

3/2023



# ROSSO PASSIONE



SCUDERIA FERRARI CLUB  
COMO

Riparte la WEC con la 1000 miglia di Sebring la Ferrari dopo 50 anni si presenta al debutto subito con una gran pole e un ottimo terzo posto.

# INDICE

- ***Ferrari 250 GT SWB Breadvan***
- ***Il GP del Bahrain visto da noi***
- ***50 anni della Lancia Stratos***
  - ***F333SP 1993-2023***
  - ***Il diario di Andrea***
- ***Visita al kartodromo di Carlos Sainz***
  - ***WEC ritorno in classe regina***
- ***Il GP dell'Arabia Saudita visto da noi***
  - ***Assalto alla terza stella iridata***
  - ***Il nostro gioco cruciformula 1***
- ***Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso***

# Ferrari 250 GT SWB Breadvan

Per battere un'auto speciale come la Ferrari 250 GTO ci vuole un " furgone del pane", non è una barzelletta ma la storia di un modello speciale, parliamo della Ferrari 250 GT SWB Breadvan. venne creata da Giotto Bizzarrini unicamente con lo scopo di sconfiggere le sorelle/rivali di Maranello, in un periodo travagliato per il Cavallino Rampante.

Bizzarrini partì da una Ferrari 250 GT SWB (versione a passo corto della berlinetta), che mo-



dificò applicando al modello le proprie idee sulle auto da corsa. Il propulsore venne spostato più in basso e in una posizione maggiormente arretrata, in modo da garantire un migliore bilanciamento dei pesi, a tutto vantaggio della maneggevolezza. Ma la soluzione per cui l'auto passò alla sto-

ria fu l'adozione di un corpo vettura creato dalla carrozzeria modenese Sports Car di Piero Drogo, che applicò per la prima volta su un'autovettura le teorie aerodinamiche di Wunibald Kamm. Il risultato fu un'auto più bassa della 250 GTO e do-



tata di una particolare coda tronca, che ricordava la zona posteriore di un furgone. Da qui il soprannome di Breadvan, mentre in francese era conosciuta come "La Camionnette". La Ferrari Breadvan scese in pista per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans del 1962, con alla guida Carlo Maria Abate e Colin Davis. Sul circuito l'auto si dimostrò subito velocissima, superando in rettilineo le Ferrari 250 GTO di ben 7 chilometri orari. Quando - dopo solo 4 ore di gara - dovette ritirarsi per un

problema all'albero di trasmissione, la Breadvan si trovava in testa alle GTO di Maranello e in settima posizione generale. Nel 1962, inoltre, la 250 GT Drogo dimostrò la sua competitività arrivando due volte prima nella categoria GT a Brands Hatch e a Ollon-Villars. Ma la



carriera agonistica della Breadvan finisce molto presto e l'auto diventa la vettura personale del conte Volpi. Secondo voci non confermate, dopo di lei, Bizzarrini avrebbe realizzato almeno altre due conversioni a coda tronca su base Ferrari 250 GT, di cui però si sono perse le tracce. L'originale 250 GT Drogo, quindi, rimane l'unico esemplare di Breadvan di cui si ha notizia, e viene considerata di fatto una on-off.



# il GP del Bahrain visto da noi



**Si è concluso il primo gran premio di questa stagione 2023, che vede il dominio assoluto di Red Bull su tutte le altre nove squadre che compongono la griglia. Una doccia fredda, invece, per Ferrari che dopo le grandi speranze ed euforie di questo inverno si ritrova quarta con Carlo Sainz e con Charles Leclerc ritirato per l'ennesimo problema di affidabilità. Di certo non l'inizio di stagione che ci si aspettava, ma la stagione è lunga, ci sono ancora 22 gare per migliorare e rifarsi come ha detto il nuovo team principal Fred Vasseur. Una cosa è certa, Ferrari dovrà lavorare veramente tanto per chiudere il gap con Red Bull, o perlomeno diminuirlo. Detto ciò, buona stagione a tutti...**





