



# 24

THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE



CALIFORNIA DREAMING

WWW.FERRARI.COM

95993412



# California **T**



BAR

NEW YORK PARIS LONDON MILAN BEVERLY HILLS BAL HARBOUR DUBAI HONG KONG SHANGHAI TOKYO

RALPHLAUREN.COM



ANDREW LAUREN  
FILMMAKER

*Ralph Lauren*



# HUBLOT

T H E A R T O F F U S I O N



OFFICIAL WATCH  
SCUDERIA FERRARI

**MP05-LaFerrari.**

A truly exceptional watch.

A world record-holder. 50-day power  
reserve and a high-tech design  
developed with Ferrari.

Limited edition of 50 pieces.



**HUBLOT**

BOUTIQUES

GENÈVE • PARIS • LONDON • BERLIN • NEW YORK  
BAL HARBOUR • BEVERLY HILLS • LAS VEGAS  
MOSCOW • DUBAI • TOKYO • HONG KONG • SINGAPORE  
SAINT-TROPEZ • CANNES • COURCHEVEL • GSTAAD



[twitter.com/hublot](https://twitter.com/hublot) • [facebook.com/hublot](https://facebook.com/hublot)



45





STEFANO RICCI

TRIBUTE TO

*Gianni*

WWW.STEFANORICCI.COM



# CONTENTS



16

26

**16 INTRODUCING THE CALIFORNIA T**

The California T, an exciting new convertible model that unites elegance and refinement with great performance, is born

**26 NO MORE SECOND PLACES**

With two World Champions on board, the F14 T is ready for the challenges of the new Formula One season

**36 CLUB CLASS**

The Ferrari Formula 1 Club allows you to enjoy all the passion of a grand prix weekend from the heart of the Scuderia

**40 CALIFORNIA FOREVER**

Leonardo Fioravanti, Paolo Pininfarina and Flavio Manzoni tell the story of the California, from the 1950s to today

**50 INTO THE VALLEY**

How Silicon Valley shapes our world, and why a driver-less car will never catch on as long as there are Ferraris

**58 PLEASURE BEACH**

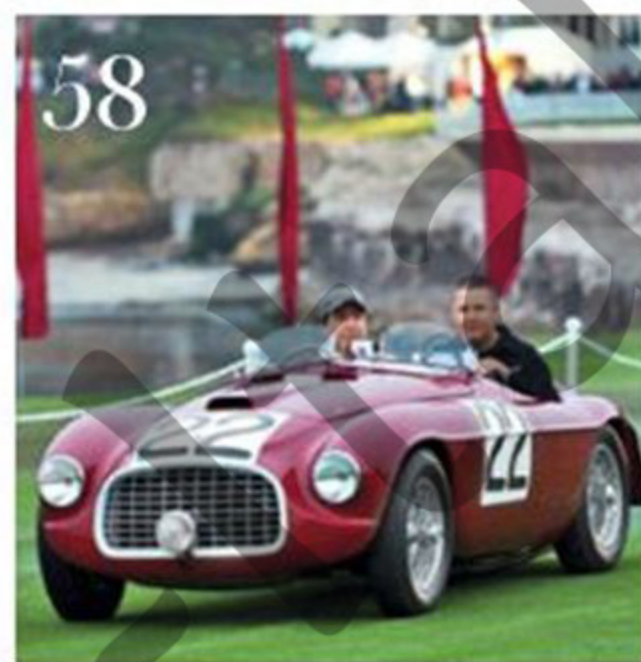
The Pebble Beach Concours d'Elegance is the annual event for admiring the style of classic car design

**66 LA: LIVING LIFE TO THE FULLEST**

Four clients, based in Los Angeles and the surrounding area, tell us why their Ferraris are the perfect accessory for a Californian lifestyle



66



58



76

**76 FERRARI'S AMERICAN SPIRIT**

A history of Ferrari's US racing successes, a story that began in the 1950s and thrives to this day

**84 SURF'S UP**

The new season's nautical-influenced shades and shapes are shown off in style down at the beach

**96 I WAS THERE**

Nick Mason, this Magazine's Contributing Editor and the drummer with Pink Floyd, looks back to Californian music's golden age at the forefront of the counter culture

**104 CALIFORNIAN ITALIANS**

Matteo Panini and Alessandra Cagliari are perfect examples of Modena's fabled "Italianness", comparable to California's energy and creative buzz

**110 CALIFORNIA'S LANGUAGE**

From road signs to gas stations and motels, the Californian landscape has long inspired the popular arts

**116 BODY AND SOUL**

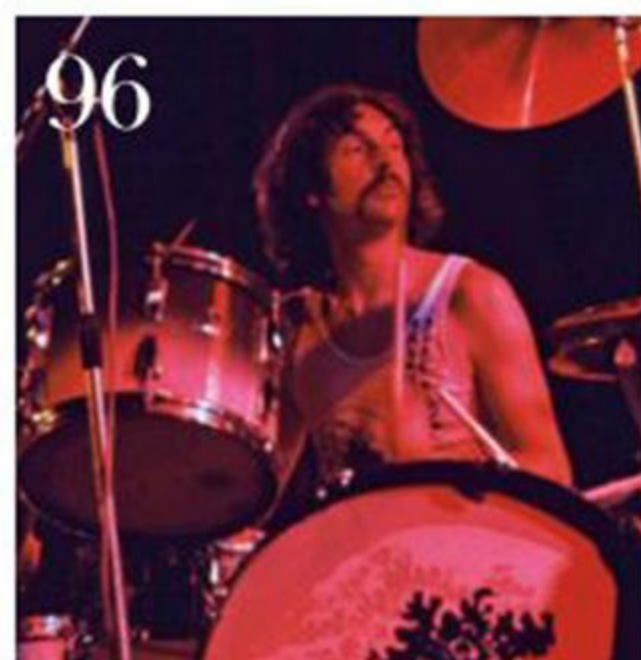
Exploring the great "carrozzeri" tradition of Modena and the city's surrounding region

**124 ITALIAN HEART, AMERICAN BLOOD**

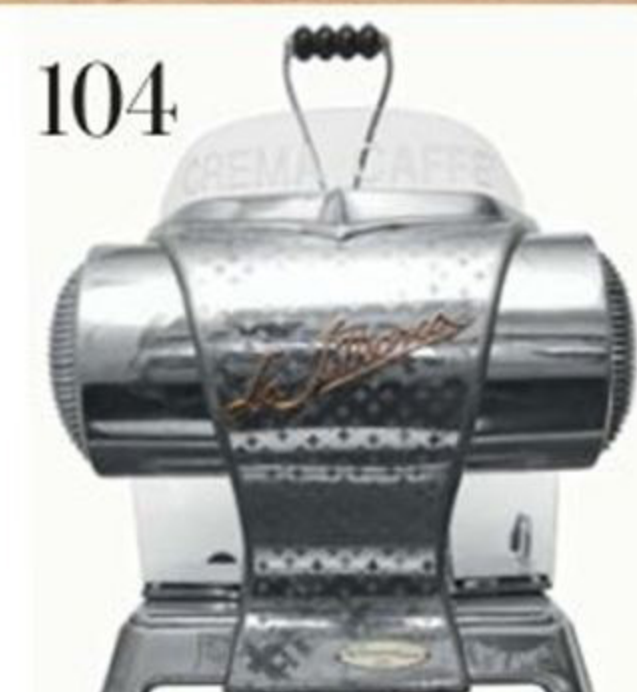
Remembering Tom Meade, the American designer in Modena who created the Thomassima 1, 2 and 3



84




96



104



A Gulfstream G650 aircraft is shown in flight, banking to the right. The aircraft is white with dark accents and the number 'G650' is visible on the tail. The background features a dramatic sunset sky with orange and yellow clouds, and a winding asphalt road with red and white markings leading into the distance. The overall mood is one of speed and luxury.

# Follow no *one*

Blazing a trail is not new to you. It's who you are. We understand. That's why the G650™, with speed up to Mach 0.925, is the fastest ultra-long-range civilian aircraft in existence. It's what you expect of the leader in business aviation – and of yourself.

To contact a Gulfstream sales representative in your area, visit [GULFSTREAM.com/contacts](http://GULFSTREAM.com/contacts). | [GULFSTREAMG650.com](http://GULFSTREAMG650.com)

**Gulfstream**™  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY



# THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

ISSUE 24: MARCH 2014

EDITOR-IN-CHIEF Antonio Ghini

EDITOR Jason Barlow

DEPUTY EDITOR Matthew Barker

EDITORIAL COORDINATOR Stefania Guidi

ART DIRECTOR Helen Niland

MANAGING EDITOR Cristina Dionisi

PICTURE EDITOR Joshua Lawrence

CONTRIBUTING EDITOR Nick Mason

DESIGNER Mark Gillman

PICTURE RESEARCHER Ferrari Image Service (LaPresse)

PRODUCTION CONTROLLERS Emma Storey, Frances Seal PRODUCTION COORDINATOR Emma Curley

EDITORIAL DIRECTOR Darius Sanai

DEPUTY MANAGING DIRECTOR Albert Read

MANAGING DIRECTOR Nicholas Coleridge

ADVERTISING Swan Group – Alessio Polignano: polignano@swanpubbl.it

## CONTRIBUTING WRITERS

Stephen Bayley, Keith Bluemel, William Edgar, Leonardo Fioravanti, Flavio Manzoni, Gabriela Noris, Adolfo Orsi, Paolo Pininfarina, Giorgio Piola, Charles Windisch-Graetz

## CONTRIBUTING PHOTOGRAPHERS & ILLUSTRATORS

Sean Cook, Mark Hanauer, Alex Howe, Gabriela Noris, Giorgio Piola, Roberto Viva

## CONTRIBUTORS



### Charles Windisch-Graetz

LA resident Charles runs C4 Global, a corporate communications company, when not out searching for his next classic car. He meets LA-based Ferrari clients on page 66.



### Sean Cook

Sean has worked as a fashion and portrait photographer for the past decade, with sitters including Scarlett Johansson, Naomi Watts and Emma Watson. Sean shot our fashion story on page 84.



### William Edgar

California native William is a regular contributor to motorsport magazines in the US and UK, including Forza. For this issue, he writes about Ferrari's spirited history in America, on page 76



### Mark Hanauer

Based in Santa Monica, Mark's photography work has appeared in Rolling Stone, GQ, Time and others. For this issue of the Magazine, he shot our LA-based Ferrari clients, beginning on page 66.



### Stephen Bayley

A hugely influential commentator on design and culture, Stephen's latest book is Ugly – The Aesthetics of Everything. He looks at how Silicon Valley continues to change our world, for good or bad, on page 50.



### Alex Howe

Alex's client list includes Jaguar, Land Rover, Rolls-Royce and Boehringer Ingelheim. A contributor to Top Gear and Octane magazine, he shot the California T for our cover story, beginning on page 16.



*Get a tailor-made life*

*Vintage*  
by  
VITALE BARBERIS CANONICO  
FABRIC MADE IN ITALY

DAL 1663 TESSUTI PREGIATI PER LA CONFEZIONE DI ABITI.

[www.vitalebarberiscanonico.it](http://www.vitalebarberiscanonico.it)



*California***T**



**F14-T**



**T**hanks to its elegance and authentic Ferrari character, the California is a model that has enjoyed fantastic success in recent years. Perfectly versatile, and suitable for everyday use, it has also attracted a number of new clients to our Company, the sort of customers who had wanted to own a Ferrari for some time, while also convincing those who already owned one of our cars.

The California T, unveiled at the Geneva International Motor Show, features design solutions that are ever more current and innovative, and allow Ferrari to achieve a new supremacy when it comes to engines. The turbo technology has been reinterpreted by our engineers, working in parallel with Formula One, to accentuate the recognised excellence of our aspirated engines, with strongly progressive torque characteristics, a significant increase in horsepower and a reduction of emissions and consumption. All this without altering the traditional appeal of the classic Ferrari sound. Finally, there is the pleasure of driving a harmonious coupé that, in just 14 seconds, can become a thrilling spider. I am really delighted with the work our technicians and designers have carried out on this important new model of ours.

**F**errari must win: finishing second may seem a success to others, but for us it can never be excused. I, for one, want the Scuderia, with its renewed infrastructure (including a new wind tunnel) and now improved with the arrival of some key individuals, like the Technical Director James Allison, who have integrated the best resources available, to return to full success.

With two World Champions like Alonso and Räikkönen, both experienced and determined, and new opportunities, which will also bring with them an element of risk, due to the new technologies to be tested following the latest regulation change, our objective can only be one.

Luca di Montezemolo  
Chairman  
Ferrari

A handwritten signature in black ink, which reads "Luca di Montezemolo". The signature is written in a cursive, flowing style and is positioned below the printed name and title.



