

10/2023



SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO

ROSSO PASSIONE



**SUPER FINALE ALL'ENDURANCE
DEL GT FANATEC SPAGNA 1-2
DELLA FERRARI CON LE 296
BRAVI RAGAZZI !!!**

INDICE

- ***La ingloriosa 312 T5 della stagione 1980***
 - ***Il GP di Singapore visto da noi***
- ***Campionato kart SFC Como 2023 gara 6***
 - ***Il GP del Giappone visto da noi***
 - ***ACI weekend a Monza***
 - ***Il diario di Andrea***
 - ***GT Fanatec Spagna 1-2 Ferrari***
 - ***Premio Cavallino 2023***
 - ***Puzzle***
 - ***Quiz***
 - ***Le soluzioni dei giochi del mese scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

La ingloriosa 312 T5 della stagione 1980

Seguendo l'esempio di Renault Sport, che aveva investito ingenti somme di denaro e know-how tecnologico nello sviluppo di un motore alternativo a 6 cilindri V6 turbocompresso da 1,5 litri per la Formula 1, Ferrari aveva deciso che questa era la strada per maggiore potenza che la sua squadra dovrebbe prendere, solo per rimanere competitiva. Di conseguenza, a Maranello erano iniziati i lavori nel 1979-80 su un motore V6 da 1,5 litri e 120 gradi



per sostituire il propulsore piatto 12 litri aspirato da 3 litri di grande successo come ora offerto qui. La Ferrari aveva infatti introdotto un motore di Formula 1 boxer a 12 cilindri già nel 1964-65 nella precedente era della Formula 1 da 1,5 litri, ed era stato sviluppato nella forma da 2 litri per vincere la competizione del Campiona-

to Europeo della Montagna del 1969 l'auto sportiva Ferrari 212E Montagna guidata dallo specialista svizzero Peter Schetty. Un propulsore flat-12 da 3 litri ampliato fu quindi sviluppato per l'uso in Formula 1, inizialmente nel modello originale 312B promosso fino al 1970 da piloti come Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Ignazio Giunti. Dalla 312B del 1970, la famiglia Ferrari di Formula 1 a 12 cilindri si sviluppò fino al 1973, quando emerse il modello 312B3, che stabilì nuovi standard in termini di potenza erogata ma con un design del telaio e caratteristiche di manovrabilità che ne precludevano il successo. Nel 1974 la squadra fu ricostruita – la Ferrari abbandonò le gare di auto sportive/endurance per concentrare la sua attenzione e le sue risorse esclusivamente sulla Formula 1 – e il giovane pilota tedesco Niki Lauda si unì a Regazzoni all'interno della squadra. Cominciarono a vincere ancora una volta i Gran Premi

e nel 1975, raggiungendo la maturità come pilota, Niki Lauda vinse il titolo di Campionato del Mondo Piloti per la Ferrari mentre il marchio stesso vinse il titolo di Campionato Costruttori di Formula 1 per la prima volta dal 1964. Il design di successo della Ferrari 312T ideato da Mauro Forghieri fu sviluppato per il 1976-77 nella variante 312T2, vincendo altri due titoli consecutivi di Campionato Costruttori per dare alla Ferrari una tripletta allora unica all'interno di quella competizione annuale. Nel 1976, Niki Lauda rimase ferito nel celebre GP di Germania, al Nurburgring, in un incidente e in un incendio, e perse il titolo Piloti a favore del suo principale rivale James Hunt della McLaren. Ma nel 1977, Lauda si riprese con il team Ferrari e le sue vetture di Formula 1 con motore boxer a 12 litri da 3 litri e conquistò la sua seconda corona come pilota di Campione del mondo di Formula 1.

Nel 1978 emerse il modello Ferrari 312T3, ma quello fu l'anno in cui l'aerodinamica dell'effetto suolo fu davvero perfezionata sotto forma della Lotus-Cosworth Type 79 che fece tendenza. Mario Andretti divenne solo il secondo americano a vincere il campionato piloti di Formula 1. ' – dopo Phil Hill per la Ferrari nel 1961 – e sebbene le vetture T3 abbiano vinto cinque Gran Premi – quattro con il pilota Carlos Reutemann e una con la nuova stella franco-canadese Gilles Villeneuve – per la prima volta non sono riuscite a conquistare il titolo mondiale quattro stagioni di gare. Mentre la serie contemporanea di auto di Formula 1 con effetto suolo utilizzava sezioni "sottoali" con tunnel Venturi lungo ciascun lato dei loro motori V8 Cosworth-Ford convenzionali



