

4/2023



ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



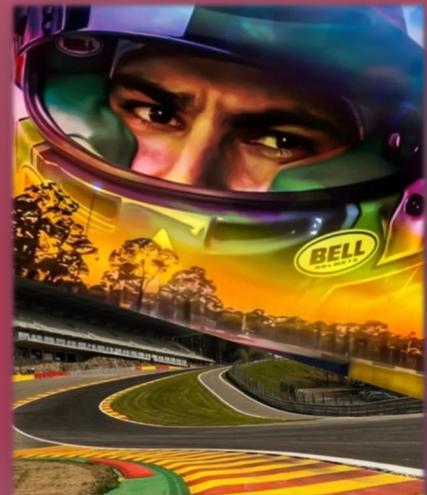
MONZA



PORTIMAO



SPA



FRANCORCHAMPS

INDICE

- *Prototipo V12*
- *Il GP dell'Australia visto da noi*
 - *24 ore di Le Mans 1973*
 - *Raduno Alfa Romeo Monza*
 - *La mia prima scuola Kart*
 - *WEC 6h Portimao GT*
 - *Il diario di Andrea*
- *Quando in pista sfrecciano le GT...*
 - *WEC 6h Portimao Hypercar*
- *Il GP dell'Azerbaijan visto da noi*
 - *Il nostro gioco cruciformula 1*
- *Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso*

Caporedattore *Marco Cammarata*

Prototipo V12

Dove siamo? In Scandinavia. Qui non è passato inosservato un prototipo di una nuova Ferrari a motore anteriore. A colpo d'occhio potrebbe sembrare una sorta di Roma con motore V12, ma è ormai chiaro che sotto questo bolide del Cavallino Rampante camuffato si nasconde l'erede della attuale 812, che proprio dalla Roma prenderà spunto per alcuni elementi stilistici. Il debutto parrebbe previsto



nel 2024. Un muletto, dunque, che nasconde la prossima V12? I pannelli della carrozzeria sembrerebbero ricalcare quelli della Roma, così come i gruppi ottici, mentre le prese d'aria anteriori, il lunotto posteriore e i parafranghi anteriori sono stati ridisegnati e adattati alle diverse esigenze di una meccanica modificata. Il cofano motore stesso dovrebbe avere un rigonfiamento centrale, per essere rialzato, e anche i gruppi ruota potrebbero nascondere delle novità, che vadano al di là del design attuale. Difficile, invece, valutare le modifiche al V12; possiamo solo ipotizzare che potrebbe mantenere i 6.5 litri di cilindrata e prendere spunto dalle soluzioni viste sulla 812 Competizione per aumentare potenza e regime

massimo. Parrebbe previsto un "pacchetto elettrificazione", ma per il momento non ci sono indiscrezioni in merito.



Gli avvistamenti proseguono, questa volta a Maranello; il debutto della Lamborghini Revuelto ha segnato una svolta nella storia dei V12, perché è proprio il Toro a dar vita alla prima 12 cilindri con un powertrain ibrido plug-in. La sfida a Ferrari è dunque lanciata! Che sia questa la vettura con cui risponderanno da Maranello? Finora, gli ingegneri del Cavallino Rampante non si sono lasciati sfuggire anticipazioni. Sempre più strada prende l'idea che sotto il cofano leggermente più lungo trovi posto un motore che rispetterà le normative Euro7 con un V12 ibrido. Questo prototipo di Roma camuffato potrebbe nascondere proprio l'erede della 812 Superfast che potrebbe correre alla pari con la Revuelto. Non ci resta che aspettare per scoprirlo.

IL GP dell'Australia visto da noi



Si è concluso il terzo appuntamento di questa stagione svolto a Melbourne, che ha visto un'altra vittoria Red Bull, in questo caso di Max Verstappen, seguito da Hamilton e poi Alonso. Le due Ferrari raccolgono zero punti, dopo lo zero di Charles Leclerc al primo giro e la penalità inflitta a Carlos Sainz per un contatto con Alonso dopo la seconda ripartenza. Ciononostante le due rosse hanno dimostrato passi in avanti in termini di performance, se pur sempre lontanissime dalle Red Bull. Adesso ci attende un mese di pausa dove, a quanto si dice nel paddock, Ferrari lavorerà duramente per portare in pista a Baku una "nuova" SF-23 che potrebbe perlomeno avvicinarsi ai vertici.