# ANNIVERSARIES IN 2014

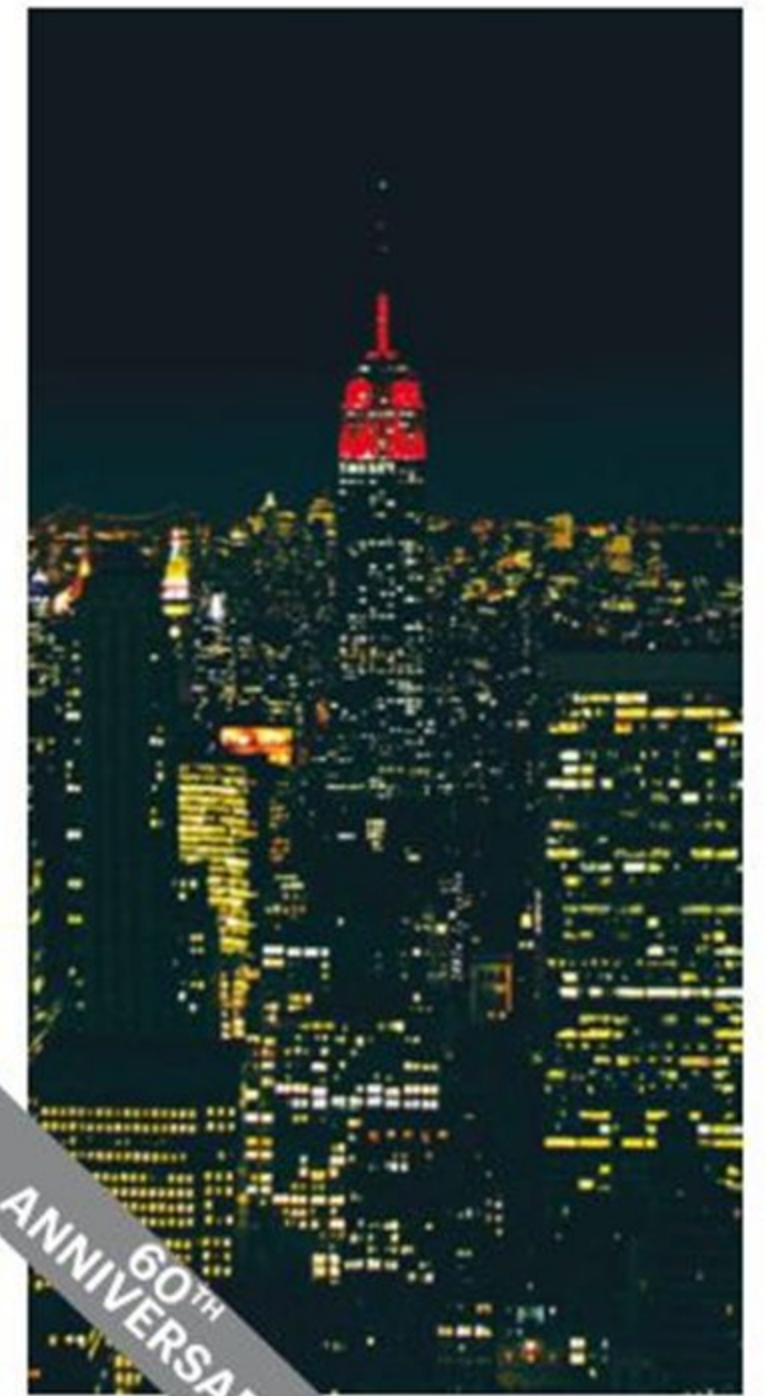
## 275 GTB - 50TH ANNIVERSARY

One of the most significant Ferraris in the history of the brand. With its daringly long nose and independent suspension all round, the 275 debuted at 1964's Paris Auto Show, establishing a glorious new template for Ferrari's front-engined V12 GT.



## 60TH ANNIVERSARY OF FERRARI IN NORTH AMERICA

In 1954, Ferrari and North America began a love affair that is renewed every year with record sales figures. The 60th anniversary will be marked in the autumn, but we fully expect it to be just as memorable as the 50th anniversary, when the Empire State Building was lit up in red.



## JOHN SURTEES F1 WORLD CHAMPION - 50TH ANNIVERSARY

World champion on two and four wheels, Surtees switched to Formula One in 1960, joined Ferrari in 1963, and won the Drivers Title the very next year. Still known as il Figlio del Vento (Son of the Wind) among tifosi around the world. For more information on events celebrating the anniversary, visit [henrysurteesfoundation.com](http://henrysurteesfoundation.com)

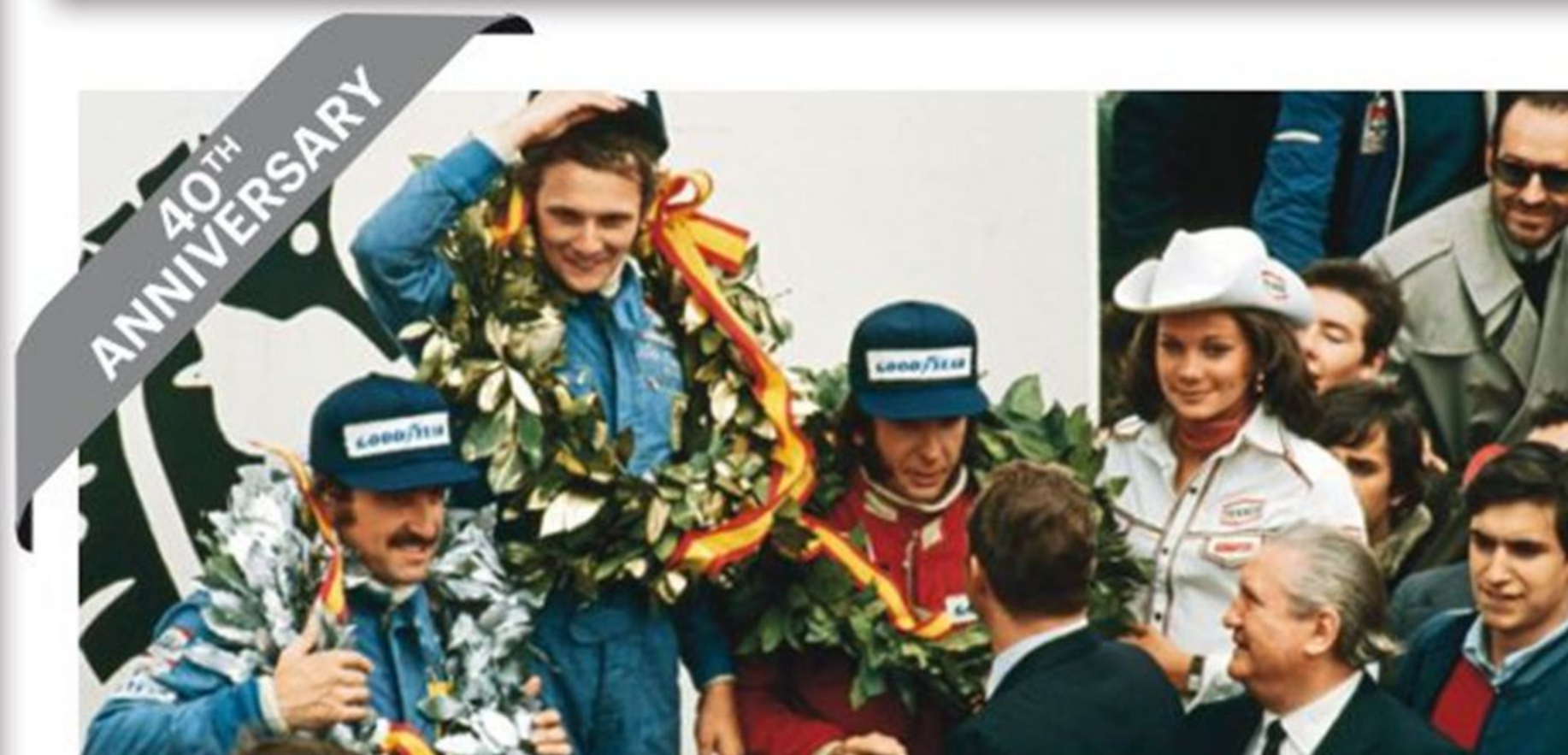
## 60TH ANNIVERSARY OF THE 750 MONZA

Named in honour of the win scored by Mike Hawthorn and Umberto Maglioli, this 3.0-litre sports car, which used a four-cylinder Aurelio Lampredi engine and was realised by Sergio Scaglietti, is a milestone in the history of Ferrari.



## AN ICONIC FERRARI FOR AN ICONIC FILM-MAKER

Celebrated Italian film-maker Roberto Rossellini, the one-time partner of Ingrid Bergman, commissioned two extraordinary one-offs, based on sports models. In 1954 he realised the car pictured: a rebodied 375 MM.



## SPANISH GP, 1974: THE FIRST OF MANY VICTORIES FOR NIKI LAUDA

In his fourth race for Ferrari, Lauda scored his first grand prix victory in his 312B3-74, commencing a winning streak that would net three Constructors Titles and included two Drivers titles.





GRAFF

THE MOST FABULOUS JEWELS IN THE WORLD

[WWW.GRAFFDIAMONDS.COM/BUTTERFLY](http://WWW.GRAFFDIAMONDS.COM/BUTTERFLY)

# FERRARI MUSEUMS: NOW THERE ARE TWO



**I**t is the Ferrari museum of today and of tomorrow, with its roots in the extraordinary story of the Company's race and road cars. The enlarged structure offers unique experiences, like the Formula One simulator and a new area dedicated to children, who can also sit in an authentic racing car simulator. There are seven rooms, four of which are dedicated to the *California Dream* exhibition, with the cars that made Ferrari history in the US. And, naturally, there's also F1, with the World Champion racing cars.

## MUSEO FERRARI IN MARANELLO

■ VIA DINO FERRARI 43, MARANELLO

Tel: 0039 0536 949713

Open: every day, excluding 25 December and 1 January

Hours: from 9.30am to 6pm, from 1 October to 30 April and from 9.30am to 7pm from 1 May to 30 September

For ticket information, including combined tickets for the Museo Casa Enzo Ferrari, visit [museo.ferrari.com](http://museo.ferrari.com). For bookings of 15 people and more, and for any other information, email [museo@ferrari.com](mailto:museo@ferrari.com)

**I**t is the museum in Modena that allows visitors to retrace the adventure of Enzo Ferrari the racing driver, the creator of the Scuderia in the 1930s, and the constructor from 1947, to his passing in 1988. You can visit the family home, where Enzo Ferrari was born, and see the most representative cars from Enzo's history in the extraordinary main pavilion. You enter a kind of time machine that will take you through his remarkable history and numerous successes, with the help of projections that literally envelop the visitor.

## MUSEO CASA ENZO FERRARI

■ VIA PAOLO FERRARI 85, MODENA

Tel: 0039 0594 397979

Open: every day, excluding 25 December and 1 January

Hours: from 9.30am to 6pm from 1 October to 30 April, and 9.30am to 7pm from 1 May to 30 September

For tickets, including combined tickets for the Museo Ferrari in Maranello, visit [museocasaenzoferrari.it](http://museocasaenzoferrari.it). For bookings, email [info@museocasaenzoferrari.it](mailto:info@museocasaenzoferrari.it). For event information, email [eventi@museocasaenzoferrari.it](mailto:eventi@museocasaenzoferrari.it)



Gabriela Norris, Rex Features

FOR THE NEW EMPERORS



**DEWITT**  
REVOLUTIONARY BY TRADITION

# INTRODUCING THE CALIFORNIA T

*With its refined elegance and Formula One-inspired turbocharged engine, the new California T reinforces the quality of the aspirated Ferrari engines, while delivering the same sound, progressive torque, 560hp and a remarkable reduction in emissions and consumption. The California T is the perfect model for those who like a gutsy Berlinetta, faithful to the Prancing Horse tradition and, at the same time, an exciting Spider to be used for the sheer pleasure of driving*

Words **Antonio Ghini** Photography **Alex Howe**



These pages –  
the softness of  
the new lines and  
the elegant  
interior transforms  
the California T  
into an authentic  
granturismo,  
with the added  
power and the  
continuous and  
progressive torque  
of the revolutionary  
turbo engine





**I**t would be oversimplifying things to discuss the Ferrari California T purely by describing what it includes. That would be what car makers do. Ferrari, which makes dreams, has no need to sing the praises of the tremendous power of the new turbo engine, or the refinement of the lines, which, although very different, echo those that made its predecessor so extraordinarily successful. Nor do they need to draw attention to the wonderful details and softness of the leather. We let other people do all of that. It's much more fitting, and much more seductive too, to consider the California T's name, its genesis, and the emotions it can arouse.