# 50 Anni della Lancia Stratos

**Quest'anno ricorrono i 50 anni della mitica Lancia Stratos, auto che ha fatto la storia nei rally e che ancora oggi viene ricordata. Facciamo quattro parole con Luciano Dal Ben che ha avuto l'onore di poter portare sulle strade il mostro sacro del Rally. Luciano quest'anno sono 50 anni della lancia Stratos, una macchina che ha fatto la storia dei rally e del mondo dei motori italiano.**

**Cosa vuol dire aver potuto gareggiare con quella macchina?**

Cinquanta anni fa nasceva la lancia Stratos dalla mente geniale e straordinaria del maestro Marcello Gandini. Nel pantheon degli artisti del disegno industriale, nel rinascimento contemporaneo, credo gli sia dovuto un posto d'onore ampiamente meritato. La Stratos ha vinto in ogni nazione del mondo, nei rally, in circuito e nelle salite, guidata dai migliori e veloci piloti del tempo, ed anche da gentleman capaci anche di ottimi risultati. Il motore, sei cilindri Ferrari 2,4 di cilindrata, sviluppava in gara, da 220 ad oltre 300 cv. Nelle varie versioni. Vettura molto agile e leggera nella configurazione gr.4 era circa 920/940 kg. Nei miei 65 anni di competizioni ed oltre 400 gare.

**Cosa passa per la testa di un pilota quando ti danno la possibilità di poter gareggiare su una macchina così ambientata a quei tempi?**

Ho avuto il privilegio e la fortuna di pilotare in gara dalla f3 Stanguellini alla 124 Abarth, dalle Ferrari 308 gr.4, 355, 360, 430 e 458 alla lolla f.3000 v8 Cosworth, dalla fiat 600/d

all'osella pa5, pa7, pa9 con motori Bmw 2. E 3.0 e Nichela Breda sport mot. Alfa Romeo 6v. 3.0, queste alcune delle vetture portate in gara, ma sensazioni ed emozioni provate in gara al volante della Stratos sono veramente particolari e sollecitano sentimenti sconosciuti. Essere al posto di guida con casco tuta e legati con le cinture di sicurezza, la sensazione è simile ad essere su un caccia. La strumentazione è chiara e visibile, ed il Ferrari in moto è 'una sinfonia di emozioni. Da guidare in gara la Stratos, a lei mi sono avvicinato con molta umiltà, Carlo Facetti, uno dei più grandi piloti mai esistiti



nei prototipi e GT, mi ha fatto vedere ed insegnato a capire e come guidare la Stratos....ed il tutto mi ha portato a risultati che mai avrei pensato...perché questa meraviglia dell'ingegno di Gandini, va capita, sentita e portata al suo ruolo vincente con determinazione, sicurezza e decisione il più possibile vicino al suo limite tecnico, ma difficile da raggiungere dal nostro limite umano....a parte i grandi e super campioni, pochi per la verità.

**Il suo ricordo più bello con la lancia Stratos?**

Un pensiero stupendo mi ricorda quei sette giorni del giro d'Italia automobilistico con la Stratos. Partenza ed arrivo a Torino. Fino alla

pista di Vallelunga, tutte gare in salita di velocità e gli autodromi casale, Monza, varano, Imola, Mugello, Vallelunga e ritorno, con l'amico felice. Una "vita" in Stratos, quanto piacere, quasi fisico, il pilotare ore ed ore in gara e in strada. Oggi sareb-



be magnifica idea il produrre dalla lancia di nuovo la Stratos.... ma politiche industriali penso siano lontane. Tuttavia, una azienda di Cairo Montenotte, proprietà di un signore che ho il piacere di conoscere e stimare per la serietà professionale, costruisce repliche di Stratos, che definirei perfettamente uguali se più belle delle originali.

**Per concludere secondo Luciano quali sono le livree più belle per la lancia Stratos? E secondo lei ci sarà in futuro un'altra Stratos?**

Penso che la livrea che più mi sia piaciuta fosse quella "Alitalia" per il disegno magnifico ed i colori della nostra bandiera. I motori ufficiali da rally si pensa avessero una coppia dove il motore potesse avere maggiore utilizzo.

Ringrazio Luciano Dal Ben per questa piccola intervista e di averci raccontato un altro punto di vista della mitica Lancia Stratos.

