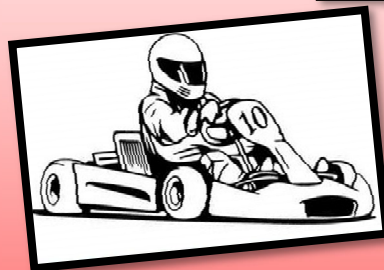


4/2024



ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



NUOVA EDIZIONE DEL NOSTRO
GIORNALINO DA NON PERDERE...

BUONA LETTURA!!!!

INDICE

- ***La 312 B3 del 74***
- ***Il GP del Giappone visto da noi***
 - ***La 3 ore del Paul Ricard***
 - ***Il GP della Cina visto da noi***
 - ***Wec Imola***
- ***Campionato kart SFC Como 2024 gara 3***
 - ***Il Wec di Alessio Rovera***
 - ***Motorincontri***
 - ***Il nostro gioco cruciformula1***
- ***Soluzioni dei giochi del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

La 312 B3 del 74 – quasi campione del mondo 1974 – 2024

La 312 B3 del 1973 era un progetto ormai a fine ciclo: ed il grande Mauro Forghieri, dati gli screzi con Sandro Colombo, uomo mandato dalla FIAT in un Reparto Corse momentaneamente orfano del degente Enzo Ferrari, nel 1972 si era provvisoriamente staccato dalla squadra per "isolarsi" nell'Ufficio Studi Avanzati di Fiorano, dove stava preparando la riscossa tecnica del Cavallino. Erano i mesi in cui "Furia" progettava e poi provava a lungo la mitica "Spazzaneve", macchina-laboratorio che non correrà mai ma che sarà una base di conoscenze e di studi fondamentale per il futuro ciclo, quello delle 312 T a cambio trasversale. Così il



1974 è un anno di grandi cambiamenti per la scuderia del Cavallino, dopo le difficoltà patite l'anno prima, tra i quali figura la nomina a direttore sportivo (che conserverà fino al 1977) di Luca Cordero di Montezemolo e la nuova line-up composta dalla vecchia conoscenza Clay Regazzoni e dal giovane Niki Lauda che rimpiazzano Jacky Ickx e Arturo Merzario. Proprio il ticinese consiglia ad Enzo Ferrari l'ingaggio dell'austriaco dopo averne

condiviso il box in BRM nel 1973. Tornato finalmente in sella a pieno regime, Ferrari chiese a Forghieri di riprendere totalmente il timone tecnico e di mettere mano alla "B3" che stava correndo con scarsi risultati nel 1973. Forghieri raccolse volentieri la sfida, tuffando



si a capofitto su una macchina comunque destinata a non durare: eppure, pur essendo concettualmente la stessa vettura, la B3 in azione nel 1974 niente avrà a che vedere con quella del 1973 (Mauro cambiò la disposizione dei pesi, la presa d'aria per il motore con il debutto dello snorkel verticale, il posizionamento posteriore dei radiatori e ritoccò entrambi gli alettoni), con l'anticipazione di alcuni elementi che saranno la base della fantastica 312 T del 1975. La



312 B3, ormai al suo ultimo ballo, nonostante fosse un progetto datato ritrovò dignità agonistica e divenne un'arma molto buona per battere per il titolo.

Nel GP di Spagna 1974, Niki Lauda conquista la prima vittoria. L'austriaco il 28



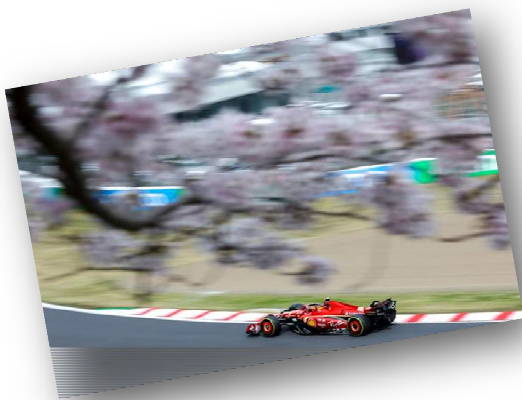
aprile 1974, alla guida della Ferrari 312 B3-74 coglie il primo dei suoi successi storici con la Scuderia. E per la Ferrari, alla 50esima affermazione nel Circus, la festa è doppia grazie al secondo posto di Regazzoni. Come detto, la velocità c'era: mancò l'affidabilità (si contarono addirittura dieci guasti meccanici in 15 GP, tre per Regazzoni e sette per Lauda) ed un pizzico di fortuna nel finale di Watkins Glen, quando un Regazzoni attardato da problemi di assetto (Forghieri arrivò all'ultimo, causa aereo perso e meteo rognoso nel suo tragitto verso il Glen, con il risultato di perdere praticamente tutte le libere) chiuse 11° dicendo addio al mondiale. I titoli piloti e costruttori vanno rispettivamente a Fittipaldi e alla McLaren, ma la Ferrari pone le fondamenta per diventare la vera protagonista nelle successive annate.