per ottenere una deportanza competitiva, le Ferrari a 12 cilindri con i loro blocchi cilindri disposti orizzontalmente non possedevano alcuno spazio sottopavimento in cui abbinare questa tecnologia. La Ferrari cercò di compensare

facendo un uso molto migliore delle superfici della carrozzeria delle sue auto di Formula 1, le superfici superiori esterne, cercando anche sempre più potenza dal familiare e meravigliosamente capace motore piatto-12 stesso. Il 312T3 aveva circa 515 CV a disposizione rispetto al rivale Cosworth DFV V8 c. 490 CV, e la sua carrozzeria a forma di punta di diamante con superfici superiori a plateau funzionavano bene anche nel convogliare



il flusso d'aria sull'importante ala posteriore. Nel 1979, la Ferrari portò ulteriormente questo approccio con il modello 312T4, e con il fuoriclasse sudafricano Jody Scheckter che si unì a Gilles Villeneuve nel team, proveniente dalla Tyrrell, si godettero un'altra grande stagione di corse dalla quale Scheckter emerse come pilota campione del mondo, avendo vinto il campionato belga, Monaco e GP d'Italia. Il suo compagno di squadra Gilles Villeneuve ha vinto il Gran Premio del Sud Africa ed entrambi i GP degli Stati Uniti, Ovest ed Est, rispettivamente a Long

Beach e Watkins Glen. Nel 1980, era chiaro



fin dall'inizio della stagione che le nuove vetture Ferrari con motore V6 da 1,5 litri turbo non sarebbero diventate idonee alle gare fino all'anno successivo. Di conseguenza, il modello Ferrari 312T5, è stato sviluppato nei minimi dettagli dalla 312T4 del 1979 vincitrice del Campionato del Mondo. Sulla maggior parte dei circuiti il nuovo modello si sarebbe dimostrato più veloce del suo predecessore campione del mondo – divenne assolutamente il massimo nella lunga serie di Ferrari con motore piatto e 12 litri – ma la sua vera opposizione è un'auto ad effetto suolo, soprattutto sotto forma delle rivali vetture Williams, Brabham, Renault Turbo e Ligier che si sono rivelate generalmente ancora più veloci. Anche gli pneumatici forniti dalla Michelin hanno sventato le speranze e le ambizioni della Ferrari poiché lo sviluppo della carcassa e della miscela si è concentrato maggiormente sulle esigenze degli avversari in testa.

Con lo sviluppo della stagione, impantanato dall'inadeguatezza degli pneumatici e con i motori ipersviluppati che cominciavano a mostrare una certa fragilità, il campione del mondo in carica Jody Scheckter si è progressivamente disinteressato: le sue ambizioni sportive erano già soddisfatte. Gilles Villeneuve è rimasto più impegnato e, occasionalmente, ha superato la sua attrezzatura... Per il 1980, la Ferrari smantellò le 312 T4 telaio 037, 039 e 041 e le ricostruì nelle Ferrari 312T5 versione 1980 telaio 042, 043 e 044. Queste erano visivamente simili alle auto del 1979 ma le estremità anteriori del telaio monoscocca erano state rielaborate con linee più snelle parti anteriori e con carrozzeria, geometria delle sospensioni e ali leggermente diverse. Inoltre, quando le auto apparvero in Sud America all'inizio dell'anno, i motori boxer 12 presentavano nuove testate con un angolo compreso più ampio tra le valvole di aspirazione e di scarico nelle camere di combustione ridisegnate. Questa modifica ha dato un po' più di spazio libero oltre le teste per ampliare lo spazio disponibile sotto l'ala-Venturi. Tuttavia, anche que-

ste testate sarebbero state abbandonate quando le vetture sarebbero apparse per il Gran Premio di Monaco in Europa. La terribile mancanza di aderenza della Michelin in contrasto con le prestazioni degli pneumatici del 1979 sulle precedenti vetture T4 ha ostacolato anche queste vetture T5. In Argentina, all'inizio della stagione Villeneuve ha qualificato la sua nuova vettura all'ottavo posto, ma a quasi 2 secondi dal ritmo dell'ultima Williams-Cosworth FW07 del rivale Alan Jones. Lì il motore di Scheckter scoppiò in modo



spettacolare, ma a San Paolo per il GP del Brasile il compagno di squadra Villeneuve guidò il primo giro prima che le sue gomme cominciassero a deteriorarsi. Scheckter ha subito un altro guasto al motore, mentre anche Villeneuve non è riuscito a finire. Nel suo Libro di storia di queste vetture Ferrari di Formula 1 - 'Flat-12' pubblicato dalla casa editrice MRP, Londra, 1981 - Alan Henry descrive come dopo l'ultimo Gran

