteriori, mi sembrano veri e propri miti. Eroi lo sono tutti, i piloti di oggi e di ieri. Un tempo però era più difficile, perché l'incontro con la morte rappresentava purtroppo un appuntamento fisso. Mi sembrerebbe però poco generoso vivere continuamente nel ricordo delle gesta del passato, elevandole a standard e a metro di paragone. Ogni cosa si evolve e questo riguarda anche la F1. Ma se si riesce ad andare oltre, guardando le corse con occhio critico e lasciando da parte una certa nostalgica miopia, ci si può accorgere che anche le stagioni attuali riservano sorprese ed emozioni intense (Lo scorso campionato ne è un esempio). Dunque trovo entrambe affascinanti in ugual maniera, pur con modalità differenti.

D: Per scrivere libri su questi personaggi da dove si parte e che fonti si prendono in considerazione per far nascere un libro?

Innanzitutto, per quanto mi riguarda, c'è un lavoro che punta ad interiorizzare i personaggi. Cerco di instaurare una sorta di empatia con coloro che devo raccontare. Mi documento in maniera minuziosa ovviamente, ma provo a instaurare un legame con la personalità del pilota. Così mi risulta più semplice affrontare la narrazione della vita sportiva ed extra sportiva. Cerco di focalizzarmi su aspetti chiave della loro carriera, ma non tralascio l'aspetto umano, per me inascoltabile. La fonti sono svariate: articoli on line, cartacei, biografie ufficiali, qualche racconto diretto, quando ho

l'opportunità di fruirne. Ma anche fotografie o filmati, utilissime per carpire un'emozione mai espressa o celata, per dare forza al racconto di un'azione in pista.

D: Hai in programma un altro libro? Su quale altro pilota vorresti scrivere un libro?

Ora ho un piccolo progetto in cantiere, che però non riguarda la F1. Si tratta di un'idea in divenire, di una raccolta di racconti che ho iniziato a scrivere lo scorso anno. Vedremo. Per quanto riguarda i motori ci sono più personalità che mi affascinano. Restando nell'ambito degli anni '70 direi Ronnie Peterson. Per quanto riguarda tempi più recenti, trovo molto interessante Max Verstappen: talentuoso, controverso, con una storia tutta da raccontare. E poi non mi dispiacerebbe un'antologia sui cosiddetti 'gregari' o piloti minori. Volti importanti della F1 che spesso non hanno ricevuto la giusta attenzione. Personalità come Bottas o Barichello, ma anche piloti vissuti nell'ombra come Salo o Badoer.

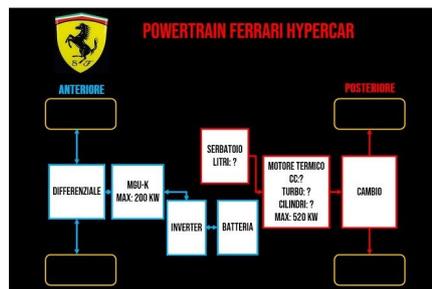
Rodolfo Pozzi

WEC 2022/23

Sei tappe più una wec 2022

Nel weekend della 24 ore di Le Mans è stato pubblicato il Calendario del Mondiale Endurance 2022. Confermate le sei tappe del WEC, precedute da un prologo il 12/13 marzo sulla pista di Sebring, laddove scatterà, una settimana più tardi, il campionato con la classica 1000 miglia della Florida. Il primo maggio la seconda tappa si correrà a Spa-Francorchamps con la 8 ore, poi appuntamento che torna nella collocazione storica di giugno per la 24 ore di Le Mans mentre in piena estate, a luglio, sarà la volta della 6 ore di Monza. Chiuderanno la stagione tra settembre e novembre due tappe asiatiche: la 6 ore del Fuji e la 8 ore del Bahrain. La Ferrari affronterà questa stagione in un modo un po' particolare da una parte difendere il titolo nella categoria GT PRO con il duo formato da Alessandro Pier Guidi e James Calado una stagione dove sicuramente la Porsche sarà con il dente avvelenato per la conclusione dello scorso campionato e dall'altra lo sviluppo della nuova Hypercar che esordirà nel 2023 nella classe regina del WEC con il sogno dell'assalto alla classifica assoluta sia a Le Mans sia nelle altre gare storiche. La nuova auto a chi sarà

affidata non lo sappiamo ancora i piloti possono essere vari: da Pier Guidi a Calado, da Giovinazzi a Rovera (campione WEC nella categoria GT Am all'esordio) i nomi sono molti ma l'obiettivo è di vincere il prima possibile. Le parole di Coletta sono: "Sarà una vettura a trazione integrale. Tutti