*Rodolfo Pozzi*

# F333SP 1993-2023

Quando nel 1993 il campionato per vetture Sport negli USA l'IMSA GTP è ormai al capolinea, a causa di costi in netta lievitazione, negli Stati Uniti decidono di ripensare a quel piccolo Mondiale Sport d'Oltre Oceano. Nasce in questa condizione di ripensamento il nuovo IMSA WSC portando in dote libertà nel regolamento e vetture barchetta rese obbligatorie. La genesi della Ferrari F333 SP è particolarmente strana. All'inizio degli Anni '90, Giampiero « Momo » Moretti che si trovava a capo dell'omonima azienda è anche un ottimo gentlemen driver decide che forse però è arrivato il momento di smettere, perché non farlo a bordo di una Ferrari nell'IMSA? L'idea viene proposta subito a Piero Ferrari : bisognerebbe realizzare una barchetta destinata proprio all'IMSA. Il sostegno del



capo della Ferrari Nord America, Gianluigi Longinotti Buitoni, è netto e veloce ad arrivare il quale vuole rilanciare il marchio negli Stati Uniti. Come già anticipato, il nuovo regolamento dell'IMSA WSC tende a ridurre i costi. Lo fa con l'introduzione di vetture

barchetta private dell'effetto suolo, delle sospensioni attiva o delle trasmissioni automatiche che avevano aumentato a dismisura i costi negli anni precedenti. C'è anche un capitolo destinato ai motori che dovranno provenire da varianti di serie. È una



scelta vincente. A Maranello il progetto viene avviato sotto la supervisione di Giampaolo Dallara e Tony Southgate mentre Mauro Rioli sarà il direttore tecnico. Si decide che il propulsore destinato alla F333 SP sarà lo stesso 12 cilindri che poi sarà installato sulla F50 che si stava cominciando a sviluppare in quel periodo: viene portato quindi a 4.0 litri, con distribuzione a cinque valvole per ogni cilindro. Al Motore 12 cilindri Tipo F310E viene affiancato un cambio sequenziale meccanico Hewland dotato di cinque rapporti. Si studia in questo modo un telaio che sarà poi realizzato in Dallara che si occuperà della realizzazione della monoscocca in fibra di carbonio smontabile in ogni parte. Il lavoro aerodinamico si svolge

sempre a Varano de' Megliari contando oltre che sul contributo di Dallara anche su quello dello storico Michelotto. La Ferrari F333 SP fu pre-



sentata alla fine del 1993, e segnò un ritorno alle gare di durata per gli italiani. Prima di allora, la fabbrica aveva utilizzato per l'ultima volta la 312 PB -che vinse il Campionato del Mondo per vetture Sport del 1972- nel 1973 e poi si ritirarono dalla classe dei prototipi e si concentrarono sulla F1. Nel gennaio del 1994 la Ferrari F333 SP è pronta per i clienti sportivi del marchio. È forse uno tra i ritorni maggiormente affascinanti dell'intera storia del cavallino: si tratta di una barchetta, una sport prototipo, di gran carattere che nasce già con i favori del pronostico. Ma sarà anche l'ultima vettura di questo tipo destinata alle corse a marchio Ferrari fino ad oggi dove abbiamo l'erede- la 499P.

La nuova sport prototipo Ferrari viene venduta a 950.000 dollari ai team privati che ne fanno richiesta. La denominazione giunge dalla cilindrata unitaria del 12 cilindri: 333,08 cc appun-



to. Il debutto statico avviene a Sebring mentre ad aprile, per la 2 Ore di Road Atlanta è già sul tracciato. Viene messa in pratica una formazione con tre team (Momo Corse, Scandia Motorsport e Euromotorsport Racing) che fanno debuttare quattro esemplari della Ferrari F333 SP. Il debutto è subito un successo: Jay Cochran fissa in alto la F333 SP, la vittoria è sua. Ma Mauro Baldi, che conosceva bene la vettura essendo stato il collaudatore, aveva conquistato la pole position. Entrambe le F333 SP sono della Euromotorsport Racing. Gli avversari sono avvisati, e spiazzati anche. La 333 SP fa il vuoto: il progetto è ben studiato, la vettura è giovanissima e riesce a prevalere sulle rivali che aggiornavano concetti derivanti dall'IMSA di qualche anno prima. Per tutta la stagione di debutto, 1994, la F333 SP dimostra di essere fatta della pasta giusta. Morretti, con Eliseo Salazar, vince tre gare, a Lime