Il GP del Giappone visto da noi

Si è concluso il gran premio di Suzuka. Una tra le tappe più dure per gli pneumatici, con questa premessa l'anno scorso ogni tifoso Ferrari avrebbe fatto a meno di svegliarsi presto consapevole che lo svantaggio della SF-23 rispetto alle altre macchine sarebbe stato abissale. La SF-24, invece, ha dimostrato di aver risolto il problema



che la squadra di Maranello si portava avanti dal 2022. Il weekend della rossa è stato caratterizzato da una qualifica non brillante, ma con un passo gara molto forte che ha portato sia Carlos che Charles dietro le due Red Bull, che in questa gara erano nettamente le favorite. Ferrari va via dal Giappone consapevole di aver risolto il problema principale della SF-23 dell'anno scorso, ma con la testa bassa concentrati a risolvere il passo della qualifica. Adesso si vola in Cina e poi Miami per le ultime due tappe extra europee, poi toccherà ad Imola dove in teoria arriveranno i primi grandi aggiornamenti.



La 3 Ore del Paul Ricard

La 3 Ore del Paul Ricard, primo atto del GT World Challenge Europe. Sui 5,771 chilometri dello storico impianto di Le Castellet, nella classe riservata ai piloti professionisti, il fine settimana va agli archivi con il miglior risultato ottenuto dalla



296 GT3 numero 51. Partenza a molla, duelli, e sorpassi: la 296 GT3 apre con il coltello fra i denti la Endurance Cup europea e conclude nona la 3 Ore di Le Castellet rimontando due posizioni rispetto al via. Per il trio di AF Corse – Francorchamps Motors sono i primi punti stagionali. Alessio Rovera ha letteralmente iniziato con il coltello fra i denti il GT World Challenge Europe 2024. Al volante della Ferrari 296 GT3, il pilota ufficiale del Cavallino ha concluso nono insieme ai compagni di marca Alessandro Pier Guidi e Davide Rigon il primo round stagionale disputato domenica a Le Castellet. Durante le tre ore di gara, l'equipaggio italiano ha rimontato due posizioni rispetto all'undicesimo posto ottenuto in qualifica e Rovera è stato grande protagonista nel primo stint della corsa. Dopo una partenza "a molla", il driver varesino ha duellato a lungo per la top-5 assoluta fra sorpassi e controsorpassi, dando spettacolo per l'intera prima ora nonostante ben quattro safety car impiegate dalla direzione gara. Soltanto uno sfortunato contatto subito da una vettura rivale l'ha costretto a un fuoripista che nella seconda parte dello stint ha fatto retrocedere la Ferrari numero 51 in nona posizione. Rovera ha recuperato ancora risalendo ottavo prima di lasciare il volante a Rigon.

Il GP della Cina visto da noi



Si è concluso il Gran Premio di Cina, pista tornata nel calendario dopo 5 anni di assenza, nuova per questa tipologia di macchine e nuova anche per tanti piloti. In quel di Cina è tornato anche il famosissimo format sprint, rivisto nella sua appli-

cazione con la possibilità di lavorare sulla macchina dopo la sprint race. Come si può dire? Altro giro altra vittoria, potremmo riassumere così la gara di Max Verstappen, dominatore sia della qualifica sia del gran premio. La sorpresa del weekend, invece, è stata la McLaren che grazie alle temperature fredde ed al layout del tracciato si è dimostrata seconda forza subito davanti a Ferrari. Il weekend della scuderia italiana si è dimostrato più difficile del previsto, con un errore nel set-up della macchina commesso dopo la sprint race, che ha penalizzato il passo gara la domenica. Ferrari va via dalla Cina con la consapevolezza e la determinazione di dover aggiustare assolutamente la qualifica che per ora sembra essere il punto debole di questa macchina, volando a Miami con una nuova livrea e nuove divise e sperando, anche, con nuove opportunità.



