

1/2023



**SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO**

ROSSO PASSIONE



**Come sarà la nuova
Ferrari?**

Il 14 febbraio a Maranello si toglieranno i veli.

INDICE

- ***Tesseramento 2023***
- ***Intervista al piccolo Andrea Baraggi***
 - ***La 308 GT4 Dino 1973-2023***
- ***Campionato kart SFC Como 2023***
 - ***Competizione GT 2023***
 - ***Le nuove squadre Hypercar***
 - ***La 24 Ore di Daytona***
 - ***Il nostro gioco cruciformula 1***
- ***Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

Tesseramento



2023



La stagione 2023 sta iniziando, noi cercheremo di fare del nostro meglio per farvi vivere il mondo Ferrari a 360° Formula 1...Wec...Ferrari challenge...F1 clienti e qualsiasi altra cosa riguardante la rossa, gite nella terra dei motori...finali mondiali Ferrari...se vuoi viverlo con noi ti aspettiamo.



Puoi iscriverti direttamente dal sito

www.scuderiaferrariclubcomo.it



Rodolfo Pozzi



Intervista



al piccolo Andrea Baraggi



Eccoci qui con un nuovo kartista il nostro Andrea Baraggi sei anni e ti sei avvicinato da poco hai kart.

Ferrarista e Alfista diciamo un sangue di pura passione per i motori.

1) Come è iniziata questa tua passione per i motori ma anche di iniziare con i kart?

R. La passione per i motori me l'ha trasmessa mio papà che guardava sempre la formula 1 e con il mio papà e la mia mamma sono andato a Monza per la prima volta quando avevo 10 mesi e da quel momento sono sempre andato a vedere le gare dal vivo e guardando anche io la formula 1 ho imparato che per arrivare in formula 1 devo partire dai kart e così ho chiesto ai miei genitori di poter iniziare a correre con i kart ed è uno sport che mi piace molto.

2) Mamma e papà sono contenti di questa tua scelta sportiva?

R. Sì sono molto contenti.

3) Ogni sogno va costruito con sacrifici e impegno: quale è il sogno di Andrea?

R. Ho due sogni il primo sogno è arrivare in formula 1 il secondo è riuscire a vincere il gran premio di Monza con la Ferrari.

4) Ogni bambino si ispira ad un pilota, quale è il pilota che Andrea preferisce di più?

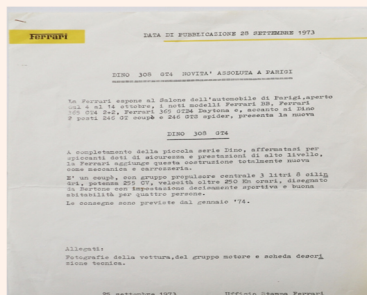
R. Leclerc è il mio pilota preferito che spero che diventi campione del mondo.



Rodolfo Pozzi

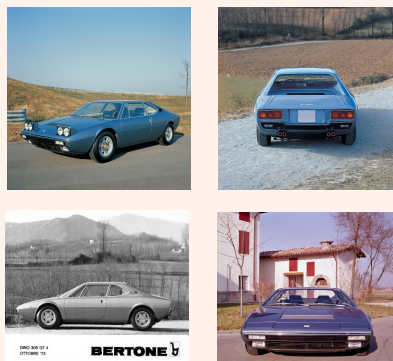
La 308 GT4 Dino 1973–2023

Con le Dino 206 e 246, molto acclamate dalla stampa, la Ferrari era entrata con successo nel mercato delle auto sportive premium di fascia me-



dia. Tutta via, la Porsche era ancora la campionessa indiscussa in questo reparto; le vendite della 911 nelle sue varie forme superavano abitualmente le 10.000 unità all'anno, il che lasciava a guardare con invidia produttori come Ferrari, Lamborghini e Maserati. Le aziende italiane sono spesso passate da una crisi finanziaria all'altra e il management ha comprensibilmente pensato che un modello junior in grado di vendere in volumi molto maggiori avrebbe portato un po' di stabilità tanto necessaria alle loro aziende. Nonostante la Dino a due posti si vendesse bene, l'enorme popolarità della 911 era considerata in gran parte dovuta alla praticità aggiuntiva offerta dall'aver un paio di sedili in più nella parte posteriore. Ferrari, Maserati e Lamborghini erano convinte di aver bisogno anche di un modello junior che offrissi un layout 2+2, ma piuttosto che costruire un modello con motore posteriore come Porsche, tutti e tre hanno cercato di inserire quattro posti in una confi-