Rock, Watkins Glen ed Indianapolis ; Andy Evans, a capo del Team Scandia, trionfa a Laguna Seca in coppia con Firmin Velez. Ma nonostante le cinque vittorie, la Ferrari non conquista il titolo IMSA. La colpa è derivante dal frazionamento del punteggio ottenuto dai differenti piloti Ferrari e da situazioni non-proprio felici. Anche se le F333 SP sono affidate a team privati il Cavallino Rampante fa colpo nel cuore degli appassionati americani. Una Ferrari che vince nelle gare di durata riportava inoltre l'attenzione su questa tipologia di gare, quelle che lo strapotere della Formula 1 aveva in parte oscurato. Ma lo sviluppo non produce variazioni significative in termini di evoluzione. Il 1995 comincia con un ottavo posto a Daytona, ma segue la vittoria di Sebring e altri interessanti risultati che



consegnano tra le mani della Ferrari il titolo IMSA nel 1995. Ma l'epopea della F333 SP prosegue per molti anni con lo sviluppo ora affidato a Michelotto. Tuttavia, il momento migliore della vettura è senza dubbio la vittoria alle 24 Ore di Daytona del 1998, quando il team Momo conquista la prima vittoria della Ferrari in gara

dopo il lungo digiuno (ultima vittoria a Daytona nel 1967 con la storica 330P4). La sua storia giunge addirittura fino al 2003 quando i nuovi regolamenti la costringono ad un abbandono forzato. Un dato molto particolare è che il propulsore V12 spesso forniva più di qualche problema. Nel 2001 la coppia Lavaggi - Vann vince alla 1000 Km di Monza a bordo di una Ferrari F333 SP motorizzata con un 10 cilindri Judd. La storia della F333 SP passa attraverso grandi vittorie come quelle ottenute alle pres-



tigiose 24 Ore di Daytona e 12 Ore di Sebring, ma anche dalle circa quattrocento partecipazioni in gara. Fino alla sua ultima gara ufficiale nel 2002, la F333 SP aveva partecipato a più di 350 gare, vincendone quasi 50 e vincendo 12 campionati importanti. Tra cui non vanno dimenticati anche i quattro titoli vinti consecutivamente. ella FIA Sportscar Championship dal 1998 al 2001. È interessante notare che tutti li esemplari della F333 SP non sono stati costruiti dalla Ferrari, ma da Dallara (numeri di telaio da 002 a 014) e Michelotto (numeri di telaio da 001 e da 015 a 041).



# IL DIARIO DI ANDREA EASYKART TROPHY ITALIA ROUND 1 PISTA AZZURRA JESOLO

Si è svolto nei giorni 25 e 26 marzo presso la pista azzurra di Jesolo il primo appuntamento del campionato easykart. Il week end di esordio di Andrea nel mondo del kart agonistico nella categoria 60 Accademy. È



stato un fine settimana un po' travagliato, infatti nel primo giorno di test ufficiali il sabato mattina dopo appena due curve Andrea è stato colpito duramente da un concorrente che sbandando lo



mandò fuori pista rompendo alcuni supporti laterali del kart e la catena, prove finite Andrea imbufalito. (quando è rientrato ai box sembrava Schumacher che cercava Coulthard a spa 1998). Dopo che i meccanici sono, in tempi record, riusciti a riparare il kart, Andrea ha potuto effettuare le altre prove della giornata, ottenendo

il suo personale tempo record abbassando di un decimo il miglior tempo della settimana scorsa. Domenica giorno di gara, nella prima prova durante la partenza che avviene lanciata incolonnati tutti sulla stessa fila (Andrea partiva in terza posizione), un brutto incidente coinvolgeva il primo e il secondo pilota, Andrea riusciva frenando e scartando di colpo a passare indenne, e ripartire e per tutti i dodici giri ha lottato con tre piloti che lo seguivano e insidiavano in ogni frenata riuscendo al penultimo giro ad ottenere il suo



personale giro record, e finire settimo. Grandi complimenti da tutto lo staff al rientro ai box. Nella seconda prova caos in partenza, i piloti non allineati, uno superava prima dello spegnimento del semaforo rosso, faceva pensare ad un annullamento della partenza; infatti, nelle prime due curve venivano esposte bandiere gialle e