Wec Imola

Davanti a 73.600 spettatori che hanno assistito all'evento tricolore nell'arco dei tre giorni, tra cui anche una decina del nostro club, le due Hypercar ufficiali della squadra Ferrari – AF Corse, protagoniste nella prima metà della gara, concludono in quarta e settima posizione: ai piedi del podio si classificano Antonio Fuoco, Miguel Molina e Nicklas Nielsen, con la 499P numero 50, da-



vanti ad Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi, sulla vettura gemella numero 51.



Dopo aver ottenuto le prime posizioni nella Hyperpole, Ferrari saluta Imola con il miglior tempo sul giro registrato in gara da Antonio Fuoco. La gara. Per oltre metà della prova tricolore, scattata in condizioni di pista asciutta,

Ferrari è stata prota-

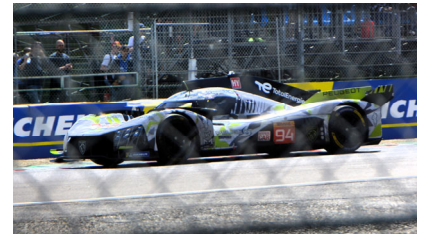


gonista nelle posizioni di vertice, con le 499P numero 50 e 51 prima e seconda allo scoccare della quarta ora. A quel punto a Imola è iniziato a piovere, soprattutto nel terzo settore. Quella che sembrava una perturbazione leggera e di passaggio si è rivelata persistente, e il vantaggio derivante dal poter contare su una vettura competitiva in situazioni miste, che aveva permesso di posticipare la sosta, è stato annullato a favore delle squadre che



avevano scelto le gomme da pioggia con qualche giro di anticipo. A questo punto, la possibilità per le 499P di lottare per la vitto-

ria sono svanite e solo un'ottima frazione finale di Fuoco ha consentito alla numero 50 di sfiorare il podio. L'ottava posizione ottenuta dalla 499P numero 83 di AF Corse, invece, ha permesso alla compagine piacentina di conquistare il primo successo stagionale nella FIA World Cup for Hypercar Teams con una prestazione di rilievo da parte di Schwartzman, Ye e Kubica, i quali occupano il secondo posto della classifica.



Il calendario. Il Mondiale endurance tornerà sotto i riflettori l'11 Maggio in occasione della 6 Ore di Spa-Francorchamps, terzo round del 2024.

Rodolfo Pozzi

Campionato Kart SFC Como 2024

Gara 3

vi invio i risultati delle gare Easy e Pro che si sono svolte i giorni 16 e 17 aprile scorsi. Come sempre sono state 2 belle serate dove negli Easy ci sono stati pochi colpi di scena, mentre nei Pro si sono rimescolate le carte in gioco con risultati forse diversi dalle aspettative, ma di seguito il riepilogo.

Negli Easy, format da doppia gara (una in senso original e una in reverse) da 7' l'una con qualifiche da 5', Mattia si impone dominando sia nelle qualifiche che nelle gare e con il giro veloce completa una serata perfetta. Al 2° posto Maurizio e al 3° completa il podio Sebastiano.

Nei Pro, format simile ma con superpole da 3 giri per la qualifica di gara 1 durata 7' in reverse e poi una seconda qualifica da 5', in senso original, per determinare la partenza di gara 2 da 10'. Il dominatore, in questa serata, è tornato ad essere Andrea, che ricorda a tutti di essere il campione in carica e di volersi battere ancora per difendere il titolo. Anche per lui, pole position, giro veloce e vittoria, completano la serata perfetta, che gli permettono di tornare in testa al campionato. Completano il podio, Daniele (2°) e Jonny (3°).

Prossimi appuntamenti per gara 4:
Easy 14.05
Pro 22.05



Angelo Bianchi

Il Wec di Alessio Rovera



Di fronte a un folto pubblico di tifosi e appassionati, le due vetture di Maranello hanno conquistato brillantemente, per la seconda volta consecutiva, l'ingresso nella Hyperpole, dove si sono sfidate le 10 vetture più veloci della prima sessione di qualifica.

Partita dall'ottava casella in griglia, la numero 55 di François Heriau, Simon Mann ed Alessio Rovera ha raggiunto le prime posizioni grazie al positivo avvio del francese. Nell'arco della gara la Ferrari 296 LMGT3 si è mantenuta stabilmente nei primi dieci posti, riuscendo, poi con un azzardo delle gomme ancora con pista umida e le prime difficoltà nel mettere in temperatura le gomme e con un ottimo ultimo stint del pilota Rovera nel momento cruciale autore anche del miglior crono in gara in 1:42.257, a conquistare la quarta piazza finale.