Premio degli Stati Uniti di quell'anno a Watkins Glen "Scheckter entrò dolcemente al box, dove il capo meccanico Bellentani si è chinato per slacciare per l'ultima volta le cinture di sicurezza di Jody. Un breve applauso è scoppiato quando il sudafricano è uscito per l'ultima volta dall'abitacolo di una vettura di Formula 1 in una grande gara automobilistica internazionale. un grande peso gli era stato tolto dalle spalle... Jody Scheckter ammette che mentre stava facendo i suoi ultimi giri a Watkins Glen con la 312T5 cantava tra sé... Non riesce a ricordare cosa stesse cantando ma pensa che fosse 'Mostrami la strada per tornare a casa'. Involontariamente, sarebbe stato appropriato per il motore da 3 litri, che ancora urlava dietro il collo...". Prima che la Ferrari corresse di nuovo avrebbe introdotto la tanto attesa unità sostitutiva V6 turbocompressa da 1,5 litri. Così questa splendida Ferrari 312T5 rappresenta la fine dell'illustre linea familiare vincitrice di triplette nel Campionato Costruttori.

Il GP di Singapore visto da noi

Ebbene sì, sembra impossibile ma a vincere il gran premio di Singapore non è stato Max Verstappen bensì Carlos Sainz con una gara a dir poco fantastica. La Ferrari dopo aver centrato la prima e la terza posizione il sabato ha giocato una strategia di squadra impeccabile, portando Carlos Sainz a concludere al primo posto nella sera di domenica grazie anche ai suoi

fantastici giochi strategici con Lando Norris negli ultimi giri. La Rossa si è dimostrata perfetta in tutto nel weekend più caldo dell'anno, dalla macchina ai pit stop fino alle strategie. La prima vittoria dell'anno, la prima squadra a spezzare il dominio Red Bull e la prima vittoria di Fred Vasseur vestito in rosso, arrivato a Maranello in un clima tutto purché tranquillo. Potrebbe essere stata l'unica possibilità di vittoria in tutta la stagione e dobbiamo essere orgogliosi di averla centrata, ora guardiamo al Giappone cercando di dare ancora filo da torcere a Red Bull...



Campionato Kart SFC Como 2023

Gara 6

Dopo la pausa estiva, riprende il campionato kart con gara 6 (ne mancano 2 al termine) e almeno personalmente è stato bello ritrovarsi dopo 2 mesi e gareggiare insieme con lo spirito giusto di competitività ma anche amicizia e rispetto per gli avversari.

Nella gara Easy, dopo super Max in F1, abbiamo avuto super Mattia; infatti, nessuno ha potuto contrastare la superiorità dimostrata sulla pista di Macao, dove ha domi-



nato sia nelle prove, che nelle 2 gare disputate. Al secondo posto si è piazzato il neopapà Maurizio a cui facciamo ancora tanti auguri per la nascita di Greta. Forse per questo, Maurizio ha perso quel mezzo secondo che ha lasciato pista libera a Mattia per la vittoria.

Detto dei primi 2, la lotta per il podio è stato appannaggio di Claudio e del figlio Federico, (3° e 4°). Alle loro spalle si fanno sempre più competitivi sia Francesco che Stefano arrivando vicini ai tempi dei primi. In



classifica generale i primi 3 sembra abbiano preso un vantaggio discreto sul 4°, ma sono a pochi punti tra di loro. Ci si aspetta un finale infuocato!!.

Nella gara Pro di mercoledì, il format uguale in Original e Reverse da grande incertezza e alla fine è Jonny a riuscire a ottimizzare i punti delle 2 gare ottenendo anche i rispettivi best lap. La pole position invece è appannaggio di Angelo che con la somma delle 2 Superpole risulta il più veloce nelle qualifiche. Detto di Jonny come vincitore, è Andrea

che ottiene la 2° posizione difendendo la prima posizione in classifica e perdendo pochi punti da Jonny. Alle loro spalle invece,



grandi battaglie con tempi molto simili tra tutti e tanta bagarre. Da segnalare il progresso di Matteo che, girando con i tempi dei primi, si inserisce anche lui a centro classifica, mettendo in difficoltà piloti più esperti. Bravo !!. In classifica generale i primi 2 prendono un piccolo vantaggio ma anche alle loro spalle è ancora tutto da decidere con le 2 gare rimanenti.