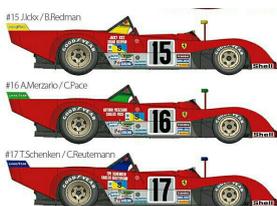


24 ORE DI LE MANS 1973: IL DUELLO FINALE DELLA FERRARI

Di recente, la Ferrari ha annunciato la sua partecipazione alla nuova classe Hypercar, a partire dal 2023, circa 50 anni dopo la sua ultima apparizione come squadra ufficiale alla 24 Ore nella



classe prototipi. Però anni fa, esattamente nel 1973, in occasione del 50° anniversario della corsa, si svolse un'incredibile battaglia tra il marchio italiano e la Matra francese. La 24 Ore di Le Mans non poteva sperare di più in occasione del 50° anniversario della mitica gara del 1973. Matra, vincitore l'anno precedente e marchio il cui contributo al rilancio del motorsport francese non può essere sopravvalutato, contro il team ufficiale Ferrari, assente dal 1970 e il suo epico duello con la



Porsche 917. Tre Ferrari

312 PB sono state affidate a Jacky Ickx/Brian Redman (#15), Arturo Merzario/Carlos Pace (#16) e Carlos Reutemann/Tim Schenken (#17), mentre Matra ha schierato quattro vetture guidate da Jean-Pierre Beltoise/François Cevert (#10), Gérard Larrousse/Henri Pescarolo (#11), Jean-Pierre Jabouille/Jean-Pierre Jaussaud (#12) e Patrick Depailler/Bob Wollek (#14). La Ferrari ha dominato in qualifica con il secondo miglior tempo fatto segnare da Jacky Ickx e la pole andata ad Arturo Merzario. Il pilota italiano ha subito stabilito un vantaggio significativo fino a quando un problema al serbatoio del carburante è costato alla



Ferrari n. 16 ben 25 minuti. Arturo Merzario, originario di Como, aveva dominato a Le Mans con la 312 PB insieme al suo compagno di squadra brasiliano Carlos Pace e avrebbero conti-

nuato a dominare la gara se l'abitacolo non fosse stato improvvisamente allagato verso la notte. Tutta via, non era affatto acqua che scorreva nell'abitacolo, ma benzina, ed alta ben cinque centimetri. Comprensibilmente, è scoppiato il panico: "La mia tuta da corsa era fradicia e avevo paura che potesse scoppiare un incendio", ricorda oggi Merzario. "Sono andato dalla Mulsanne dritto ai box a passo d'uomo senza frenare per evitare possibili scintille. Il serbatoio des-



tro era rotto. I meccanici hanno fatto uno dei loro soliti miracoli, la riparazione sembrava essere fatta in un attimo. Alla fine della gara, avevamo più che dimezzato i circa 15 giri a cui eravamo rimasti indietro quando siamo ripartiti. Avremmo vinto facilmente..." sospira, ancora visibilmente deluso.

. La Matra di Depailler/Wollek così è scivolata in prima posizione fino a quando è stata costretta al ritiro per un guasto al motore. Reutemann/Schenken hanno quindi ripreso il comando per la Ferrari e l'hanno mantenuto per cinque ore fino a quando anche loro sono stati vittime di un guasto al motore all'11a ora. Ora il risultato spettava a due formazioni di piloti Ferrari e Matra che avevano giocato sul sicuro all'inizio della gara. Ickx e Redman hanno strappato il comando davanti a Pescarolo e Larrousse al volante della Matra. Impedita da problemi allo scarico, la Ferrari ha perso la prima posizione domenica poco prima delle 09:30 dopo che un testacoda per Redman lo ha rimandato



ai box per le riparazioni. Il vantaggio di Pescarolo/Larrousse è salito a sei giri dopo che la vettura



di Ickx ha avuto lo stesso problema al serbatoio della #16 all'inizio della gara. La Matra si è però rifiutata di ripartire dopo un pit stop per il cambio gomme, facendo perdere al team 20 minuti preziosi. Quando finalmente l'auto è tornata in pista, Ickx e Redman erano dietro solo di un giro. Il pilota belga e il britannico erano sulla buona strada per la vittoria fino a quando il motore di Ickx si è rotto ed è stato costretto a riportare la #15 312 PB nella corsia dei box alle 14:27. Gérard Larrousse e Henri Pescarolo vinsero così la