Andrea rallentava salvo poi su inspiegabile decisione del direttore di gara la partenza veniva data per regolare ma ormai il gruppo era talmente sgranato e Andrea talmente staccato dagli altri da impedirgli di recuperare. Alla fine, pilotini



imbufaliti il team ha fatto reclamo alla direzione ma nulla. Comunque, per l'obiettivo che l'istruttore ha dato ad Andrea quest'anno, ovvero di fare esperienza essendo il più giovane in pista e l'unico esordiente si parte da Jesolo soddisfatti e non si vede l'ora di concentrarsi sulla prossima prova a Franciacorta.

*Barbara Mele*

# Visita al kartodromo di Carlos Sainz



**Sono stato a Madrid, e il giro di rito al Museo del Prado, la Reina Sofia, e ovviamente palazzo Reale e playa Major è d'obbligo. Ma, per noi appassionati di Motori c'è un'altro posto importante da vistare (in realtà 2) sono i kartodromi di Carlos Sainz, io sono stato a Madrid, ma c'è anche quello di Las Rozas.**

**La struttura è annessa a un centro commerciale, la Hermita, e sebbene non sia recentissima si presenta bene.**

**Appena entrati la Toyota campione del Mondo rally del 1990 fa bella mostra di sè, con le foto di Carlos Sainz. Essendo sponsorizzato da Shell, non manca una Ferrari (purtroppo un modello e non in ottime condizioni) impegnata nel rifornimento.**

**Finalmente saliamo, registrazione già fatta online e i ragazzi all'accoglienza, come anche gli Stewart in pista gentilissimi e attenti a farci passare qualche ora di adrenalina.**

**La pista mista interno/esterno con fondo parzialmente in qualcosa simile all'asfalto. Tecnica quanto basta per divertirsi, ma anche con porzioni di pista molto veloci per circa 750m. I kart Sodi, con il collaudato Honda 270 4t da 9.5 cv...pochi ma comunque sufficienti a divertirsi.**

**Ho avuto fortuna, sessioni con 17/18 kart in Pista, tenendo alto il livello e i colori Ferrari. Segnando anche il miglior tempo della sessione.**



# WEC ritorno in classe regina

**Il sogno di rivedere Ferrari nella categoria regina del WEC è diventato realtà nel weekend del 18 marzo, un sogno che già nel giorno della qualifica si urlava al miracolo.**

**La #50 con un Fuoco in forma incredibile riporta la Ferrari in pole position dopo 50 anni con un giro che mette in ginocchio l'armata Toyota, la #51 forse con qualche errore di più porta a casa un terzo posto che fa esplodere di gioia gli appassionati delle gare endurance e il giorno successivo c'è la gara e lì si vedrà il passo della 499 e il vero potenziale.**



**Al via la #50 tiene bene la prima posizione mentre la #51 cerca subito di**

**sorpassare la Toyota ma non riesce e si accoda. La strategia Ferrari porta ad un doppio pit stop che mette in difficoltà la #51 e gli fa perdere tempo. Appena preso il comando le Toyota macinano un passo gara incredibile distanziando tutto il resto delle auto e giungendo al traguardo in tranquillità.**



**Per quanto riguarda la Ferrari la numero #51 ha subito un'incomprensione in fase di doppiaggio che ha portato un contatto facendole perdere tempo. Nel complesso possiamo parlare di un progetto nato sicuramente bene ma che deve essere perfezionato con lo sviluppo. I piloti hanno già capito**

**che hanno tra le mani una buona macchina e sperano di poter lottare non solo per la pole position ma per qualcosa in più, il potenziale c'è la velocità anche e il desiderio di essere primi il prima possibile.**