“Motorincontri” con Fabiano Vandone e Umberto Zappelloni

Sabato 27 aprile, nella bella cornice dell'ex convento dell'Annunciata, l'SFC di Abbiategrasso



ha organizzato l'evento “Motorincontri: la tecnica, la Ferrari, la stagione 2024 e altri aneddoti”. Gli ospiti sono di primo piano: Fabio Vandone, ex pilota e giornalista (ChronoGP), e Umberto Zappelloni, giornalista e scrittore. Paolo Pavesi, presidente di Abbiategrasso, introdu-



ce i due ospiti, mentre, l'intervistatore, che condurrà i fili di questa giornata, è Matteo Pregnolato. Si affrontano subito argomenti caldi: la situazione gestione piloti attuale e futura che dovrà fare Ferrari, avendo preso Lewis Hamilton.

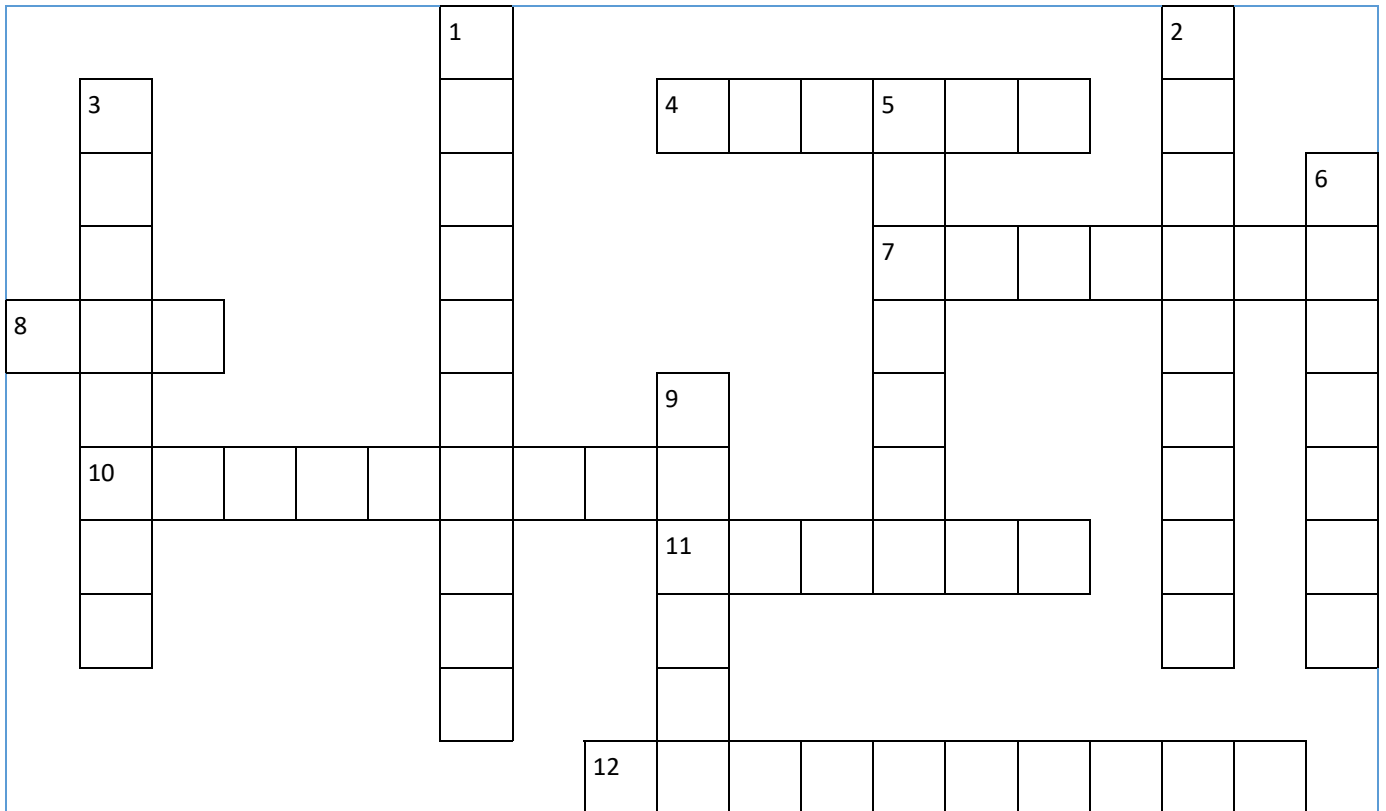
L'operato di Vasseur e il suo metodo di lavoro Il parere dei nostri protagonisti è molto ben argomentato, l'unico che deve dare quel qualcosa in più per tutti resta Charles: Sainz non ha nulla da perdere quest'anno e Lewis è un pluricampione del mondo, quindi, a Maranello, verrà con un so-