24 Ore di Le Mans del 1973 con un vantaggio di sei giri su Merzario e Pace al volante dell'unica Ferrari 312 PB a finire la gara. Relegati al 30° posto dopo i problemi con il serbatoio, l'italiano e il brasiliano hanno poi dovuto sostituire la frizione, e rimontare, ma sono comunque riusciti a salire sul secondo gradino del podio dopo che il compagno di squadra Ickx è stato costretto al ritiro. Il terzo posto è andato alla Matra di Ja-



bouille/Jaussaud. Un altro duello Ferrari-Matra ha contrapposto Arturo Merzario a François Cevert per il record sul giro. Merzario ha battuto il record tre volte in testa all'inizio della gara (3:42.2, 3:40.8 poi 3:40.4) prima che Cevert lo eliminasse durante la notte con un tempo di 3:39.6 (223,607 km/h di

media). Questo acceso duello tra Ferrari e Matra è stato un momento clou indimenticabile della 24 Ore di Le Mans del 1973. Nonostante la sconfitta, il marchio italiano ha ottenuto la pole e un podio dopo aver guidato la gara per ben 14 ore. Nel 2023, 50 anni dopo, la Ferrari affronterà la Toyota, Peugeot, Porsche e Cadillac... e chissà...



Ivo Pucci

Raduno Alfa Romeo Monza

Una domenica festosa, quella andata in scena a Monza. Il 16 aprile si è svolto il più grande raduno Alfa Romeo in Italia: migliaia gli appassionati accorsi all'Autodromo e 560 vetture iscritte tra parate, giri veloci in pista e semplici esposizioni nel paddock per far felici gli appassionati arrivati da tutta Italia. Organizzato dalla Scuderia del Borzone in occasione del Regio Alfa, il raduno Alfa ha fatto il pieno di pubblicità giusta per il Quadrifoglio e una parte erano veridifoglio presenti, tità mai vista nello GTA e GTAM, le versioni "alleggerite" della berlina con 540 CV. Tantissimi i modelli storici presenti, quasi l'imbarazzo nella scelta per decretarne i migliori. C'erano diversi esemplari di Giulia storiche, perfettamente conservate, così come le più recenti 156 GTA Sportwagon e la più rumorosa di tutte, la 4C MG 01 Furore che si è esibita in pista costringendo i bambini a tapparsi le orecchie.



JUNIOR KART SCHOOL

RACCONTACI UN PO' DI QUESTA TUA PRIMA ESPERIENZA.

È stata un'esperienza molto bella e divertente. Nella prima lezione dopo aver fatto una prima parte teorica, siamo andati fuori nella pista ICE KART ci hanno spiegato come fare le curve, la giusta traiettoria e controsterzare tenendo il controllo del kart. La seconda lezione è stata più divertente perché la pista IN-DOR è molto più grande e inizialmente con l'istruttore abbiamo fatto un giro della pista a piedi per farci vedere tutto il tracciato, poi abbiamo fatto tre



sezioni per ogni gruppo. Abbiamo girato per mettere in pratica quello che ci aveva spiegato cioè quando frenare pri-

ma della curva, qual è il punto di corda e come entrare ed



uscire dalla curva. Nella seconda lezione dovevamo fare la stessa cosa però in più ci hanno messo dei birilli all'ingresso curva in modo da stare a destra e di conseguenza fare l'ingresso della curva nel modo più corretto, mentre nell'ultima sezione ci han-



no aumentato la velocità. Infine, nella terza ed ultima lezione abbiamo girato mettendo in pratica tutto ciò che ci ha spiegato nelle lezioni precedenti. Al ter-

mine ci hanno premiato consegnandoci l'attestato di fre-



quenza, inoltre volevo ringraziare il nostro istruttore Corrado Fontana che in collaborazione con il club Ferrari SFC COMO ci hanno dato a noi bambini l'opportunità di vivere questa bellissima esperienza e per molti di noi anche conoscere questo sport, spero che l'anno prossimo verrà organizzato nuovamente in modo che potrò partecipare al corso avanzato.