The name California was born, in the late 1950s, in response to a specific request from people living

***The California T has a seductive name, one that can arouse many emotions***

## CALIFORNIA T ENGINE & SPECIFICATION

- Engine type – V8, twin turbocharged
- Total displacement – 3,855cc
- Maximum power output – 560CV/552hp @ 7,500rpm
- Maximum torque – 755 Nm.  
*With specific Variable Torque Management Software*
- Specific power output – 145CV/l
- CO<sub>2</sub> emissions – 250g/km
- Fuel consumption 10.5l/100km
- Weight distribution – 47% fr, 53% r
- Power-to-weight ratio – 2.9hp/kg
- 0-100km/h – 3.6 sec



These pages –  
fast and powerful  
when the roof  
is down, the  
California T has  
all the qualities  
one expects  
from a Ferrari



These pages – the V8 turbo demanded an in-depth study of the fuel and cooling systems. To the side of the radiator grille are two air intakes for the intercooler, and the deep vents on the bonnet help expel air







***The turbo engine has all the qualities of Ferrari's aspirated engines***

in the US state that is a world apart, even in that nation's history. People whose lifestyle was governed by a special climate, by a landscape rich with its own individual charm and by a way of being in which brilliance and intuition unite with the worlds of glamour and film.

During the 1960s the unique cars produced by a small Italian manufacturer in Maranello, which always took the lead in motorsport, became a global symbol of an exotic kind of success. To own a Ferrari was the dream of many, but a possibility for only a few. However, in California, these captivating sports cars, high in horsepower and with a very distinctive character, really weren't ideal. They were too hot, even with the windows open, and, above all, too aerodynamic and closed-in for the drivers to be visible behind the wheel as the lucky and much-envied owners.



These pages – the convertible 2+ California T's inviting interior utilises the central space and bridge areas to create extra room. Note also the new wraparound-style seats. Right, a view of the new engine, which is completely original and adopts innovative twin turbocharging technology, which helps to avoid turbo lag and guarantees both additional power and a reduction of emissions and consumption. Below, details of the Frau leather



The Italian driver Luigi Chinetti, who, with a number of major endurance race wins to his credit, moved to the US and established himself as a successful salesman, felt there was a gap in the market for a different type of Ferrari, one that would suit those living on the West Coast. As Enzo Ferrari's trusted friend and, just as importantly, as the Prancing Horse's importer to the US, Chinetti began to press for an open-topped model to be produced at Maranello.

Pininfarina's 250 Cabriolet proved that such a car could be a success. However, the California miracle was born in Modena, thanks to someone who

always considered himself a panel beater rather than a genius: Sergio Scaglietti. This coachwork designer from Modena with genius in his soul, not just in his hands, who invented truly magical bodywork for sports boats, took up Pininfarina's idea and worked his magic on the shapes, giving birth to the California, either with a long wheelbase or the short wheelbase of the SWB.

How valuable was his work? It made an irresistible car for those who really wanted to be looked at on Sunset Boulevard. His marketing was instinctive, a way of tailoring the perfect garment for big stars, the one they would have dreamed of.

**Montezemolo wanted a car based on the desires of a new generation of drivers**



a real Ferrari, with all the attributes for which it's so widely admired, but that can be used on Rodeo Drive, along the Croisette at Cannes, in Ginza in Tokyo or on the streets of Qingdao, China.

Like Chinetti in his day, Montezemolo now wanted the Company to line up alongside its most extreme racing cars a model that could be both pleasing to the eye and to the soul, one that translated the Company's sporting pedigree into thrilling performance. In 2008 a convertible was born, with a fast-action retractable hard-top, suitable for all types of use. Not just in terms of

looking good, but also for sports use, so much so that at events like the Ferrari Tribute to 1,000 Miglia or Targa Florio, a host of clients turned up with this model from the start.

Its name? California, of course. A model that immediately proved that even a Ferrari primarily created for pleasure and everyday use is still a Ferrari and one that doesn't lose its pedigree values. This car, with its beautiful aspirated V8 engine and, thanks to the rear space, the ability to accommodate more than two people, or luggage, without ever needing to open the boot, has

So, the first ingredient of a car named "California" is that it knows how to give pleasure to the people inside it. The pleasure of being in that car, in that place and at that time.

That magical name stayed in our hearts and memories from that time, until, in the mid-2000s, Luca di Montezemolo called together the people at the Company who develop new models and suggested that a Ferrari should be made that wouldn't take more traditional technical and sporting requirements as its starting point, but instead base itself on the desires of a new generation of drivers. Drivers who wanted to have



become Ferrari's most successful model ever.

The car was powerful testimony that desire to own a Ferrari isn't always motivated by the same reasons. Indeed, a significant number of those buying the California were actually purchasing a Ferrari for the first time.

This phenomenon is being repeated today with the new California T. As with all great successes, what is required is evolution, not revolution. What counts, as we said from the start, is the soul inside the model and what that soul transmits.

The California T transmits, first and foremost,

the spirit of California, with a design that makes pleasure and enjoyment its first objective. The turbo suggests that Ferrari wanted to make a connection between the return of the forced induction engine in Formula One and the turbo-charged road engine.

Since first appearing in the 1970s, that technology has made incredible advances. The turbo quietly helps by providing so much horsepower and wisely managing consumption and emissions. The characteristic, unmistakable noise of the Ferrari V8 sounds even more exciting

when stopping and starting at lights in fashionable locations where Californias are driven; it makes it a model that's completely in step with the new rules regarding social etiquette.

The profile, created from the refined style of the Centro Stile Ferrari, retains Pininfarina's aristocratic touch. Everything has changed, yet no breaks are apparent in the California's success. Visibly wider, softer, more muscular, more graceful, the California T has the virtue of maintaining continuity, while making important changes. The same is true of the interior too, with

**These pages -**  
with the lower  
supplementary  
lights underlining  
the sensuality  
of its design, the  
California T presents  
a strongly innovative  
rear shape. The rear  
diffuser with its three  
vents guarantees  
high levels of aero  
efficiency, without  
penalising the drag  
coefficient



**The California T has all the spirit and charm of its illustrious predecessors**

seats designed to combine comfort and sportiness, the central bridge that makes the seating area more graceful and functional, and careful research into the comfort of those sitting behind.

In conclusion, this is an authentic California, with all the spirit and charm of its illustrious predecessors. Now's a good time to remember the words of Paul Newman, who, don't forget, was not just a great actor, but also such a good driver that he achieved important results behind the wheel of Maranello models as well: "I have always dreamed of being able to use a convertible Ferrari in Los

Angeles. I even bought one, but after I left the dealership, happy and with the roof down, I stopped at a red light. What with the people who came up to see the car and those who recognised me, there was such a traffic jam that, reluctantly, I turned round and went straight back to the dealer. 'I'm sorry, but I'm giving it back to you. I can't have a Ferrari Spider. I don't think I would ever get to a single appointment again...'"

You see? When you talk about cars like that, describing technical specifications isn't just unnecessary. It's pointless!





# NO MORE SECOND PLACES

*The F14 T provides an original interpretation of the new Formula One rules, with the aim of providing the perfect answer to Chairman Montezemolo's ultimatum: no more second place finishes! Together with the single-seater and the team, the two World Champions Kimi Räikkönen and Fernando Alonso will both contribute to this objective*

*Words Antonio Ghini & Giorgio Piola Illustrations Giorgio Piola*



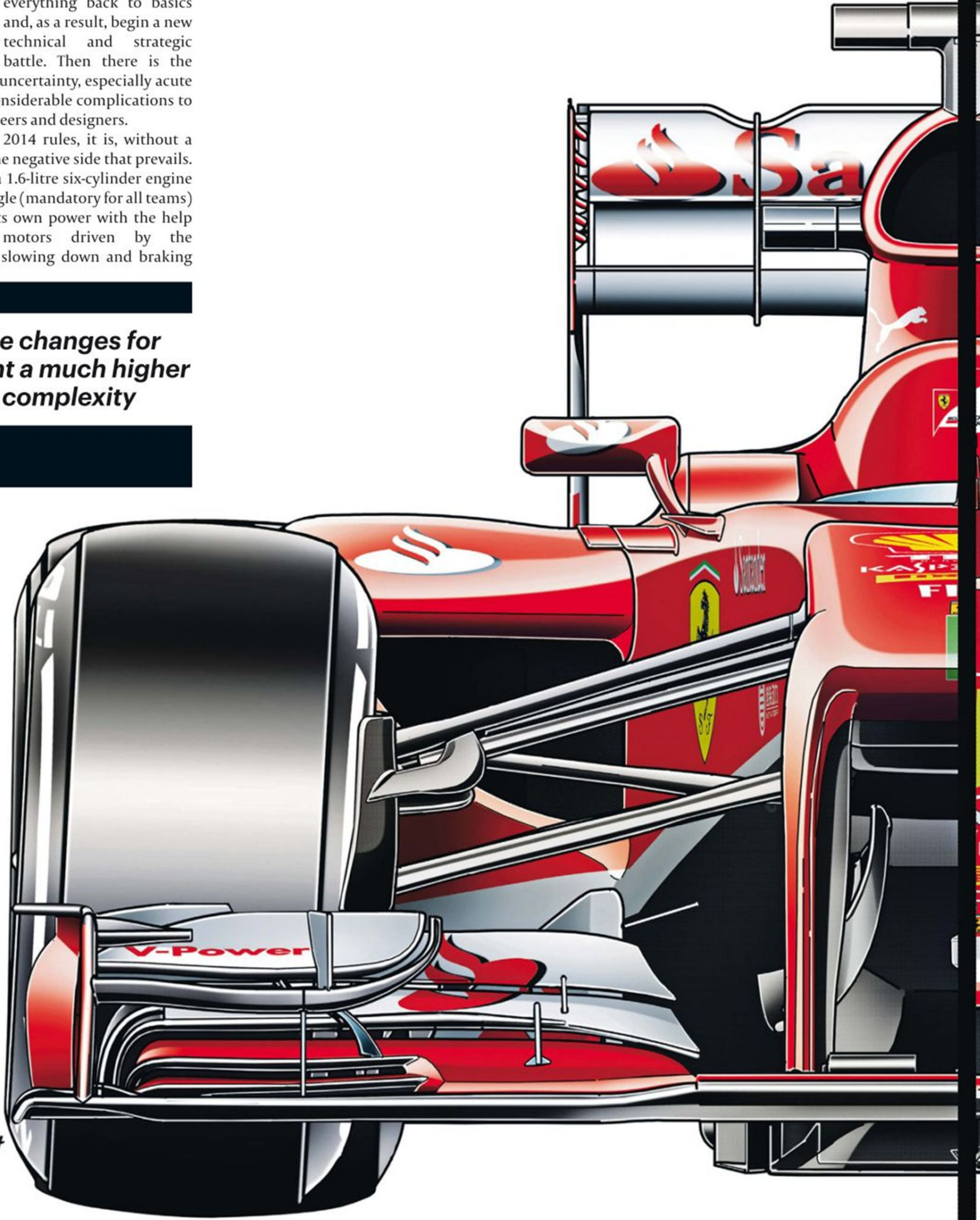
These pages -  
 Ferrari Team Principal  
 Stefano Domenicali,  
 with his drivers,  
 the two World  
 Champions Fernando  
 Alonso and Kimi  
 Räikkönen. The car  
 has completely  
 changed, including  
 the livery. Right,  
 Alonso and  
 Räikkönen's helmets.  
 The drivers have  
 chosen their numbers:  
 7 for Räikkönen,  
 14 for Alonso