gurazione con motore centrale. La Lamborghini ha scommesso di più e ha ampliato la propria fabbrica di Sant'Agata per produrre l'Urraco. Sfortunatamente, la nuova auto non è riuscita a vendersi nella quantità prevista e ha quasi messo in ginocchio l'azienda intera. La Maserati ha creato la Meraak, ma anche loro, insieme alla casa madre Citroen, erano in difficoltà finanziarie a metà degli anni '70. Delle tre aziende,



la Ferrari ha indubbiamente svolto il lavoro migliore e, da un punto di vista commerciale, la nuova 308 GT4 ha superato notevolmente le vendite dei suoi rivali nazionali. Lanciata insieme alla 365 GT4 BB al Salone di Parigi nell'ottobre del 1973, la 308 GT4 si inseriva in una gamma Ferrari che comprendeva anche la 365 GT4 a quattro posti e la Dino 246 che presto sarebbe stata sostituita dalla 308 GTB. Oltre ad essere un nuovo tipo di vettura per la Ferrari, la 308 GT4 era insolita, in quanto Pininfarina non era responsabile dello stile. Invece, il design e la produzione della carrozzeria furono gestiti da Bertone, che era probabilmente lo

studio più influente dell'epoca. Inizialmente targate Dino (come la 206 e la 246), solo quelle 308 GT4 costruite nella seconda fase di produzione a partire dalla metà del 1975 erano dotate degli emblemi del cavallino rampante. Considerando la varietà di motori prodotti dalla Ferrari nel corso degli anni, era forse sorprendente che l'azienda non avesse mai sviluppato un V8 di successo. A parte quei V8 progettati da Carlo Chiti usati per le corse di auto sportive nel 1962. Tuttavia, la Ferrari ha riconosciuto che un nuovissimo motore V8 di 90° sarebbe stata l'opzione migliore per la gamma 308. Il propulsore Tipo F106 AL montato trasversalmente presentava un monoblocco, una testata e una coppa in lega pressofusa. Era dotato di lubrificazione a carter umido, doppi alberi a camme in testa azionati da cinghia e due valvole per cilindro. La cilindrata era di 2926 cc grazie ad alesaggio e corsa rispettivamente di 81 mm e 71 mm. È interessante notare che queste erano esattamente le stesse misurazioni di alesaggio e corsa utilizzate sulla serie 365 di motori V12. La produzione terminò nel dicembre 1980 dopo che ne furono costruiti 2826 esemplari (di cui 547 con guida a destra). Inoltre, sono state realizzate 840 versioni della 208GT4, la due litri per il mercato italiano dopo l'introduzione delle tasse sui veicoli con cilindrata superiore a 2000 cc.

Campionato kart SFC Como 2023



A Febbraio riparte il nostro 9° campionato kart diviso in due categorie Easy e Pro. E' aperto a tutti gli iscritti al nostro club, se vuoi partecipare è non ti sei ancora iscritto basta cliccare su www.scuderiaferrariclubcomo.it e potrai essere uno di noi a guidare i kart sodi per la categoria Easy e i birel per quella Pro. L'unica cosa che chiediamo è: voglia di divertirsi e massimo rispetto per gli avversari.



Competizione GT 2023

Ferrari ufficializza gli impegni per i piloti ufficiali di Competizioni GT nelle serie riservate alle vetture a ruote coperte, in Europa e nel mondo. La stagione sarà particolarmente ricca di spunti visto il contemporaneo debutto in gara della Ferrari 499P nel FIA World Endurance Championship, e della Ferrari 296 GT3, con quest'ultima attesa protagonista

proprio nel round inaugurale della serie IMSA. Al via nel mese di marzo con la 1000 Miglia di Sebring, il Campionato del Mondo Endurance vedrà il ritorno di Ferrari nella

top class con due equipaggi al volante della 499P, formati dagli ufficiali Antonio Fuoco, Miguel Molina e Nicklas Nielsen sulla numero 50 e da Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi al volante della numero 51. Dopo aver consegnato a Ferrari il mondiale Costruttori in classe LMGTE Pro, la 488 GTE sarà sotto i riflettori nella classe LMGTE Am, affidata a team privati. Lilou Wadoux, annunciata nei giorni scorsi come prima pilota donna ufficiale nella storia di Competizioni GT, gareggerà per il nuovo team Richard Mille AF Corse assieme ad Alessio Rovera, affiancati da Luís Pérez Companç; la squadra piacentina schiererà

anche una vettura con Davide Rigon in equipaggio con Thomas Flohr e Francesco Castellacci. Il brasiliano Daniel Serra, infine, tornerà nel WEC condividendo la vettura di Kessel Racing con Takeshi Kimura e Scott Huffaker. Alessio Rovera, al secondo anno nel gruppo dei piloti ufficiali di Maranello, è tra i protagonisti a Daytona con Andrea, insieme

a Onofrio Triarsi e Charlie Scardina sulla vettura di Triarsi Competizione in classe GTD. Per il pilota varesino classe 1995, quindi, si prospetta un'annata dal particolare

peso specifico: Rovera continuerà a sviluppare la 296 GT3, e prenderà parte ai principali eventi internazionali, tra cui spiccherà la Endurance Cup del GT World Challenge Europe.