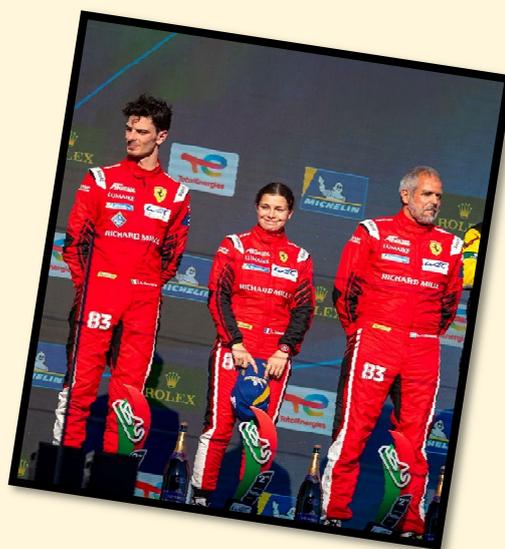
Marco Cammarata

WEC 6h di Portimao GT

La 6 Ore di Portimao regala a Ferrari il secondo podio stagionale nella classe LMGTE Am grazie alla seconda piazza ottenuta dalla 488 GTE di Richard Mille AF Corse guidata da Luis Perez Companc, Lilou Wadoux e Alessio Rovera. La prova inserita nel calendario del FIA World Endurance Championship termina, inoltre, con la quarta e quinta posizione per le due Ferrari di AF Corse, mentre chiude al decimo posto la 488 GTE di Kessel Racing.

La gara ha proposto un avvio molto positivo del debuttante nel mondiale, Diego Alessi, che ha portato al comando la vettura numero 21 difendendo la leadership fino al cambio pilota mentre alle sue spalle, in rimonta, Lilou Wadoux si portava in seconda posizione dopo lo stint di Perez Companc. La corsa di Kessel Racing, invece, è stata compromessa da un drive through per eccesso di velocità in corsia box che ha costretto la compagine elvetica, formata da Takeshi Kimura, Scott Huffaker e Daniel Serra, ad una lunga rincorsa culminata con la decima posizione finale.

La gara proponeva diversi equipaggi al comando e l'alternanza tra piloti gentlemen e professionisti mescolava le posizioni durante lo sviluppo della corsa. Degni di nota, in queste fasi, i turni di guida di Davide Rigon e Daniel Serra, così come di Lilou Wadoux, sempre in grado di girare su tempi molto veloci e costanti. Nel finale, la giovane pilota francese lasciava il posto ad Alessio Rovera che insidiava in più occasioni la Corvette di Catsburg, vincitrice della prova portoghese con appena 260 millesimi di vantaggio sulla Ferrari di Richard Mille AF Corse.



IL DIARIO DI ANDREA

EASYKART TROPHY ITALIA ROUND 2

FRANCIACORTA KARTING TRACK

Si è svolto nei giorni 15 e 16 marzo presso la pista franciacorta karting il secondo appuntamento del campionato easykart 60 Accademy.



In questo appuntamento molti di più sono stati gli iscritti a questo round; infatti, 17 erano i partecipanti alla categoria con solo tre esordienti, tra cui Andrea. Questo fine settimana è partito con 'il piede giusto', nella giornata di sabato durante i test Andrea ha lavorato sugli obiettivi che gli erano stati dati ovvero guida pulita, traiettorie corrette, curve in accelerazione. Andrea è riuscito, portandoli a termine tutti anche se girando alcuni secondi più alto rispetto ai pilotini più esperti.



Arriva il giorno di gara, Andrea era un po' in tensione ma concentrato a miglio-

rarsi.

Nelle prove del mattino, l'obiettivo era scendere di almeno un secondo e questo è stato centrato.