i prototipi hypercar sono a quattro ruote motrici, ad eccezione di Glickenhaus. Ferrari, Peugeot e Toyota saranno però a trazione integrale". Il debutto in gara della hypercar di Maranello è previsto nel 2023, ma le prime immagini e i test della vettura del Cavallino potrebbero arrivare già nel corso della prossima stagione. Ferrari è attesa dal confronto a Le Mans con le altre hypercar di Toyota, Peugeot e Glickenhaus, oltre alle LMDh di Porsche e Audi che gareggeranno nella stessa classe. Resta ancora da definire l'eventuale presenza di ByKolles e la partecipazione a Le Mans di Acura e BMW, dopo che queste ultime hanno già

annunciato l'impegno nel campionato nord-americano. Tra i costruttori già annunciati e il possibile arricchimento con l'arrivo di team privati, la 24 ore di Le Mans del 2023 potrebbe vedere una griglia con oltre 20 iscritti nella sola classe regina, annunciando per Ferrari una sfida la cui intensità è pari a quella dell'attesa per la nuova hypercar. Sicuramente la presenza della Ferrari è uno stimolo per i grandi costruttori, vedremo come andrà a finire.

Franco Giuliani

Stagione 2022 F1

CI SIAMO!!!!

Finalmente è arrivato (per noi tifosi della F1) il tanto atteso 2022 che porterà dei cambiamenti nel regolamento della massima categoria automobilistica. Questi regolamenti sono stati pensati apposta per rendere le gare più spettacolari ed equilibrate e con un maggior numero di sorpassi. Le vetture saranno più pesanti di circa 38 kg rispetto al passato e monteranno delle gomme da 18 pollici anziché da 13, avendo così un battistrada più largo è quindi un minore degrado, permettendo ai piloti di essere più aggressivi in curva. Inoltre, saranno coperti esternamente da un disco in carbonio che avrà funzione aerodinamica per pulire i flussi d'aria all'esterno delle ruote. Sarà proprio l'aerodinamica a cambiare maggiormente, avendo alettoni anteriori e posteriori molto più semplificati senza deviatori

di flusso per rendere più veloci le vetture in rettilineo, ma ci sarà meno carico aerodinamico verticale che verrà recuperato con l'effetto suolo, con i quali le vetture saranno più stabili in curva ma soprattutto saranno più incollate al suolo sfruttando così maggiormente l'effetto scia in fase di sorpasso grazie anche all'alettone posteriore che sarà più largo e più alto. Un altro cambiamento sarà che le nuove monoposto avranno meno possibilità di sviluppo negli anni successivi, in modo da non avere troppe differenze tra le

varie scuderie.

Per noi ferraristi dovrebbe essere anche l'anno della svolta, vedere il ritorno delle rosse al vertice della classifica e lottare per il titolo mondiale che manca dal 2007 per quello piloti e dal 2008 per quello costruttori.

Per la Ferrari il 2021 possiamo dire che è stato un' anno di transizione avendo lavorato allo sviluppo della monoposto 2022.

Per poterla vedere dobbiamo aspettare ancora un po'; sarà tra il 16 e il 18 febbraio la presentazione della nuova monoposto che poi vedremo girare a Fiorano, in attesa dei test invernali che si svolgeranno a Barcellona nel circuito di Catalunya. Anche quest' anno nel calendario di F1 ci saranno i due gran premi di casa Imola il 22-24 aprile e Monza il 9-11 settembre.



2022 CALENDAR	
01 18-20 MAR BAHRAIN SAKHIR	13 29-31 JUL HUNGARY BUDAPEST
02 25-27 MAR SAUDI ARABIA JEDDAH	14 26-28 AUG BELGIUM SPA-FRANCORCHAMPS
03 08-10 APR AUSTRALIA MELBOURNE	15 02-04 SEP NETHERLANDS ZANDVOORT
04 22-24 APR EMILIA ROMAGNA* IMOLA	16 09-11 SEP ITALY MONZA
05 06-08 MAY MIAMI** MIAMI	17 23-25 SEP RUSSIA SOCHI
06 20-22 MAY SPAIN* BARCELONA	18 30 SEP-2 OCT SINGAPORE* SINGAPORE
07 27-29 MAY MONACO MONACO	19 07-09 OCT JAPAN SUZUKA
08 10-12 JUN AZERBAIJAN BAKU	20 21-23 OCT USA* AUSTIN
09 17-19 JUN CANADA MONTREAL	21 28-30 OCT MEXICO MEXICO CITY
10 01-03 JUL UNITED KINGDOM SILVERSTONE	22 11-13 NOV BRAZIL SAO PAULO
11 08-10 JUL AUSTRIA SPIELBERG	23 18-20 NOV ABU DHABI ABU DHABI
12 22-24 JUL FRANCE LE CASTELLET	