Angelo Bianchi

Il GP del Giappone visto da noi



Si è concluso il gran premio del Giappone, con un'altra domenica dominata da parte di Verstappen. Dopo la fantastica domenica della settimana scorsa la Ferrari ha chiuso solo al quarto e al sesto posto il weekend giapponese con una McLaren in strepitosa forma su una pista che combacia esattamente alle caratteristiche della loro macchina. Può non sembrare così ma il weekend della Rossa non è stato così negativo come sembra, in un tracciato come quello di Suzuka la SF-23 di luglio avrebbe faticato decisamente molto di più, ma grazie ad un feeling più ritrovato da parte dei piloti e un set-up più bilanciato la prestazione complessiva è stata migliorata parecchio. Detto ciò, aspettiamo il Qatar per trarre le ultime conclusioni, ma queste ultime settimane stanno dando segnali positivi in vista del 2024....



ACI WEEKEND A MONZA

Dopo il GP d'Italia di f1 si torna al tempo della velocità per vedere anche le categorie minori ma con personaggi di un certo livello se si conosce la storia dell'automobilismo.

Mentre in pista sfrecciano: il campionato italiano Porsche, la F4 italiana, e ovviamente anche la gt ed essendoci la Ferrari si va alla ricerca di qualcuno nel paddock.

Nel paddock passeggia Luca Badoer, storico collaudatore della Ferrari di f1 ai tempi di Schumacher, il figlio si fa strada nelle monoposto chissà se gli avrà trasmesso qualcosa e insegnato qualcosa, vicino a loro passa Fisichella che sostituì Badoer in Ferrari dopo il GP del Belgio del 2009.

si cerca di entrare in qualche retrobox per poter fotografare le macchine, ci troviamo vicino alla macchina del team Baldini e vedere la Ferrari con il numero 27 fa sempre uno strano effetto.

Poi i ragazzi della Ferrari driver Academy...insieme a Kimi Antonelli già una star forse troppo presto... sarà il tempo a dircelo, poi concludiamo con la simpatia ed unica Vicky Piria che si ferma con noi per due parole su como e fa qualche foto con noi, che dire le categorie minori non sono poi così male.



IL DIARIO DI ANDREA

EASYKART TROPHY ITALIA ROUND 7 – 7LAGHI CIRCUITO CASTELLETTO DI BRANDUZZO (PV)

E siamo arrivati all'ultimo round della stagione 2023 per il campionato italiano easykart trophy che si è tenuto il 16 e 17 settembre nel circuito



di 7 Laghi a castelletto di Branduzzo.

Il sabato, giornata dedicata ai test, dove Andrea ha migliorato turno dopo turno i suoi tempi. I bambini della sua categoria erano meno rispetto alle gare precedenti e per Andrea non è stata positiva come cosa in quanto a lui piace 'battagliare' con gli altri pilotini e l'entusiasmo non era al



massimo. Siamo quindi passati alle due prove della domenica dove ha difeso la sua

posizione di partenza per entrambe le prove.

Due settimane dopo ci si trova al difficile circuito di ala di Trento dove Andrea inizia i suoi primi passi con il motore 60 potenziato. (per capirci, il motore usato fino ad oggi in rettilineo raggiungeva la velocità massima di 74 km/h, quello nuovo permette di raggiungere velocità massima di 90/92 km/h). Sono stati due giorni molto intensi, Andrea ha fatto più di 90 giri ogni giorno, ad ogni prova seguiva briefing con il suo istruttore per mettere



a punto le migliori traiettorie, le frenate ecc. La nota positiva è che dal primo turno del primo giorno è sempre riuscito a migliorarsi abbassando i suoi tempi turno dopo turno. Al termine del weekend tanta stan-

chezza ma molta soddisfazione per Andrea tanto che 3 giorni dopo era nuovamente in pista per continuare ad allenarsi con il kart potenziato. Ricordia-



mo che Andrea parteciperà alla finale di franciacorta il 20 -21-22 ottobre dove saranno presenti piloti e pilotini provenienti da tutta Europa. Sarà un evento speciale per il suo team, per questo farà ulteriori giorni di allenamento nelle prossime settimane. Stay racing- stay tuned- think easy!