Nel primo round di gara durante la partenza ci sono state delle situazioni di caos: un pilota che supera in uscita dai box, altri che superano con bandiera gialla, incomprensioni tra pilotini e commissari di gara è questo ha creato alcuni incidenti. Fortunatamente i piccoli pilotini coinvolti hanno preso solo un grande spavento.



Questo ha portato alla sospensione momentanea della gara, dopodiché i piloti vengono fermati e incolonnati sulla griglia di partenza e fatti partire uno alla volta. Alla fine della prima prova tutti i pilotini e accompagnatori sono stati richiamati in sala briefing per commentare la sessione appena finita. L'istruttore ha ribadito le regole di pista hai pilotini ma anche ai genitori.

La seconda prova invece è

partita bene, i pilotini hanno tutti seguito le indicazioni che gli sono state date, erano tutti incolonnati giusti e allo spegnimento dei semafori ... Si parte!

Per Andrea è stata una prova soddisfacente in quanto è sceso di due secondi rispetto al sabato ottenendo, al penultimo giro, il suo giro record.



Ha resistito per diversi giri all'attacco di alcuni avversari più performanti di lui e passando 13° sotto la bandiera a scacchi ottenendo i complimenti del suo team. Anche questo week end si è concluso avendo fatto tanta esperienza e tanto entusiasmo.

Ci rivediamo alla conclusione del prossimo round di Viterbo

Stay racing- stay tuned- think easy!

Barbara Mele

Quando in pista sfrecciano le GT...

Il 22 e 23 aprile sono state due giornate fantastiche per chi di motori è appassionato; il Tempio della Velocità ha visto saltare sui cordoli e sfrecciare lungo i velocissimi rettilinei le meravigliose "creature" delle classi GT2, GT4 e i 55 equipaggi della Endurance Cup del GTWC Europe vetture derivate da quelle di



serie riservate ai piloti della classe regina, in un weekend gonista è stato, sui

Monza, il Fanatec GT Europe. Dopo un sabato in Prima Variante e una bellissima passeggiata in un paddock come al solito ricco di interessanti presenze, il clou del weekend è stata la domenica vissuta per la maggior parte in Parabolica Interna lato ingresso corsia box. Emozionante per me questo ritorno a "vivere la pista" e, in generale, questa riapparizione a Monza di gare interessanti ed importanti

che si è rivelata un grande successo; una folla stimata di 30.000 spettatori ha creato un'atmosfera vivace nel paddock e intorno alla pista. Dopo le piogge sta. Dopo le piogge il venerdì, per tutto il resto del weekend



grande successo; 30.000 spettatori ha vivace nel paddock e sta. Dopo le piogge il venerdì, per tutto il cielo azzurro e sole

cocente hanno regalato agli spettatori anche quel filo di abbronzatura che non guasta mai! Tifo sfrenato per #thedoctor46, che, sceso in pista con la BMW M4 GT3, ha fatto però pochi giri in una sfortunata qualifica ed in una altrettanto sfortunata gara. Potremmo riassumere il tutto con un "Festeggia Bmw, ma non con Valentino Rossi". Infatti, il favorito marchio tedesco esulta con la vettura #98, guidata da Philipp Eng, Nick Yelloly e Marco Wittmann e autrice della pole position.

La doppietta si realizza col secondo posto di Harper, Verhagen e Hesse sulla #998. Gran risultato per Lamborghini, terza con la vettura #63 di Mirko Bortolotti, An-Jordan Pepper. Per



mata casa del casin gara due Ferrari rata per incidente e spiccato, e due rari 296 GT3. Alla

nostre Ferrari 296 GT3 numero 51 e numero 71 si sono presentate sotto la bandiera a scacchi rispettivamente ottava e quattordicesima; tanto è bastato per renderci felici, comunque, di avere assistito ad una meravigliosa gara di durata! Bella rimonta, ottavo posto e primi punti in campionato; questa la sintesi del fine settimana a Monza di Alessio Rovera al volante della Ferrari 296 GT3 numero 51; il ventisettenne pilota di casa, varesino doc, gran-Como, ha inaugurava, cruciale sfida "Rossa e Gialla" compagni Robert debutto in GT, e il Nielsen. Il trio del



de amico di SFC rato questa nuovo-condividendo la numero 51 con i Shwartzman, al danese Nicklas team AF Corse

ha vissuto un fine settimana molto intenso cercando di capitalizzare al meglio l'esperienza anche in ottica sviluppo. Gara entusiasmante invece, ma non di spicco, per la numero 71 di Alessandro Pierguidi (in sostituzione di Daniel Serra, impegnato negli stessi giorni nel campionato Stock Car in Brasile), Davide Rigon e Antonio Fuoco