**il prossimo appuntamento Portimao dove la 499 ha svolto molti test di sviluppo.**

*Franco Giuliani*



# IL GP dell'Arabia Saudita visto da noi



**Si è concluso il secondo appuntamento di questa stagione disputato nella pista di Jeddah, che si è visto concludersi con la doppietta Red Bull ed il podio di Fernando Alonso. Lontane le Ferrari che concludono solo P6 e P7 in una pista che in teoria si adattava alle caratteristiche della nuova SF-23. Una gara in salita a causa della mancanza di passo soprattutto nel secondo stint, infatti abbiamo visto nella prima parte di gara una bella rimonta dalla dodicesima piazza da parte di Charles. Per quanto riguarda Carlos, ha disputato un weekend difficile fin dalla qualifica dove non ha trovato il feeling giusto con la macchina e concludendo con una gara solida, ma senza picchi di velocità. Si esce da Jeddah consapevoli che la Red Bull è di un'altra categoria e che per raggiungerla bisognerà lavorare giorno e notte, sempre che basti...**



# Assalto alla terza stella iridata

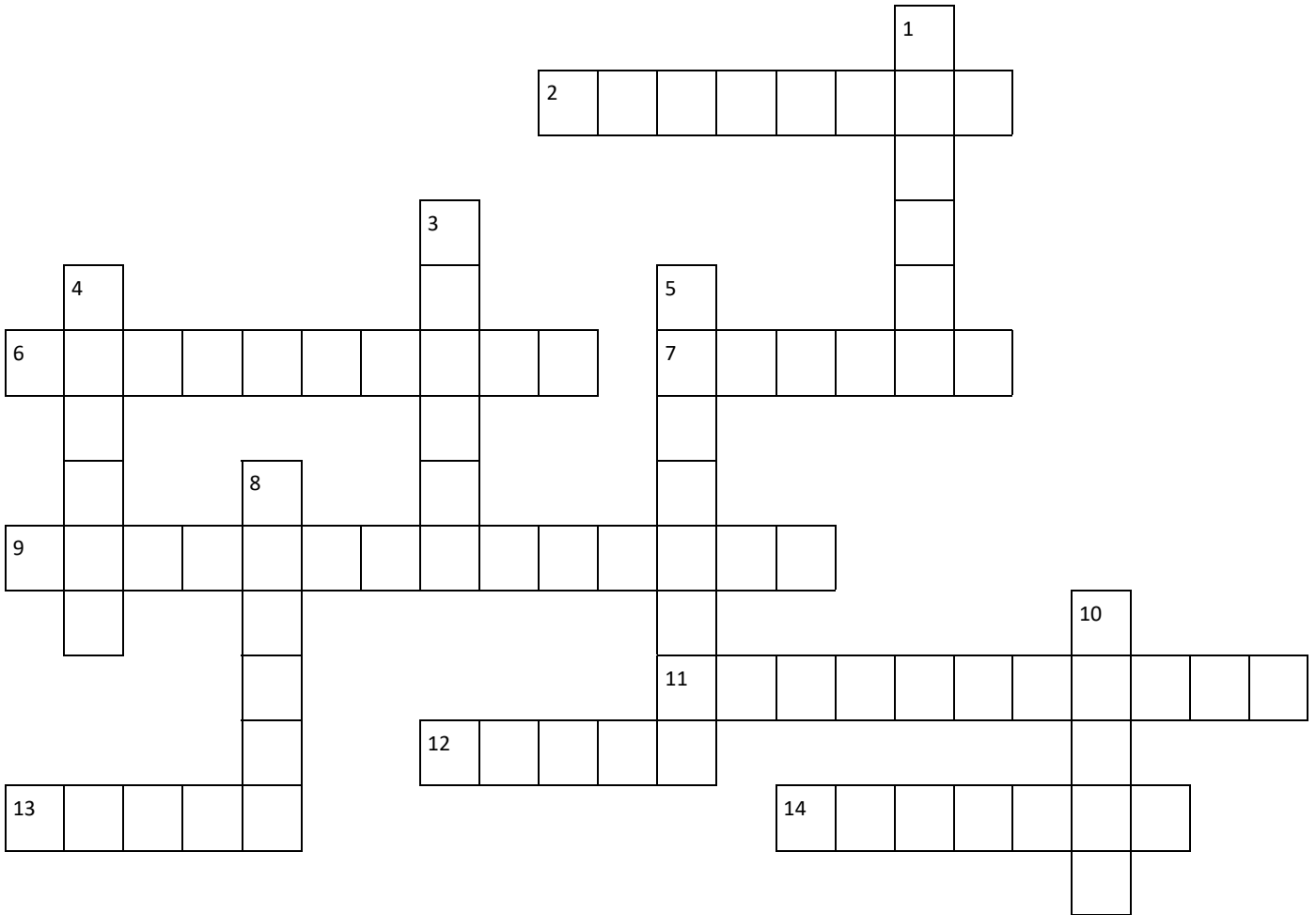
**Nella stagione 2023 dopo 50 anni la Ferrari torna nella classe regina del WEC, ma non è da sottovalutare la categoria GT dove nel nuovo team Richard Mille AF Corse con il numero 83 l'argentino Lu s Pérez Compagnoni partiva dalla quarta posizione. In gara condivide la vettura con i piloti ufficiali Ferrari Lilou Wadoux e Alessio Rovera, ha fermato il cronometro a 1'59"733 con un distacco di 0"784 rispetto al team Iron Dames, leader della sessione.**