N.b. foto Ghinassi sport – fotografo ufficiale easy kart.

GT FANATEC SPAGNA 1-2 FERRARI



Doppietta Ferrari nell'ultimo round del GT World Challenge Endurance Cup andato in scena oggi sul tracciato di Barcellona. Le 296 GT3 di AF Corse – Francorchamps Motors hanno ottenuto il miglior risultato stagionale nella serie SRO festeggiando con Rovera-Nielsen -Shwartzman il primo posto e con Fuoco-Rigon-Serra il secondo.

La gara è stata segnata dall'ingresso di ben cinque Safety Car, seguite ad altrettante fasi di Full Course Yellow, la prima delle quali annullava il vantaggio di oltre 11 secondi costruito dalle due Ferrari di Rovera e Serra dopo un avvio brillante che le aveva proiettate al comando della corsa. Dopo essere entrate in prima e seconda posizione al box in occasione del primo cambio pilota, le 296 GT3 si trovavano – con Shwartzman e Rigon – a battagliare con le Mercedes numero 777 e 88. Una fase più lunga di Full Course Yellow causata dalla presenza di olio in pista nella parte finale del tracciato a poco meno di un'ora dalla bandiera a scacchi, consentiva al gruppo di ricompattarsi prima di dare via al confronto finale che ripartiva a 19 minuti dal termine, dopo un'ulteriore Safety Car. Dietro al leader provvisorio Stolz, che nel frattempo veniva penalizzato con 5 secondi da aggiungere al tempo complessivo di gara per un contatto avvenuto nelle fasi iniziali, Nielsen e Fuoco, precedentemente subentrati ai compagni, controllavano il ritardo dal pilota Mercedes senza correre rischi inutili, tagliando il traguardo in prima e seconda posizione assoluta.



GT World Challenge powered by AWS - Endurance	
RACE - FINAL RESULT AFTER 48 LAPS	
1	AF CORSE - FERRARI
2	AF CORSE - FERRARI
3	AF CORSE - FERRARI
4	AF CORSE - FERRARI
5	AF CORSE - FERRARI
6	AF CORSE - FERRARI
7	AF CORSE - FERRARI
8	AF CORSE - FERRARI
9	AF CORSE - FERRARI
10	AF CORSE - FERRARI
11	AF CORSE - FERRARI
12	AF CORSE - FERRARI
13	AF CORSE - FERRARI
14	AF CORSE - FERRARI
15	AF CORSE - FERRARI
16	AF CORSE - FERRARI
17	AF CORSE - FERRARI
18	AF CORSE - FERRARI
19	AF CORSE - FERRARI
20	AF CORSE - FERRARI
21	AF CORSE - FERRARI
22	AF CORSE - FERRARI
23	AF CORSE - FERRARI
24	AF CORSE - FERRARI
25	AF CORSE - FERRARI
26	AF CORSE - FERRARI
27	AF CORSE - FERRARI
28	AF CORSE - FERRARI
29	AF CORSE - FERRARI
30	AF CORSE - FERRARI
31	AF CORSE - FERRARI
32	AF CORSE - FERRARI
33	AF CORSE - FERRARI
34	AF CORSE - FERRARI
35	AF CORSE - FERRARI
36	AF CORSE - FERRARI
37	AF CORSE - FERRARI
38	AF CORSE - FERRARI
39	AF CORSE - FERRARI
40	AF CORSE - FERRARI
41	AF CORSE - FERRARI
42	AF CORSE - FERRARI
43	AF CORSE - FERRARI
44	AF CORSE - FERRARI
45	AF CORSE - FERRARI
46	AF CORSE - FERRARI
47	AF CORSE - FERRARI
48	AF CORSE - FERRARI