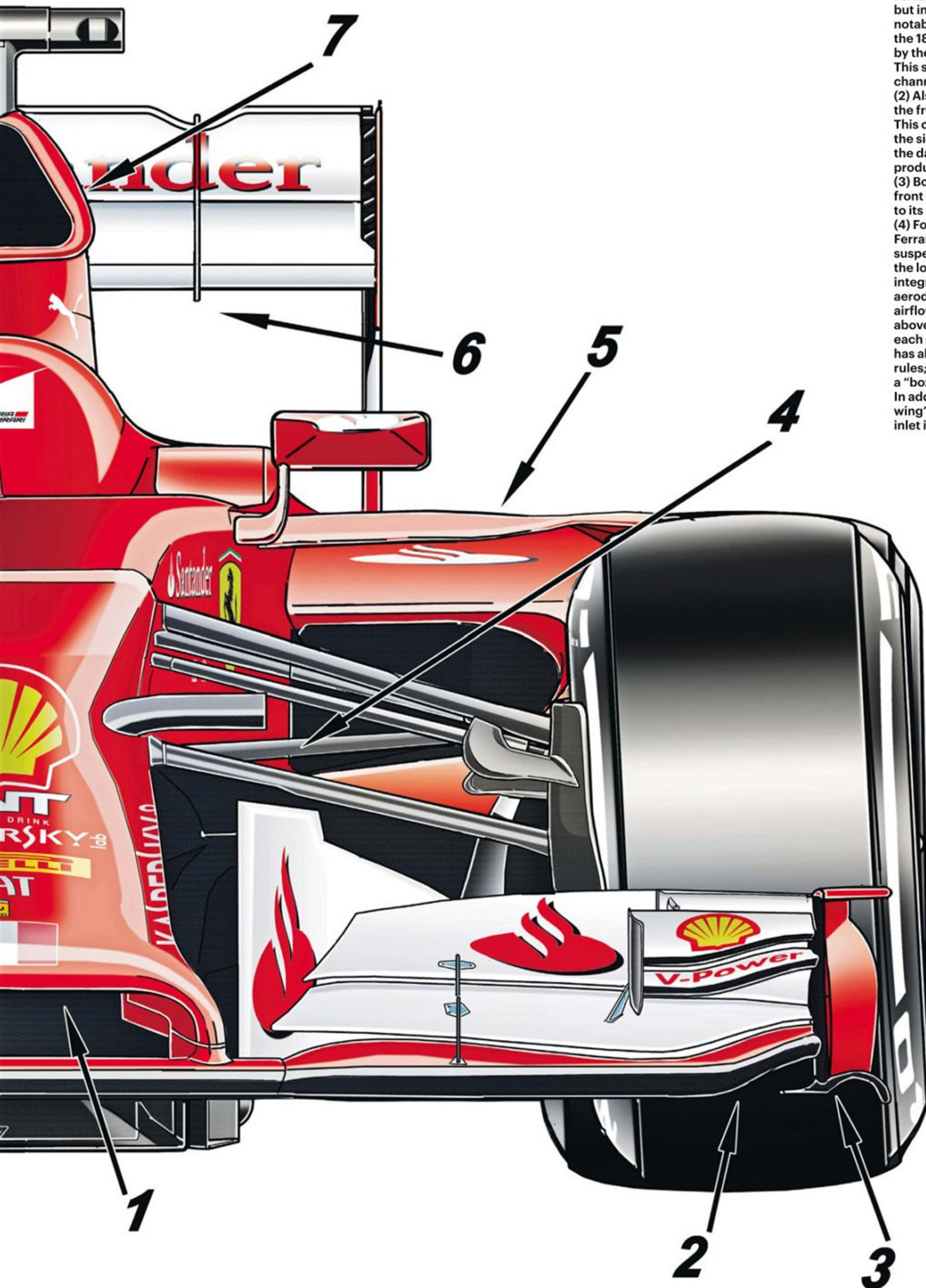
**T**here are always two sides to a rule change. There is the positive side that flows from an opportunity to take everything back to basics and, as a result, begin a new technical and strategic battle. Then there is the negative side, one of uncertainty, especially acute if the changes add considerable complications to the work of the engineers and designers.

In the case of the 2014 rules, it is, without a shadow of a doubt, the negative side that prevails. The introduction of a 1.6-litre six-cylinder engine with a 60 degree V angle (mandatory for all teams) that must increase its own power with the help of two electric motors driven by the energy produced in slowing down and braking

**The F1 rule changes for 2014 present a much higher level of complexity**

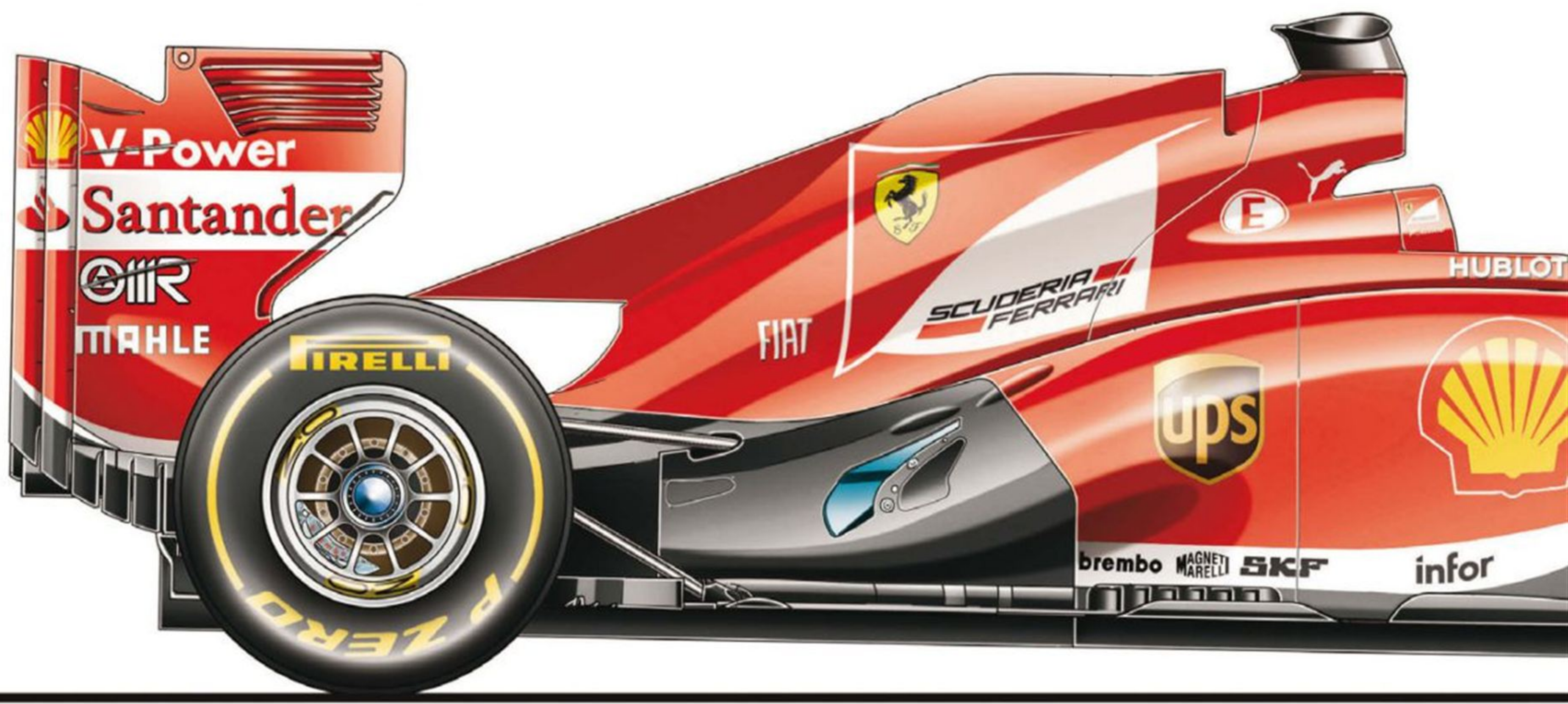
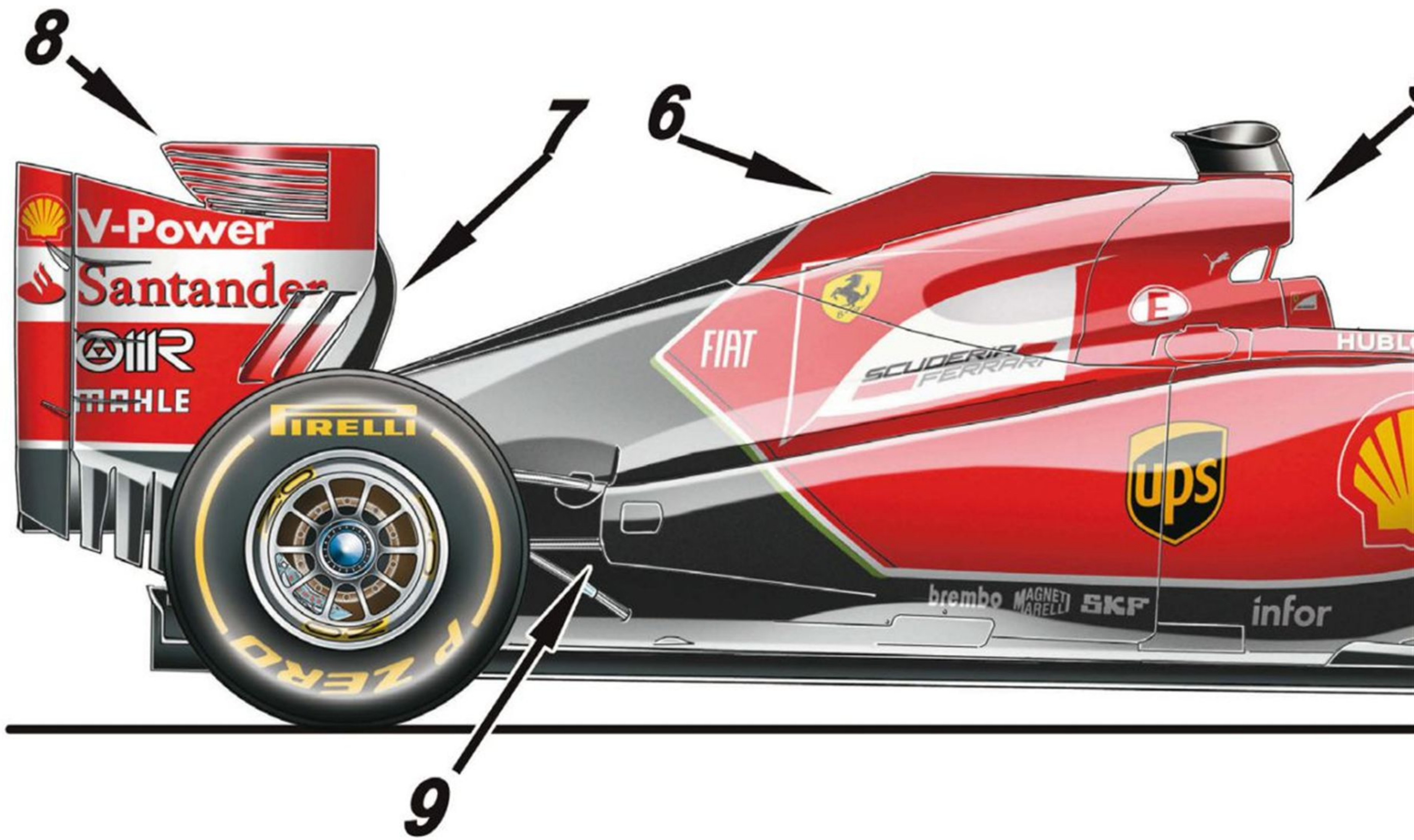