lo obiettivo, cioè, quello di diventare nuovamente campione del mondo. Passando, poi, alle bellissime parti tecniche della vettura e degli aggiornamenti che vedremo sia a Miami, in piccole parti, che a Imola nella sua completezza. Certo, come viene sottolineato anche dai due esperti, i cambiamenti non saranno delle magie tali da farci arrivare davanti alla Red Bull, che resta la macchina “perfetta” e da battere in questo momento, ma il lavoro che il team di Maranello ha svolto per “stravolgere” il progetto, se risulteranno come dai dati incoraggianti ottenuti al simulatore, potranno portare la Rossa e i suoi due piloti a battere “fissi” per le prime posizioni. Si passa anche all'argomento “economico” con l'accordo HP e Ferrari. Vengono espresse e valutate anche le prestazioni delle altre vetture, ad oggi ancora discontinued, e le coppie piloti. Matteo per tutta l'intervista pone le varie domande in modo acuto e, infine, solleva il caso e caos che regna ora in Red Bull. La situazione è in continua evoluzione e offre colpi di scena non indifferenti. Se le voci confermassero Newey, come neoacquisto Ferrari, Horner e C. avrebbero dei grandissimi grattacapi e soprattutto, Max, che farà? Con la domanda del nostro presidente, Rodolfo, tocchiamo poi il tema aggiornamenti/budget cap. Per entrambi i giornalisti, Ferrari non lascerà fuori Sainz, anche se ormai non è più parte del progetto. Verrà comunque salvaguardato, in primis, il risultato massimo ottenibile dal Cavallino. Belli gli

spunti riflessivi che i due personaggi di spicco mi hanno lasciato sia sulla situazione Charles-Sainz-Hamilton sia sulla visione della lotta FIA e Liberty Media. Per i piloti, il mio pensiero va a Charles. Sainz, è corretto che quest'anno dia il massimo, e, allo stesso tempo, so benissimo che Lewis, l'anno prossimo verrà in Ferrari con l'intento di non essere una seconda guida. La mia conclusione è che, ora, sta tutto nelle mani del nr. 16, deve arrivare davanti al compagno di squadra nel 2024, è sempre nelle sue mani il destino di passare da predestinato a condottiero della scuderia di Maranello. Lo spunto di Vandone, partendo dalla domanda del pubblico su “Andretti”, è stato molto esaustivo, ha approfondito e messo alla luce le tematiche della lotta “in corso” tra le due potenze, FIA e Liberty Media, la cosa mi lascia in attesa degli sviluppi per gli anni avvenire per la gestione e direzione che prenderà il mondo corse di F1. E' stata una bella giornata, i miei ringraziamenti vanno ai due protagonisti, Vandone e Zappelloni, due persone preparatissime, che hanno saputo coinvolgere il pubblico sempre molto attento. A Matteo per la sua conduzione e anche all'aiutante “video”. Grazie a SFC di Abbiategrasso, nella persona di Paolo Pavesi e a tutto il suo staff per l'organizzazione e per l'ottima ospitalità.

Laura Guffanti

CRUCIFORMULA 1



RUI]] RQWDOL

YHUWIFDOL

4. Le vetture che partecipano al campionato endurance sono impiegate a gare di

7. Partecipano vetture a ruote

8. World Endurance Championship

10. Dopo quanti anni la Ferrari vinse la 24 ore di Le Mans

11. Nel 2021 chi vinse il campionato WEC nella classe GT AM

12. Nel 2023 la 24 ore di Le Mans festeggiò il

1. Ex pilota di F1 che corre con la 499P

2. Pilota italiano alla guida della 499P che tagliò il traguardo alla 24 ore di Le Mans 2023

3. La classe regina del WEC

5. Per quale team Rovera correva nel mondiale WEC del 2021

6. La mille miglia di

9. In quale circuito si svolge la 24 ore di Le Mans

SOLUZIONI DEI GIOCHI DEL MESE SCORSO:

Puzzle:

R: ARTURO MERZARIO

Chi ha vinto più mondiali tra questi piloti?

R: PROST

Chi è stato l'ultimo pilota italiano a vincere un campionato piloti di F1?

R: ASCARI

In che anno Senna vinse il suo primo titolo piloti di F1?

R: 1988