Ora non ci resta che aspettare trepidanti l'appuntamento, sempre nel Tempio della Velocità, del 9 luglio, col WEC, per vivere con la 6 Ore di Monza il vero spirito di Le Mans in Italia!

*Giusy Costantino
(foto: Luca Zebri)*

WEC 6h Portimao Hypercar

La Ferrari 499P di Antonio Fuoco, Miguel Molina e Niclas Nielsen sale sul secondo gradino del podio alla 6



Ore di Portimão, primo appuntamento europeo del FIA World Endurance Championship. Il fine settimana è stato completato dal sesto posto ottenuto dell'altra Hypercar del Cavallino Rampante affidata ad Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi. Ferrari saluta il Portogallo centrando l'obiettivo di portare al traguardo entrambe le vetture iscritte nella top class. La vettura numero 50, affidata in partenza al pilota danese, è stata protagonista di una prova che l'ha vista stabilmente ai

vertici della classifica, con Molina che nella parte centrale ha consolidato la seconda posizione prima di lasciare il volante al compagno italiano, il quale è transitato sotto la bandiera a scacchi con un distacco di 1 giro sulla Toyota numero 8. La gara dei compagni del team Ferrari – AF Corse



sull'altra 499P, invece, è stata condizionata da un inconveniente al sistema Brake By Wire che si è manifestato nella prima parte della prova endurance. Nonostante l'intervento dei meccanici al box, quando dalla bandiera verde erano trascorse due ore e venti minuti, il problema all'impianto frenante sull'asse anteriore ha rallenta-

to il passo della vettura che i tre volte iridati Pier Guidi e Calado condividono con Giovinazzi, impedendo al terzetto di pro-



seguire una rimonta che nelle fasi finali aveva permesso di risalire fino alla terza posizione. L'abilità nella gestione della vettura ha consentito ai piloti della 51 di completare la prova conquistando 8 punti.