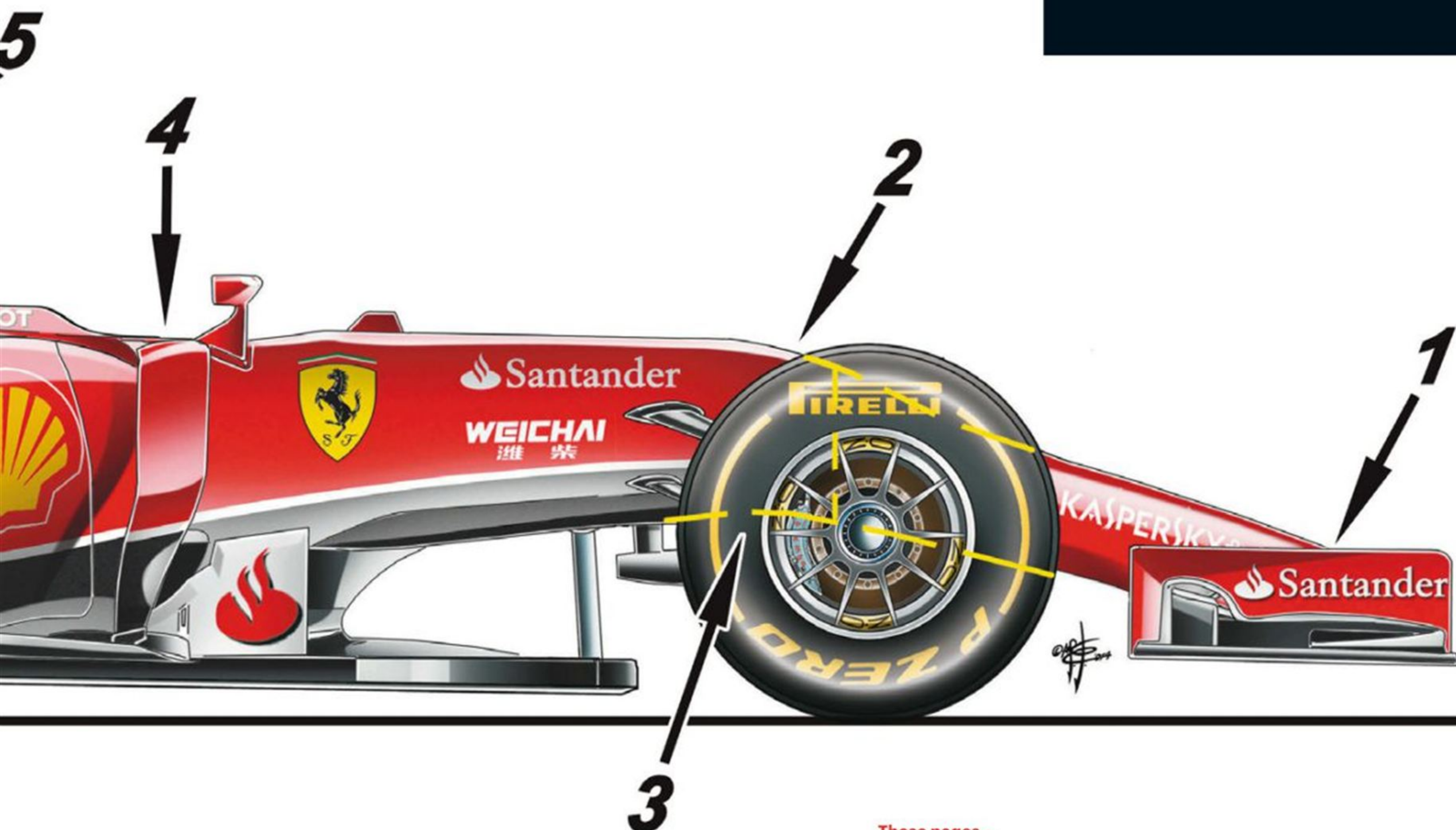


These pages – the illustrations on the following pages provide a comparison between the 2013 and 2014 F1 cars. The F14 T is a nonconformist Ferrari, with no prominent nose but instead a flat, wide one (1), notably low, in keeping with the 185mm limit laid down by the FIA for safety reasons. This solution has the job of channelling air beneath the car. (2) Also, due to rule changes, the front wing is 15cm narrower. This complicates the work of the side deflectors in mitigating the damaging turbulence produced by the tyres. (3) Both the endplates and the front wing, from its main profile to its raised flaps, are new. (4) For the third season in a row, Ferrari has retained pull rod suspension; together with the low-profile nose this integrates better with the front aerodynamics. (5) The F14 T uses airflow conditioners mounted above each other at the front of each sidepod. (6) The rear wing has also been penalised by the rules; it must be contained within a “box” reduced in height by 2cm. In addition, the lower “beam wing” is now banned. (7) The air inlet is triangular and smaller



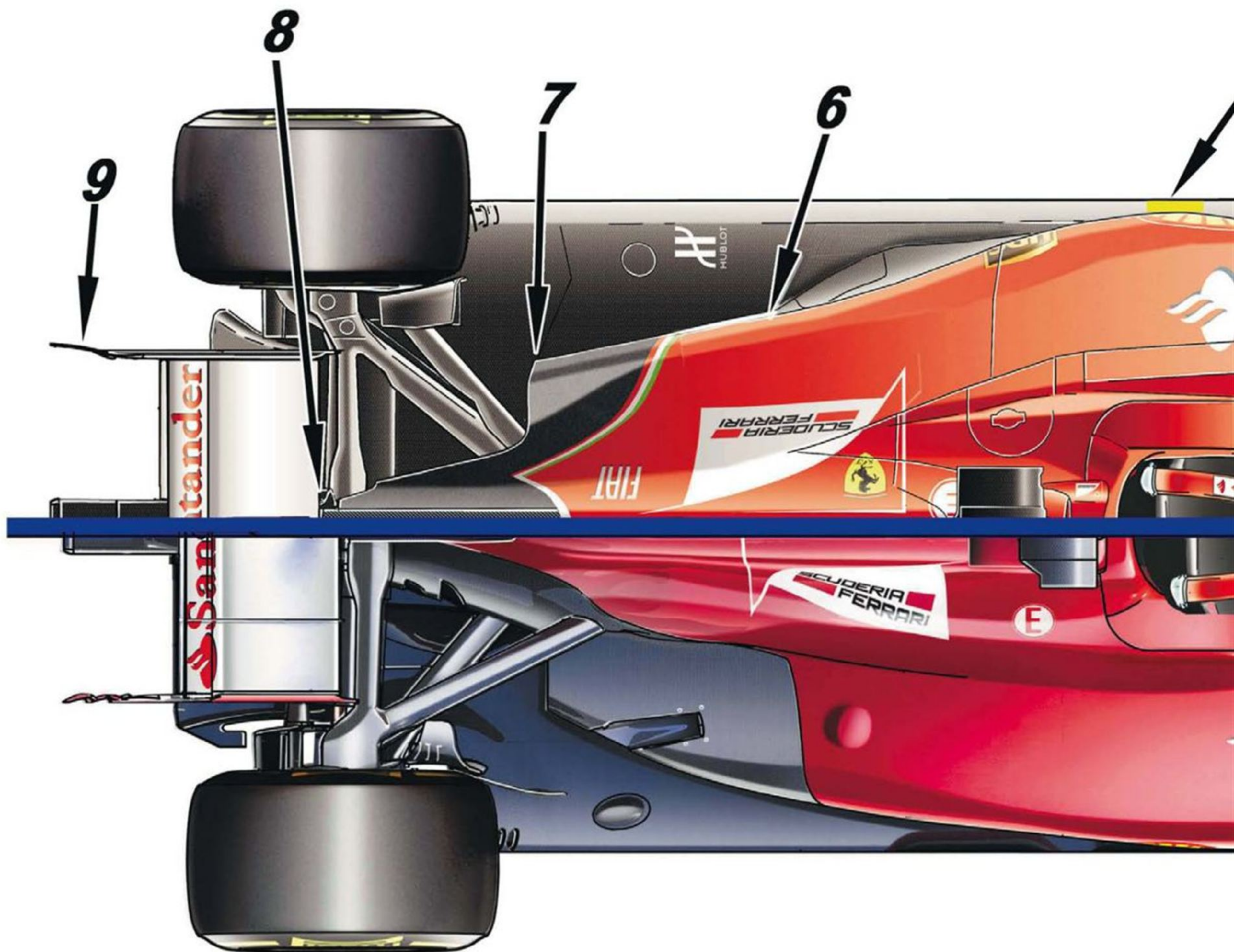


The F14 T's new nose  
is an extreme  
interpretation of the rules



These pages -  
it's not visible in the photograph, but Ferrari have interpreted the new restrictions on nose height in an extreme way. Indeed, to the low "duck" nose (1) they have added the innovation of cutting into the body (2-3) in such a way as to circumvent the rule and limit the negative effects of lowering the body, the aim being to make the most of the underside aerodynamics. (4) The sidepods are of similar dimensions to those on last year's F 138. Despite the increased need for thermal diffusion linked to the new "power train" they have conditioners mounted at the front and a reduced intake vent. (5) The air inlet is triangular in section. (6) The tapered engine cover has an obvious dorsal fin. (7) There are also innovations in the vertical boomerang-shaped supports. (8) The rear wing deflectors are also a first for Ferrari. (9) Hot air from the radiators is all channelled into the rear section of the sidepods





(that is to say, kinetic energy), and by thermal energy produced by the turbo system, presents us with much higher levels of complexity than we were used to with normally aspirated engines. As if this was not enough, the entire grand prix must be raced with only 100 litres of fuel, much less than the 140 or so used until the end of 2013, although with performance levels that will not be so impressive, to begin with at least.

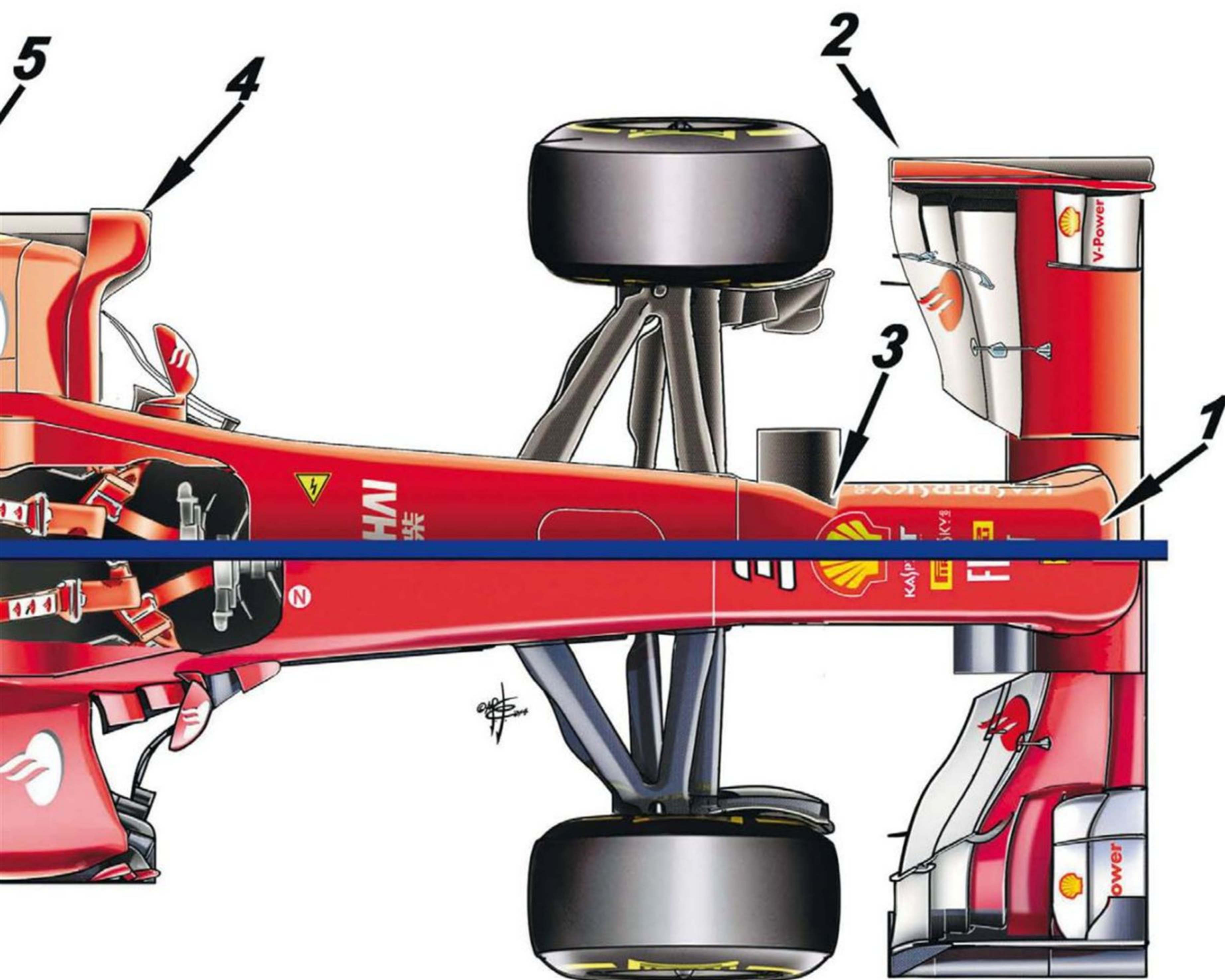
One of the major elements in this complexity is the management of the very high internal temperatures generated by this kind of "power train". This has forced the designers of the F14 T to create a kind of second car body that lies beneath the one that everybody can see. This "thermal vest" separates high temperature zones (essentially, those that house the exhaust

and the related deviation towards the turbine that determines the compression of the turbo) from the areas that contain the elements sensitive to excessive heat and that therefore always need to be carefully protected.

To give you a better idea, think of the electronic control systems, used not only for car management and all the controls available to the driver, but also for the many checks laid down by the FIA. Today's racing cars must carry control systems both for rules and safety. For example, if in the event of an accident the control system indicates that the driver has sustained a G number above five, it activates an emergency system that ensures he immediately gets the best assistance.

In fact, the new rules are so complex that, when the F14 T was unveiled on 25 January, what could

**Under the rossa skin is  
a pulsing world that meets  
new technical challenges**



be seen was very little compared to what was concealed, and what constitutes one of the key elements in aiming for success in the 2014 season.

Under the *rossa* skin (and the substantial black, a result of the need to cut down weight by reducing even the amount of paint), there is a pulsating world that plays a major role in another significant chapter of the new technical challenge: that of managing the air around the car during the race.

The primary function of this air is to contribute to the recovery of downforce, by means of the countless forms, wings and fins, all devised to make the air as useful as possible to the objective. The second function, obviously, is to ensure the cooling of the air/water and radiators. To this end, the air supplies the engine, which is super-

heated by the pressure imparted by the turbo. The third destination of the air through the car occurs when racing is at its most mysterious and least understood. It concerns the air's passage across the mechanical parts (but not just these), ensuring temperatures that do not endanger the functioning of the electronic elements.

It's a far cry from the era when teams could easily change engines between free and official testing in the space of a single morning. One wonders to what extent an operation previously considered routine will now be complicated in the age of power trains that combine multiple sources to produce the horsepower needed to be competitive during a grand prix.