**L'attenzione   per il pilota Alessio Rovera che andr  a caccia della terza stella iridata dopo quella del 2021 nella GT am e lo scorso anno nella categoria LMP2, il nuovo team gli ha affiancato dei nuovi compagni, purtroppo la gara della numero 83 non dura molto un'uscita di pista con capottamento non ha permesso ad Alessio di scendere in pista, punti persi per la rincorsa mondiale ma fortunatamente il pilota   uscito indenne dall'incidente.**

**Ora pensiamo al riscatto a Portim o ad aprile dove tornare a rincorrere il sogno della terza stella.**



# CRUCIFORMULA 1



## ORIZZONTALI

2. Nel 1994 Schumacher vinse il suo primo mondiale alla guida della
6. Quale pilota italiano esordì in F1 nel 1996
7. Nella stagione 99 chi era il compagno di squadra di Schumacher in Ferrari
9. Nei primi anni 90 fu introdotto il cambio
11. Negli anni 90 chi era il presidente della Ferrari
12. Nel 1991 Mika Hakkinen debuttò con la
13. Il 1° Maggio del 1994 ci lasciò
14. A chi era stato dato il soprannome di Leone

## VERTICALI

1. Con quale squadra Ivan Capelli concluse la sua carriera in F1 nel 1993
3. In quale GP del 1992 Schumacher ottenne la sua prima vittoria in F1
4. Come si chiama la scuderia francese che acquistò Alain Prost
5. Con quale vettura Prost vinse nel 1993 il suo ultimo titolo
8. In quale GP del 95 Jean Alesi vinse la sua prima ed unica gara con la Ferrari
10. In quale circuito morì Senna



# **soluzioni cruciformula1 del mese scorso**

## **ORIZZONTALI**

#

2. Che sponsor aveva la Lotus nel 1987

**R. CAMEL**

6. Chi fu a introdurre per primo il telaio a fibra composta di carbonio

**R. MCLAREN**

7. Chi tradì Villeneuve superandolo all'ultimo giro del GP di Imola 1982

**R. PIRONI**

8. La Brabham fu la prima vettura turbo a vincere il mondiale nel 1983 con

**R. PIQUET**

9. Chi era alla guida della McLaren

**R. RONDENNIS**

10. Nel 1981 Maranello costruì la prima monoposto

**R. TURBO**

11. L'8 Maggio 1982 morì

**R. VILLENEUVE**

## **VERTICALI**

1. Nel 1984 Niki Lauda batté Prost per

**R. MEZZOPUNTO**

3. Nel 1981 le vetture non pottero montare più le

**R. MINIGONNE**

4. Negli anni 80 finì l'era di

**R. LAUDA**

5. Chi fu l'erede di Niki Lauda

**R. PROST**

6. Chi era il fornitore di pneumatici insieme alla Goodyear negli anni 80

**R. MICHELIN**

12. Chi costruì per primo una vettura a doppio telaio

**R. LOTUS**

**SCUDERIA FERRARI CLUB**  
COMO



*Happy Easter*