Franco Giuliani

il GP di Baku visto da noi

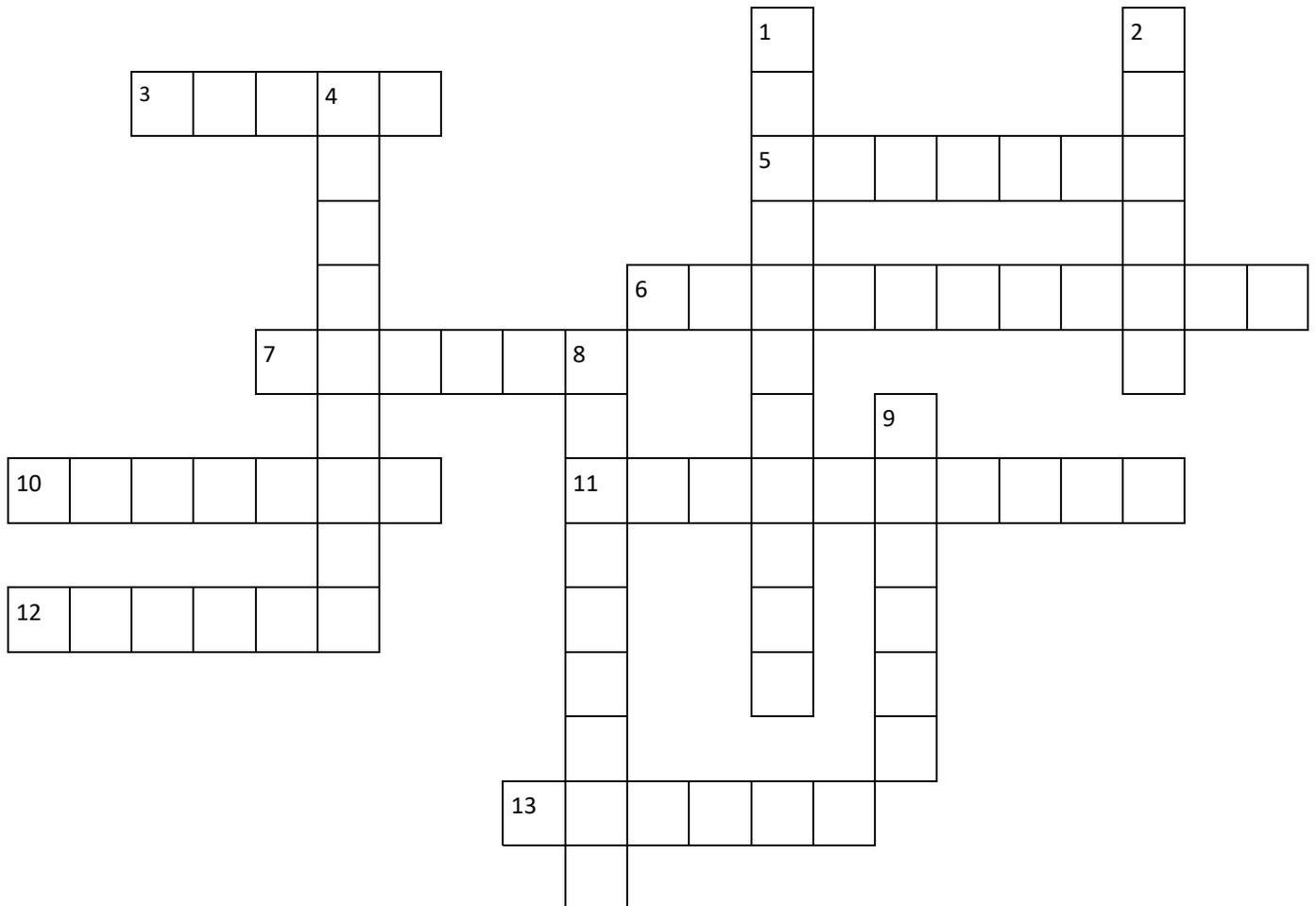


Si è concluso il gran premio di Baku con il primo podio stagionale per la Ferrari. Un weekend all'insegna della perfezione per Charles, con due pole e due podi ottenuti sia nella sprint che nella gara di domenica. Un weekend invece in salita per Carlos che fin dai primi giri ha lamentato poco feeling con il set-up, che visto il nuovo format di questo weekend non si è potuto sistemare. Un primo spiraglio di luce per questa SF-23 che non ha portato aggiornamenti in Azerbaijan, bensì ha lavorato solo sulla messa appunto dell'assetto. Si vola subito a Miami consapevoli che ci vorranno passi da veri giganti per recuperare o perlomeno diminuire il distacco con Red Bull, arriveranno aggiornamenti già nel weekend americano che poi proseguiranno sbarcati in Europa.



Emma Panizzuti

CRUCIFORMULA 1



RUI] RQWDOL

YHUWIFDOL

3. Chi esordì nel 2002 alla guida della Sauber

5. Alonso vinse due mondiali consecutivi alla guida della

6. il 2007 segnò l'inizio della fornitura unica di pneumatici da parte della

7. Con quale scuderia fece il suo debutto in F1 Kimi Raikkonen

10. In quale GP del 2002 Barrichello dovette cedere la posizione a Schumacher per ordine di scuderia con tanto di multa alla Ferrari

11. Nel 2008 in quale GP Massa perse il mondiale all'ultimo giro

12. Con la vittoria in Francia del 2002 Schumacher eguagliò il record di titoli di

13. Il pilota più giovane ad aver vinto il mondiale di F1

1. Nel 2000 chi prese il posto di Eddie Irvine in Ferrari

2. Chi vinse il mondiale nel 2009

4. In quale GP del 2001 vinse la sua prima gara Ralf Schumacher

8. Chi vinse il titolo al primo anno in Ferrari

9. Nel 2005 chi vinse il mondiale alla guida della Renault

soluzioni cruciformula1

del mese scorso

ORIZZONTALI

#

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

VERTICALI

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