It's a complexity that is destined to reach road cars sooner or later, because Formula One, with its

#### These pages -

(1) the F14 T's nose is low, flattened and even shorter than that of the F138. (2) The front wing is located 7.5cm within the outside line of the tyres. For this reason, the endplates have become even more convoluted and sophisticated; they will certainly undergo constant development throughout the season. (3) The rules require that the cameras should be placed in the high part of the nose near where it is attached to the chassis; before, the cameras were located strategically like flaps in relation to the main profile. (4) Airflow conditioners similar to those tested in the latter part of the 2013 season. (5) There's an amazing reduction in width on the sides (highlighted in yellow), notwithstanding the complex cooling of the power unit. (6) The so-called "cola zone" is highly tapered compared to last year. (7) All the heat from the sidepods is eliminated by circular vents. (8) Vertical pylons support the rear wings. (9) The new wing endplates are a development of those seen in the 2013 season





*These pages –*  
 on the first day of testing in 2014, in Jerez, the team wanted to send a signal of affection and of hope to the unforgettable Schumacher, for so many years part of the “family”. Then the F14 T took to the track for the first time, to better understand the car’s reactions and behaviour. A demanding task for Kimi and the team, work was then continued by Fernando in the weeks leading up to the start of the new season

## ***The rule changes offer a chance to develop the cars over the course of a season***

new rules, is looking to the future of road cars, aiming to make them more efficient in energy use, in terms of emissions and fuel consumption.

The rule changes, of course, offer another opportunity: begin the process relatively conservatively, ensure that all the new systems are harmonised, then accelerate development. The small zoo suggested by the various nose shapes lets you see this already. For safety reasons, the new rules have made it compulsory to lower the nose of the car. However, the designers have not restricted themselves to merely obeying the rules; in order to exploit the substantial air flows at the front of the car, they have come up with every kind of solution.

When we saw the F14 T for the first time, the edges of the hole above the wing reminded us of the nostrils of a hippopotamus blissfully wallowing in the water. Others’ noses are reminiscent of anteaters, armadillos, and so on. However, nobody has laboured simply to make a distinctive nose; they have instead been in pursuit of effectiveness, but in different ways. This allows one to understand, while keeping things in proportion, just how many other less remarkable





and visible technical novelties lie hidden in each of the cars. It's the tip of the iceberg.

There is one thing that all of this year's cars do have in common: reliability concerns. Consider the factors. Completely new engines developed at the test bench, then taken into competition after only three test sessions. They are also obliged to save fuel to reach the end of the race, and managed using strategies designed to make them thrifty and highly efficient. They are complex cars exposed to demanding thermal stress.

However, driving techniques revolutionised by major use of electronics, previously restricted to a few seconds of KERS initiated by the driver, provide another element of jeopardy at the start of the new championship.

In other words, merely getting to the finish in the early races will be a challenge. Having become used to F1 cars that rarely broke down, we will see how grands prix have returned to the past. In addition, there is now a limit of only five engines per driver for the whole season, with heavy penalties in grid position should any significant element of the power train be replaced. Remember, this includes the three power sources – the endothermic, plus the two electric motors – as well as their various control systems.

This too will be part of a strategy that will ensure the Gestione Sportiva can avoid Chairman Luca di Montezemolo having to repeat that, for Ferrari, second place equates to a defeat.

With fingers crossed, we're aiming for a season that will be different to recent years. A 2014 in which two World Champions like Fernando and Kimi can take great satisfaction; because their satisfaction is the joy of the whole of Ferrari.



...viane.com

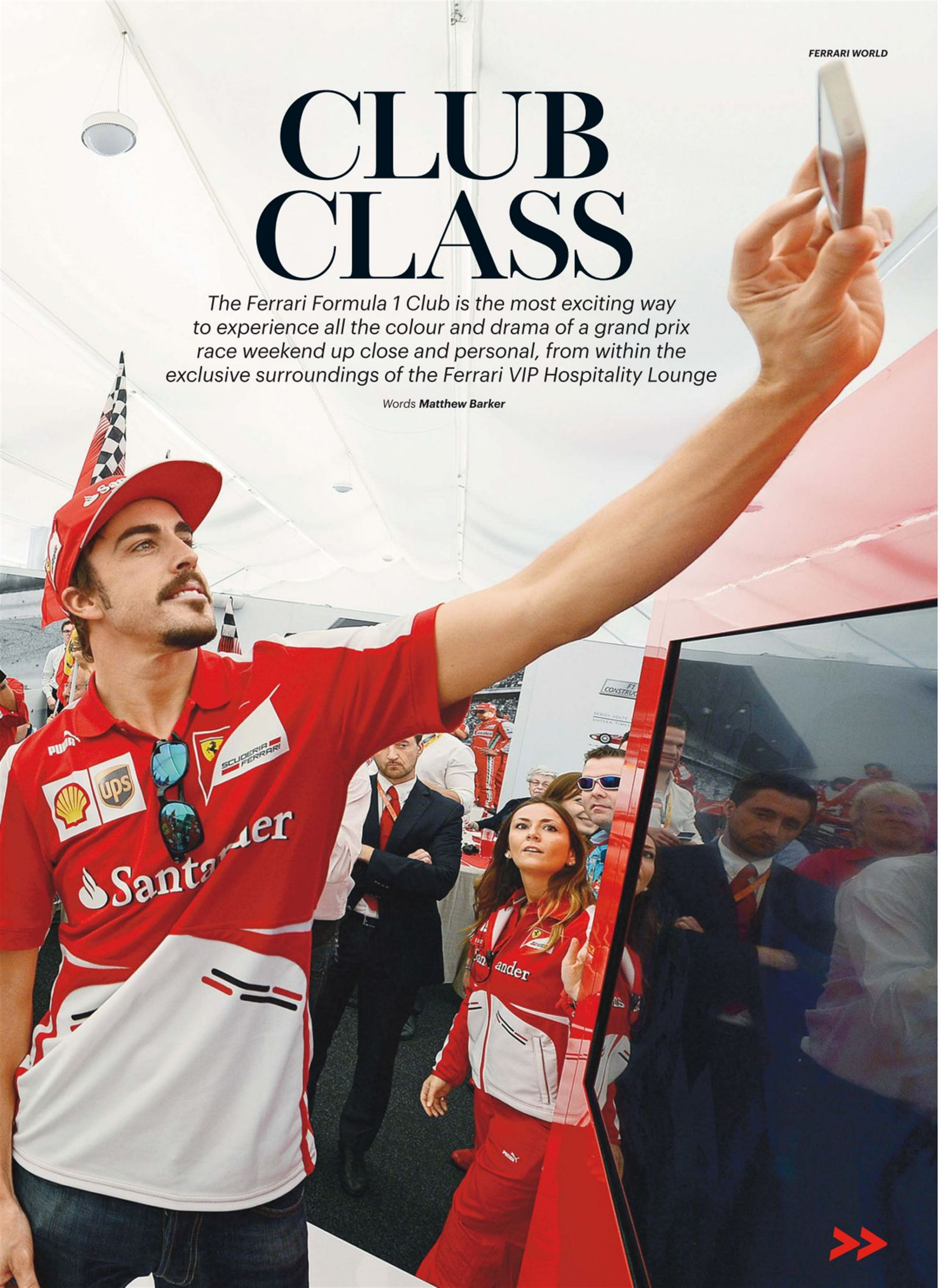




# CLUB CLASS

The Ferrari Formula 1 Club is the most exciting way to experience all the colour and drama of a grand prix race weekend up close and personal, from within the exclusive surroundings of the Ferrari VIP Hospitality Lounge

Words **Matthew Barker**



**L**t has to be the ultimate race-going experience for any discerning Ferrarista. Getting to the Paddock itself can be quite a challenge at times, but to spend a whole grand prix weekend enjoying the best VIP hospitality, deep in the pulsing heart of the Scuderia, is surely what every racing fan's dreams are made of.

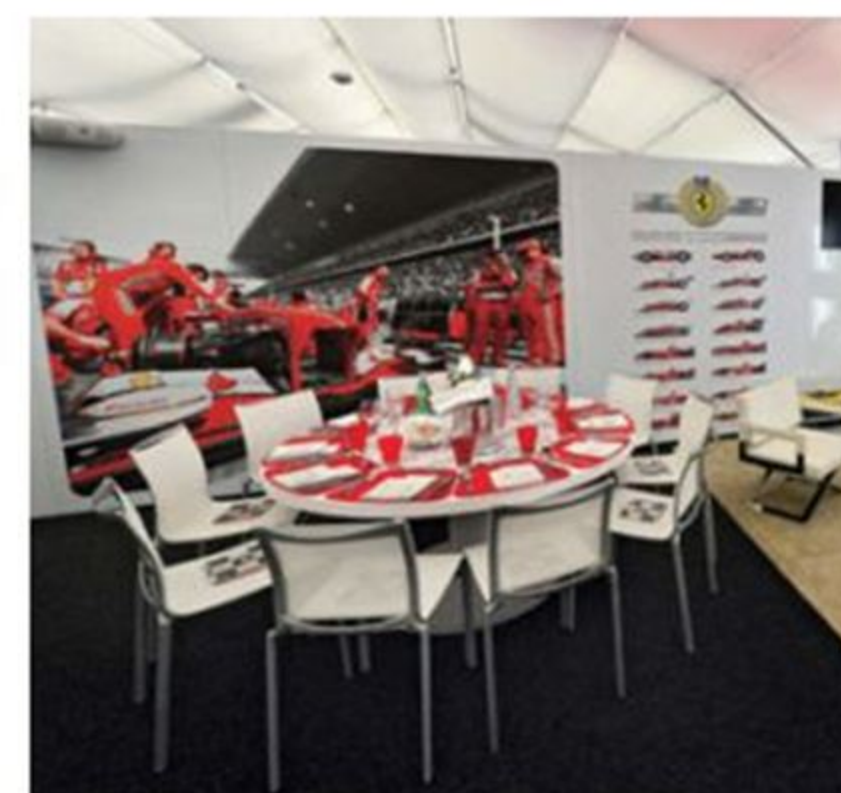
The Ferrari Formula 1® Club offers you the chance to rub shoulders with the motorsports elite and to experience being in close contact with the racing world, becoming part of the Scuderia family, meeting key personnel and receiving VIP treatment all the time. With Ferrari Hospitality, everything is created around the guests.

From a privileged location it is possible to watch the race unfold with all the drama that Formula 1® offers on and off the track. And there's more: the chance to witness one of the live interviews with the Scuderia Ferrari drivers and key team members, who will be talking about race strategies and car set-up, and sharing with the public what is going on behind the scenes of the "Circus". There's also the pit-lane walk, together with the private visit to the Ferrari pits, which will take the guests as close as possible to the track action.

Attending the Ferrari Formula 1® Club ensures that every grand prix remains a very special occasion: exclusive gifts, gourmet lunch and fine wines, as well as an open bar with Champagne served all day long, will help you celebrate the most exhilarating races of the season in style.

Ferrari staff are ready to assist you constantly, ensuring your time as a guest is never less than perfect. Should the on-track bustle and commotion ever get a little too much, you can step back and enjoy the comfort zone within the Club's plush surroundings. It's the ideal way to indulge yourself while soaking up the atmosphere of one of the world's greatest sporting occasions.