* SUBJECT TO CONTRACT
** SUBJECT TO FIA CIRCUIT HOMOLOGATION

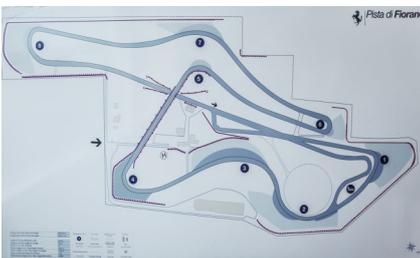
Marco Cammarata

1972-2022 la pista di Fiorano

Voluta dall'ingegnere Enzo Ferrari nelle immediate vicinanze degli stabilimenti di Maranello, è stata inaugurata



nell'aprile 1972 con uno sviluppo di 3000 metri, dopo meno di sette mesi di costruzione. Il tracciato lungo esattamente 2976 chilometri è stato disegnato per mettere a dura prova le vetture e le sue curve sono state modellate in maniera tale da riprendere quelle dei più famosi circuiti europei. Infatti, è riconoscibilissima una curva



a gomito in stile Montecarlo vecchia e la Parabolica in salita simile a quella dell'autodromo di Monza.

La pista per volere di Enzo, grande amante delle corse, è omologata per la Formula Uno. Una zona, posta tra le curve 3 e 4, è chiamata "steering pad" è un cerchio di asfalto completamente piatto e senza

ostacoli dove è possibile verificare la deriva degli pneumatici e la risposta delle sospensioni della macchina in curva simulando una "curva infinita". Sulla parte superiore del ponte c'è un avvallamento per testare le sospensioni sul dritto. A lato del tracciato sorge la sede della **Scuderia Ferrari** ed il Reparto Corse, dove vengono progettate tutte le componenti per le competizioni. Dal 2021 vi è anche la



nuova struttura che serve per progettare la nuova Hypercar che debutterà nel 2023 per le corse di durata come la storica 24ore di Le Mans. Il circuito non ha mai subito grosse variazioni nel tempo, ad eccezione del 1996, quando su richiesta di Michael Schumacher che voleva "correre e andare forte" sono state eliminate alcune curve per creare il lungo rettilineo che gli consentisse di raggiungere i **290 km/h** di velocità massima. E così è stato modificato il tracciato originale ricavando una pista di 2976

metri ed una di 2948 metri. Durante la costruzione del circuito erano presenti edifici che servivano ai contadini per la coltivazione dei campi e vennero riutiliz-



zati come depositi e garage. La costruzione principale, battezzata **Casa Ferrari**, è stata adibita ad uffici ed ha ospitato anche l'ufficio di Enzo Ferrari nel quale amava rifugiarsi dato che era lontano dagli sguardi della gente e soprattutto perchè era circondato dalla pista su cui sfrecciavano le sue auto. All'interno della fabbrica ogni strada è intitolata ad un pilota della Scuderia, il Viale principale si chiama Enzo Ferrari;

l'unico ad avere una Piazza con il suo nome è Michael Schumacher ed è proprio la piazza antistante Casa Ferrari al centro della pista di Fiorano.



rano. L'aneddoto più famoso relativo alla pista di Fiorano è accaduto nel 1988 quando ci fu la visita di **Giovanni Paolo II** agli stabilimenti di Maranello. Per girare sulla Pista venne messa a disposizione una Ferrari Mondial Cabriolet. Enzo Ferrari durante quella visita non era in buono stato di salute, e riuscì a parlare solo telefonicamente con il Papa che utilizzò per chiamare il telefono che era nell'ufficio di Ferrari in Casa Ferrari. La Pista fu usata



molto nell'era del Turbo negli anni 80 con Villeneuve o Alboreto, indimenticabili i molti giorni di Test di Berger e Alesi negli anni 90 e infine le molte giornate trascorse in Pista di Schumacher il quale spesso già alle 7 di mattina si presentava in

Pista e voleva provare. Una cosa che appunto porto a innumerevoli successi! Oggi a causa della regola di Stop ai Test privati, la Ferrari utilizza la Pista per le prove di vetture da competizione e granturismo, di collaudo e allenamento per i piloti, di addestramento per i meccanici e la squadra sportiva.

Ivo Pucci