Le nuove squadre Hypercar

2023



50

Antonio Fuoco
Miguel Molina
Nicklas Nielsen

51

Antonio Giovinazzi
James Calado
Alessandro Pier Guidi

La 24 Ore di Daytona

La gara di esordio per la 296 GT3 va in archivio con sensazioni contrastanti. La sfida a cui era chiamata l'ultima nata del Cavallino Rampante non era delle più semplici, dovendo fare i conti con una mara-



tona endurance difficile come la 24 Ore di Daytona. Aver completato la distanza prevista è stato importante dal punto di vista dei dati acquisiti, anche in funzione di alcuni inconvenienti tecnici che si sono presentati durante la corsa. Sul fronte delle prestazioni, invece, le 296 GT3 non sono state in grado di dimostrare il loro potenziale a causa del Balance of Performance che ha penalizzato le vetture di nuova generazione iscritte all'evento, come testimonia il ritardo superiore al secondo nel confronto dei giri più veloci rispetto alle vetture della classe GTD Pro e GTD.

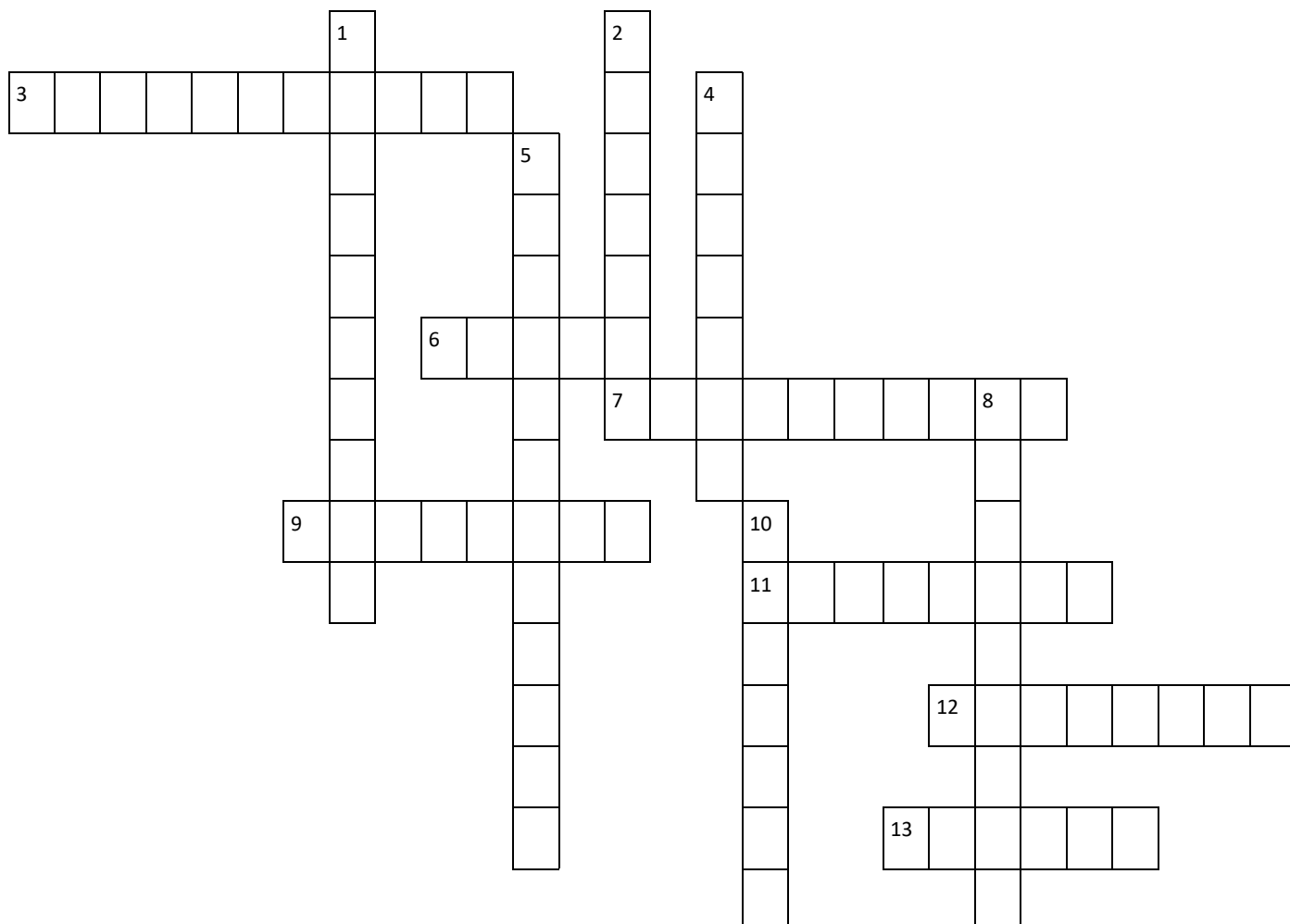
Taglia il traguardo la Ferrari di Triarsi Competizione, affidata all'equipaggio formato da Alessio Rovera, Andrea Bertolini, Onofrio Triarsi e Charlie Scardina. La 296 GT3 con il numero 023 sulla livrea si mette