To give you an idea of what the Ferrari Formula 1® Club represents, here are a few comments taken from the guest book: "The introduction and photographs with Alonso are a lasting reminder for my son James and the photograph is already his Facebook profile picture!" *Chris from the UK.* "I must say that I have been astonished at how open, warm and friendly the atmosphere has been, not only in the Club, but also down in the pit garages, where the technicians and engineers were



**Enjoy the best of VIP  
hospitality deep in the heart  
of the Scuderia Ferrari**



Opposite page – a warm welcome is guaranteed at the Ferrari Formula 1 Club, with Prancing Horse staff always on hand to help you celebrate in style



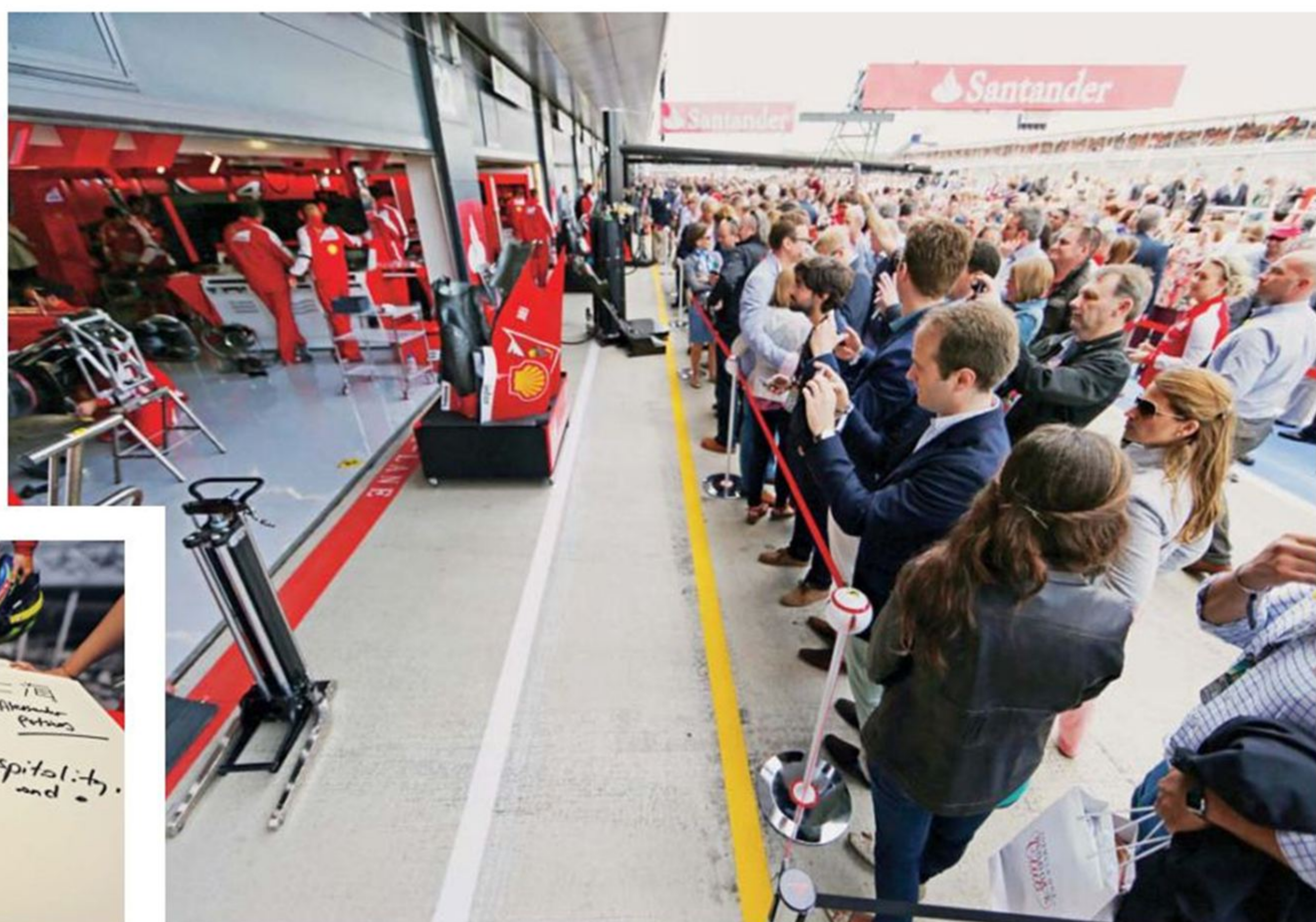
This page – the many messages left in the guest books by participants at the various grands prix (bottom, left) are testimony to the magical atmosphere in the Ferrari Formula 1 Club



only too happy to speak with us and answer questions, and they welcomed us to come in and chat," *John from the US*. "The atmosphere, and the food, was great," *Lawrence from Australia*. "My son and I enjoyed the event with the garage tour and meeting with the drivers as key highlights we will cherish," *Rajeev from Singapore*. "You did a wonderful job of welcoming us to the 'family' and we thoroughly enjoyed it," *Alex from Canada*.

You can choose from 19 races in 18 countries across five continents, with each individual grand prix bringing its own surprises and its own unique flavours. The Ferrari VIP Hospitality will be your golden key to open the gates of Formula 1® glamour and passion, stepping into the world's top-class motor entertainment event.

For further information and to book, visit [ferrarif1.club.com](http://ferrarif1.club.com) or send an email to [ferrarif1club@ferrari.com](mailto:ferrarif1club@ferrari.com)





**These pages –**  
the 250 GT  
California Spider  
realised by  
Scaglietti in the late  
1950s is now one of  
the most coveted  
collector's pieces.  
With the same  
spirit, Ferrari today  
launches the new  
California T, which  
combines the  
latest technology  
with elegance  
and driveability

# CALIFORNIA FOREVER

*In the late 1950s, Luigi Chinetti, Ferrari importer to the US, posited a Prancing Horse model that would provide Californians with the ultimate in enjoyment. In 2008, Luca di Montezemolo proposed a new version that would provide the whole world with the same sense of enjoyment. Three famous designers tell the story of this celebrated Ferrari model*

Words **Leonardo Fioravanti, Paolo Pininfarina, Flavio Manzoni**  
Photography **Alex Howe**



# LEONARDO FIORAVANTI

Chief Designer at Pininfarina for 24 years, Fioravanti remembers the genesis of the first California, born in 1957



**THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE:** What did the California represent when it was born, in terms of style?

**LEONARDO FIORAVANTI:** It was a type of aesthetic "summa" of all of the research developed by Pininfarina and Scaglietti on the Ferrari

Spider concept. It still constitutes *the* reference point for this type of car today.

**TOFM:** What lifestyle messages did a person choosing the car transmit at the time?

**LF:** Above all, it was one of elegance, with a touch of true outdoor sportiness, transmitted with a certain nonchalance.



**These pages -** the 250 California's famous 3.0-litre V12 engine and, right, the beautiful wooden steering wheel, with aluminium spokes. At the centre, the black Cavallino on a yellow background that touches the heart of those who occupy a Ferrari driving seat



**'The California meant the American Dream and endless beautiful weather'**



**TOFM:** What importance did the name "California" have for the image of this particular model?

**LF:** That of the American Dream, of power and endless beautiful weather, of a car to be used always with the top down.

**TOFM:** Could we say that the California is a kind of wolf in sheep's clothing?

**LF:** It's not enough to call this car a wolf just for the few races run in the US. Of course, the spiders of the time didn't have the same performance!

**TOFM:** In your opinion, what was the most seductive characteristic of this model?

**LF:** The sheer beauty translated by the people at Pininfarina at the time, with absolute rigour in their ideas, in the proportions and in the details.



# PAOLO PININFARINA

In 2008, Pininfarina revealed a new California style. The current CEO tells us about the creative process



**THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE:** What did the California represent in 2008, when the name reappeared?

**PAOLO PININFARINA:** The 2008 California was a major innovation from the architectural point of view.

Ferrari returned to the open-top GT car by front-mounting the eight-cylinder engine – an unheard of solution. In addition, the model featured an element that had never before appeared in a Ferrari: the retractable hard top that transforms the car into a versatile coupé-cabriolet.

The project was developed from 2005 in collaboration with Ferrari by a Pininfarina team managed personally by my brother Andrea, a team that was involved in the programme with great

enthusiasm and dedication. Unfortunately, in September 2008 my brother was unable to attend the presentation of the car, which he was particularly fond of, and so it fell to me to represent the company at Maranello.

Overall, the styling is characterised by smooth, harmonious and muscular forms that indirectly make one think of the great GTs of the early 1960s, not just the California Spider, but also the 250 SWB and even the 275 GTB from 1964: my grandfather Pinin's great masterpiece. There are also some fairly explicit echoes of the past, such as the oval-trapezoidal-shaped radiator grille surrounded by a chrome border, the air outflow with three vents on the front wing and the cut-off rear.

However, these legacy elements are placed within a design context that is not just contemporary, but is pretty advanced, with very careful treatment of the surfaces.

**'The California driving experience suggests a sporting-elegant lifestyle'**

**These pages – the design revolution on the 2008 California was the integration of coupé and convertible. It also featured a sumptuous and highly versatile interior and generous space in the rear**





**TOFM:** What kind of lifestyle message does it send out to someone choosing the car today?

**PP:** The use of a front-mounted eight-cylinder engine that, compared to Ferrari standards, appears to perform relatively moderately, and which positions this model as a road car and not necessarily a high-performance one. The California driving experience is one of a sporting-elegant lifestyle, and definitely not an extreme one.

**TOFM:** What importance does the name California have to the image of this model?

**PP:** The name California is absolutely appropriate. In the imagination, but also in reality, California is a world that's made of nature, of strong light and colours, of desire for life in the open air. All these sensations can be lived intensely via the driving experience. Even the metallic blue colour used in



its presentation model at Maranello was perfect, an obvious reminder of the windswept clear blue sky typical of California.

**TOFM:** Could we say that the California is a kind of wolf in sheep's clothing?

**PP:** In a certain sense, yes. It certainly puts comfort first and assumes a more relaxed driving style. But even so, the 2012 version was fitted with a 490hp V8 and had a specific power of 114hp/l!

**TOFM:** What is the most seductive feature of this new model?

**PP:** I love the compact volumes of the flanks, achieved by reducing dimensions, the rear overhang and, in particular, the strong side line that supplies tension and dynamism to the body. I also like the fact that these elements are all there in the new model currently being presented.



# FLAVIO MANZONI

Thanks to the dedication of its Director, Ferrari Design has applied a new philosophy in the development of style



**THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE:** What does the new California T represent in terms of styling and design?

**FLAVIO MANZONI:** This model has been totally redesigned, while also respecting the memorable features that made the previous model

famous. The car's bodywork is the expression of an elegant balance of concave and convex surfaces that gives the California T the appearance of a refined Ferrari GT. In terms of dimensions, the new car is wider, lower and more sporty, without being excessively aggressive, and so remains in its formal expression the most "classic" and elegant Ferrari.

**TOFM:** What kind of lifestyle message does it send out to someone choosing the car today?

**FM:** The California models have always attracted a clientele that places beauty above sportiness. This is what happened in the 1960s, it happened again five years ago, and this desire to combine pleasure in aesthetics and luxury with driving satisfaction will be repeated with the new T.

**TOFM:** What importance does the name California have to the image of this model?

**FM:** The impulse to develop this model came from the US, where the importer at that time, Luigi Chinetti, had uncovered demand for a highly sporty and seductive car you could experience with your hair blowing in the wind! The very

**'The California T conveys a total sense of freedom, of the sun, of luxury and style'**



name California speaks volumes about the kind of customer anticipated. They were the years of James Dean in *Rebel Without a Cause*, of the emergent rock 'n' roll culture, of hot rod culture. The name California was perfect for people of high social standing, but with a healthy element of freedom and nonconformism and, in a certain sense, of rebellion. These values remain highly significant and the language of the contemporary California responds to these demands.

**TOFM:** Could we say that the California is a kind of wolf in sheep's clothing?

**FM:** Absolutely, at least in the sense that, from the beginning, the engine was that of the 250 GT, produced in what were essentially racing versions,



**These pages - refinement and obsessive attention to detail are the California T's main characteristics. The new model maintains a sense of continuity with the past, but has been completely redrawn to present a more harmonious, contemporary style**

such as the Tour de France and the GTO. Today, with the significant increases in horsepower and performance from the turbocharged engine, the California T is a wolf that's scarcely tamed at all.

**TOFM:** What is the most seductive feature of this model?

**FM:** I would say you need to look for it in the sense of the total freedom it conveys by interpreting an ideal of life one strives to achieve. Freedom in the dream of technology, of the sun, of luxury and style. What could be more beautiful than driving, together with the right companion, your hair flowing in the wind, with the entrancing music of the Ferrari engine, along a road that unfolds before you, perhaps set high above the Pacific, as sunset approaches?