Premio cavallino 2023

Il 29 settembre, presso il Convento dell'Annunziata, l'SFC di Abbiategrasso ha organizzato una bellissima serata per la consegna del premio cavallino, che assegna ogni anno ad un personaggio rilevante del nostro mondo. Quest'anno ha scelto una persona che ci ha regalato un sogno, sto parlando di Antonello Coletta. Spendiamo due parole per questa figura, Antonello è nel mondo del motorsport dal 1991, entra a far parte della "squadra" Ferrari nel 1997. Ricopre diversi ruoli sia per le Ferrari Challenge che per il "reparto" Corse Clienti e dal 2015 è il responsabile delle attività sportive GT. Passiamo ad un riassunto di quello che mi ha colpito maggiormente della sua intervista. È un uomo che crede nel gruppo e nel lavoro di squadra, fonda il suo lavoro sul rapporto personale con ogni singolo componente del team, passando dal pilota sino ad arrivare all'ultimo meccanico. Ha creduto fortemente nel progetto Hypercar, ha scelto, confermato e voluto tutti i piloti che ritroviamo nelle attività GT. Il suo ottimo lavoro è stato ripagato con la gioia più grande, il ritorno alla vittoria: la 24 ore di Le

Mans, ossia, un sogno, una gara storica e carica di significato! Mentre parlava e raccontava gli sforzi, l'impegno, la fatica, compresa quella di essere in trasferta per il mondo, dalle sue parole si capiva proprio che la passione che ha per il mondo "corse" è un suo grand punto di forza. Al

spettacolo. L'aperitivo, grazie anche alle condizioni meteo, è stato servito in un cortile esterno con le luci soffuse. La sala interna, da me molto apprezzata, si trova in quella che era la chiesa del convento, con ancora visibili dei bellissimi dipinti con soggetti cristiani. Sulla cena direi

promossi, per quanto mi riguarda, eravamo in tanti, quindi, se c'è stato qualche "ritardo" è comprensibile. Nella mia sincerità da "scrittrice" non posso non scrivere questo grande grazie per la compagnia, e mi rivolgo a tutti i miei meravigliosi compagni, sia quelli presenti al mio tavolo sia a quelli più distanti (collocati al nr. 21). Un grazie va anche alla Scuderia Ferrari Club di Abbiategrasso per l'organizzazione di tutta questa splendida serata!



tavolo pensavo che non ci sia cosa più bella vedere che tutto quello che ha messo nel suo lavoro abbia dato dei meravigliosi frutti. In questo ramo di competizioni credo che Ferrari abbia messo alla guida un uomo di valore e gli auguro ancora altri successi. Ora passiamo a cose più frivole, ossia, i commenti della serata. È la prima partecipazione per me al premio cavallino, quindi, posso solo dire che è stato veramente un bellissimo evento, al di là della caratura importante del protagonista presente, la location del Convento è uno

PUZZLE

I A D A L U C R A L L Y A A C O P
M A I I T R D E R I O E N D I M O
P C I V R S O N T E L G P Z E M L
R J O Z L I I O L P O A O U X X I
E E X N E U G N R L X X T X O X T
N A A X S P F E O X X X X I X C I
D N D T X I S B N I X X X X L X C
I T U E X I G A X T Z X X X X A O
T O A L D X X L L T E A X X X X X
O D L E C O N F I N D U S T R I A
R T N T X X X D X E F I A T T X X
E T X H X L E X X X R X X A X X X
E X X O A R X X X X F E R R A R I
X X X N C X A T I S R E V I N U X
X X C I X X X X L A S T A M P A X
X I N X E R U T T A F I N A M X X
A U X X X X X X M I R P A C A N A

alitalia

bologna

coupé

fiat

jeantodt

lastampa

maserati

rally

università

anacapri

confindustria

dirigente

Fulvia

lanCIA

lauda

politico

Telethon

azionista

consigliere

Ferrari

imprenditore

laspezia

manifatture

presidente

unicredit

QUIZ

Di quale circuito si tratta?



Shanghai

Austin

Suzuka

Indovina il pilota dalla sua carriera

Mondiali: 2

Vittorie: 32

Pole Position: 22

Podi: 104

Verstappen

Raikkonen

Alonso

A quale casa automobilistica si deve l'introduzione dei motori turbo in F1?

Ferrari

Renault

Mercedes

TROVA A CHI APPARTENGONO:

**Su quale vettura troviamo questo tipo di prese
d'aria?**

R: SF 90 STRADALE

E' il muso della?

R: FERRARI PORTOFINO

RIORDINA LE FRASI:

- **LA MACCHINA DA CORSA PERFETTA E' QUELLA CHE SI ROMPE UN ATTIMO DOPO IL TRAGUARDO.**
- **L'AERODINAMICA E' IL RISARCIMENTO PER CHI NON SA SPREMERE CAVALLI DAL MOTORE.**
- **LA MIGLIOR FERRARI CHE SIA MAI STATA COSTRUITA E' LA PROSSIMA.**