in evidenza al via, quando Rovera nel primo stint arriva a occupare l'ottava posizione. Al tramonto del sole la sfida entra nel vivo e i due piloti ufficiali della Casa di Mara-



nello rafforzano la presenza del team americano nella top-15, mettendo le basi per un finale positivo, nonostante due Drive Through scontati nell'ultimo terzo di gara. Dopo diverse fasi di Full Course Yellow, il team Triarsi Competizione taglia il traguardo in decima posizione con Rovera, dopo aver completato 719 tornate nella corsa vinta dalla Aston Martin numero 27. La serie americana tornerà sotto i riflettori nel fine settimana del 18 marzo sul tracciato di Sebring, in Florida, che ospiterà la gara sulla distanza delle 12 ore. L'evento, che rappresenta il secondo round della Endurance Cup, andrà in scena nel medesimo weekend che vedrà al debutto la Ferrari 499P nella classe Hypercar del FIA World Endurance Championship.

CRUCIFORMULA 1



ORIZZONTALI

3. per la mancata omologazione la 250LM non poté correre nella categoria
6. il GP d'Italia del '67 è rimasto nella storia per l'unica vittoria dell'
7. negli anni 60 al posto del telaio tubolare fu introdotta la
9. nel 1968 furono installati i primi
11. nel 1961 chi fu campione del mondo con la Ferrari
12. nel 1966 con chi si unì la Cooper
13. il 1969 fu l'ultimo anno di partecipazione da parte della

VERTICALI

1. che colore ebbe la Ferrari 158 negli ultimi 2 GP del 1964
2. nel '66 chi fu l'unico a trionfare sia come pilota che come proprietario di scuderia
4. nel 1967 Chris Amon regalò alla Ferrari la vittoria nella 24 ORE di
5. nel '62 la BRM V8 aveva un motore con 4 scarichi corti terminali detto anche a
8. a chi fù dato il soprannome di pilota sfortunato
10. per la FI il 1968 fu fondamentale perché ci fu la comparsa dei primi

soluzioni cruciformula1 del mese scorso

ORIZZONTALI

2. Chi progettò la D50

R. VITTORIO JANO

5. La prima Lancia da F1

R. D50

10. Ultimo campione del mondo italiano di F1

R. ALBERTO ASCARI

11. Chi costruì l'Alfetta 158

R. ENZO FERRARI

13. Con quale auto l'Alfa Romeo dominò la concorrenza nella stagione 1950

R. ALFETTA

14. Chi vinse il primo campionato mondiale di F1

R. FARINA

15. In quale GP ha debuttato la Ferrari nel 1950

R. MONTECARLO

VERTICALI

1. Fangio prima di andare in Ferrari vinse due mondiali con la

R. MERCEDES

3. Nel 1950 l'Alfa vinse tutti i GP tranne uno quale

R. INDIANAPOLIS

4. Con quale pilota la Ferrari vinse la sua prima gara in F1

R. GONZALEZ

6. Il primo titolo costruttori lo vinse la

R. VANWALL

7. Con quale squadra Fangio firmò il contratto dopo la stagione in Ferrari

R. MASERATI

8. Nel 1958 in F1 ci fu la prima vittoria di una vettura a motore

R. POSTERIORE

9. Ho sempre pensato di essere parte dell'auto chi fu a dirlo

R. FANGIO

12. Nel 1954 quale macchina guidava Alberto Ascari

R. LANCIA