THE WORLD'S PREMIER DEALER  
IN SCIENTIFICALLY DOCUMENTED  
ASIAN ANTIQUITIES

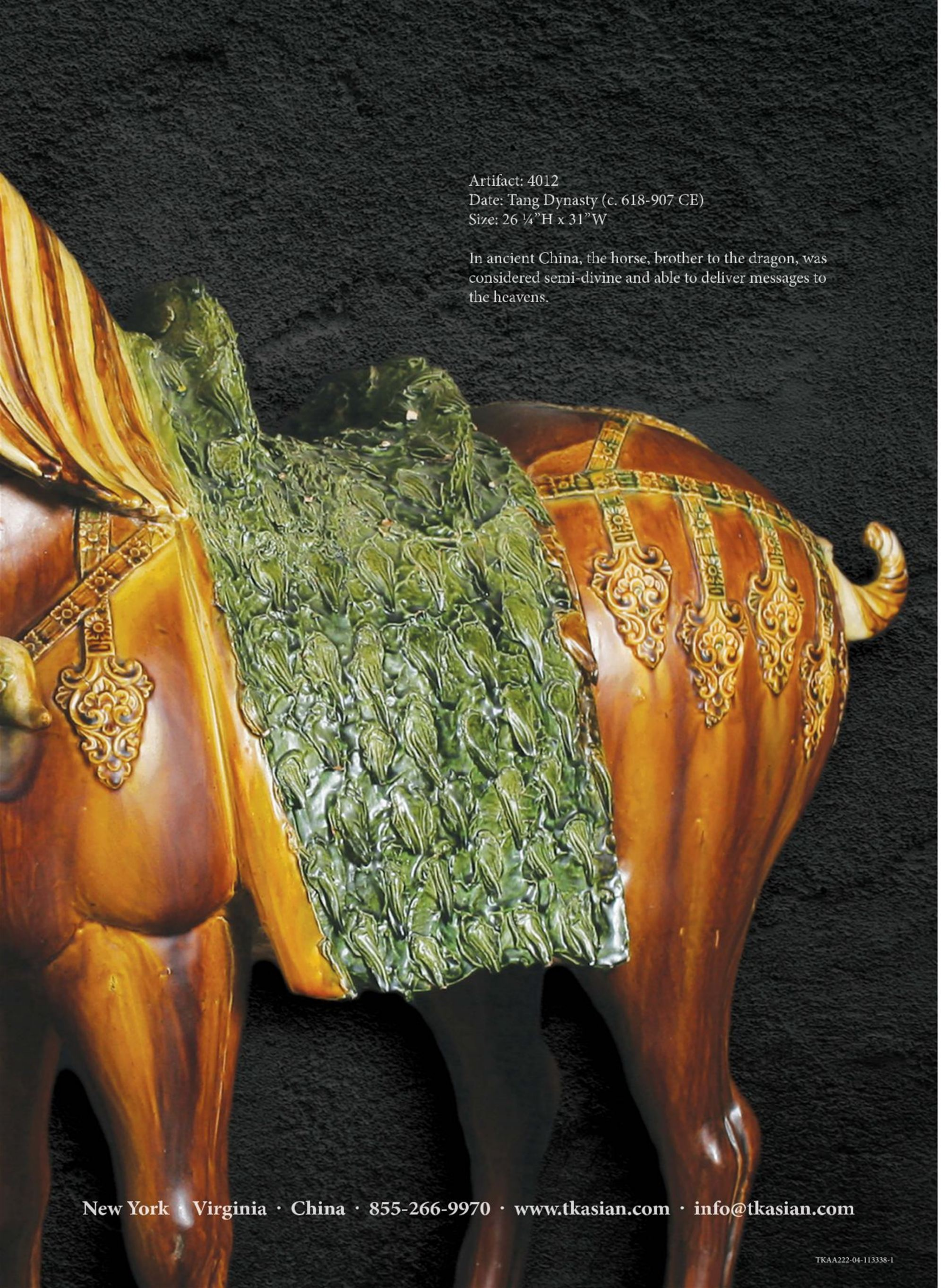
WELCOMES 2014

Chinese New Year  
The Year of Horse

马年吉祥



Increase your awareness of the latest scientific testing methods available to protect your art/antiques investments with a buyer's protection strategy. "A Meaningful Guide to the Scientific Authentication of Asian Antiquities" is available through the David Brown Book Company at: [www.oxbowbooks.com](http://www.oxbowbooks.com)



Artifact: 4012  
Date: Tang Dynasty (c. 618-907 CE)  
Size: 26 ¼" H x 31" W

In ancient China, the horse, brother to the dragon, was considered semi-divine and able to deliver messages to the heavens.

**These pages –**  
Silicon Valley has never looked more like a space station positioned in a future that, in reality, is our present. Lord Norman Foster's building for Apple, due to open in 2016, seems to deliver this exact message

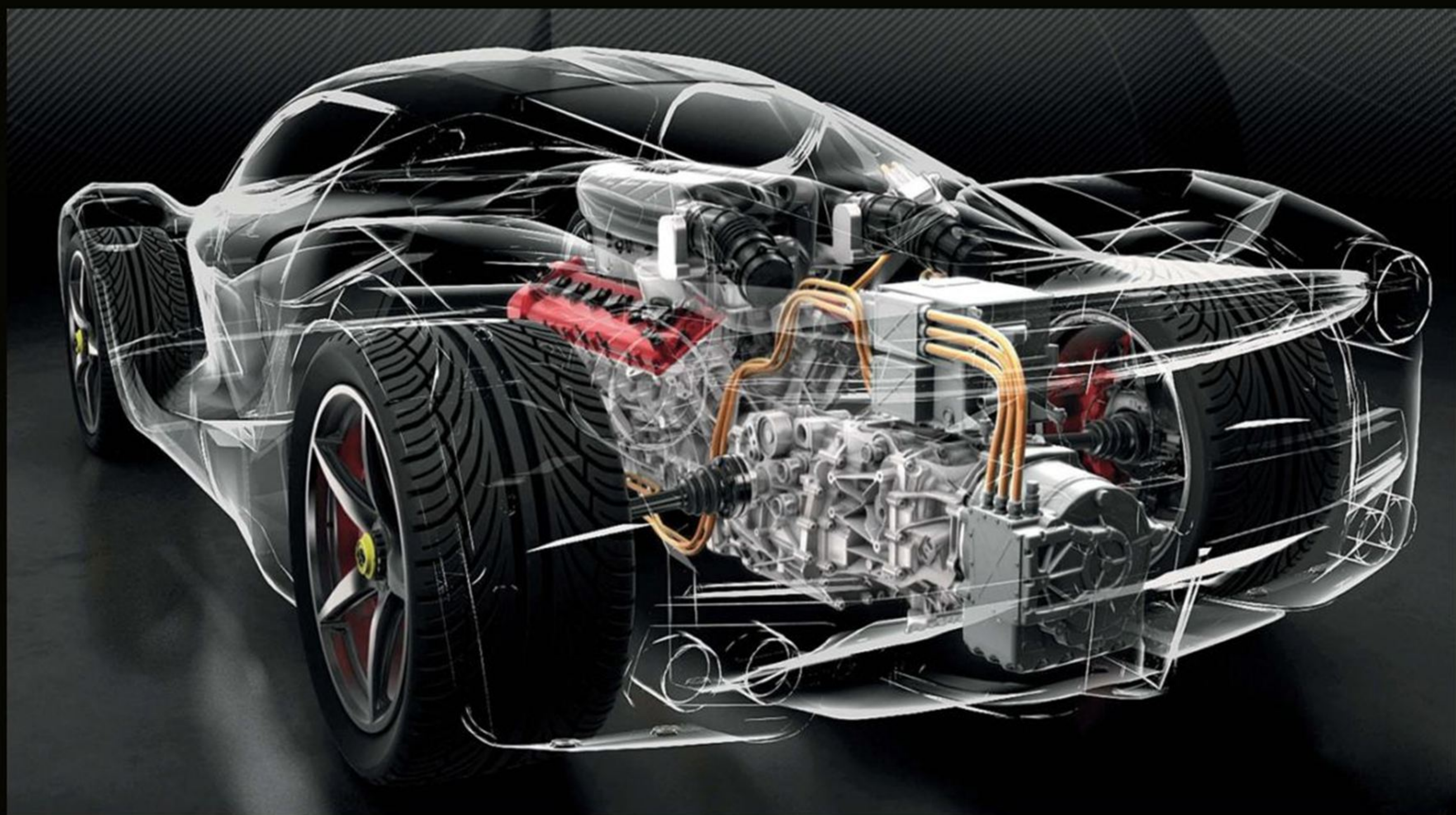


# INTO THE VALLEY

*Cave drawings, hieroglyphics, cuneiform script: man learnt to use symbols before the invention of the alphabet. The advent of information technology has given new impetus to this form of communication. The journey undertaken by the genius creators of Silicon Valley re-employs this "language" to reach new and unimaginable heights. At Maranello, just like in Silicon Valley, every day one thinks only of the future*

Words **Stephen Bayley**





# S

panish explorers called it the “hot oven”. In the Conquistador Hernan Cortés’ day, California stretched from roasting Baja (now Mexico) to deep-frozen Alaska, the 49th and most northerly member of what is now the US. That’s a whole 10 degrees of latitude.

To Cortés, California was, quite literally, the end of the geographical world. It was an end full not of disaster, but of astonishing richness and promise. One of the very first Spanish printed books, a volume dating from 1510, describes California’s bizarre vegetation and spectacular prospects, offering the intrepid a beguiling invitation. Every possibility collided here.

But “hot oven” is not really the right metaphor. California is much more of an experimental laboratory than a mere kitchen. Its geographical extremity both attracts and stimulates pioneers of all stripes, cults of every type. In fact, perhaps it really is an island of sorts: an isolated place with a culture all of its own.

Freakish behaviour, exuberant pop culture and unequalled high technology (plus, latterly the wilder shores of venture capitalism) share prominence in the composition of the state’s personality: inventions and innovations define California. In 1911 there was the first movie studio. Planning of State Route 1 began in 1934. This later became the Pacific Coast Highway, surely the planet’s greatest road (if you enjoy driving).



**This page –** top, the advanced technology of the LaFerrari, presented last year. Just like in California, at Maranello one can only look to the future, because, in every sector, the opportunities for technological progress must be grabbed immediately. Above and right, examples of progress: one of the first Macs and a 3D printer

Disneyland opened at Anaheim in 1955. The Summer of Love took place in 1967 and, seven years later, two drop-out long-hairs called Wozniak and Jobs started computer hobbying in a garage at 2066 Crist Drive in Los Altos, a humdrum Bay Area ‘burbs. (This, the home of Apple, is now recognised as being a national historical landmark.)

In the four decades since, the area has become synonymous with the technology pioneers and brands that have come to dominate our lives. Can you remember a world before eBay, Facebook, Google, Intel, Netflix, Pixar, Twitter, or YouTube?





Commerce, consumption, social interaction, and entertainment: this is an omnipotent global hub.

The South Bay Area of San Francisco was first called Silicon Valley in a 1971 article in a trade paper called *Electronic News*, although the area's technical credentials are much older. The Naval Air Station at Moffett Federal Airfield was an early stimulus to communications research. And so too was the presence of Stanford University. In 1956, William Shockley, inventor of the transistor at Western Electric, set-up his own labs. Emigrants from Shockley Semiconductor eventually created Intel. Xerox's Palo Alto Research Center pioneered many of the technologies Steve Jobs was later so adroitly to lift.

But lifting is fine. As Picasso knew, the great artists don't borrow, they steal. Everyone knows how the *garagistas* of Apple and more recently Google (another Silicon Valley institution) have changed work and play, but – despite their irreverent approach to habits and their superlative technical authority – they have not changed the way we drive. At least, not just yet.

Significantly, “garage” is a notion that connects the early history of computers with cars. Long before Wozniak and Jobs, Bill Hewlett and his friend Dave Packard built an audio-oscillator (used in Disney's *Fantasia*) in their Addison Avenue garage in Palo Alto. On such romantic stuff are enduring myths established. But in Silicon Valley, the garage metaphor goes only so far. Historically, the car certainly had its part to play. The great *New Yorker* journalist E B White said, “Everything in life



**“Garage” is a notion that connects the history of computers with cars**



is somewhere else, and you get there in a car.”

Everybody in California is looking for something and, naturally, they look for it in a car. However, even if Apple's Jony Ive, perhaps the most influential product designer of all time, is an old-fashioned car lover, Silicon Valley is not interested in the automobile. Realtors in San Francisco now advertise as a consumer benefit properties with easy access to the company bus stops serving Apple's Cupertino and Google's Mountain View campuses.

Instead of churning the starter on your 250 California and listening to those Webers hissing and sucking until exactly the right charge is ignited in those cylinders and the glorious Ferrari erotic rattle follows, Silicon Valley is, when it has ended its affair with plush wi-fi connected buses, becoming preoccupied with the driver-less car.

True, Americans have been interested in robot automobiles since pioneer designer Norman Bel Geddes showed a radio-controlled electric car at the 1939 World's Fair while Harley Earl's 1950s concept cars had primitive electronic guidance systems. But these were fantasies of *Popular Mechanics* magazine. This time it is real.

Never mind that anyone who has used adaptive cruise control or Parking Assist knows what it is like sitting on a smart bomb, the fully functional autonomous car is becoming an R&D imperative throughout the car industry and also outside it. Google has a fleet of pilot vehicles using a remote sensing technology called LIDAR (Light Detection and Ranging). They have roof-mounted 64 beam



**This page –**  
courageous visionaries:  
top, Facebook founder  
Mark Zuckerberg;  
middle, Google executive  
chairman Eric Schmidt;  
Apple founders Steve  
Jobs and Steve Wozniak



lasers continuously generating 3D maps of the car's surroundings.

This autonomous fleet (which, I am inclined to write, "inevitably" comprises mostly the vegetarian Toyota Prius) is tested around scenic Lake Tahoe, crossing the Golden Gate Bridge and on the twisty turns and hills of San Francisco's Lombard Street. In 2010, Audi sent an autonomous TT at racing speed up Pike's Peak, a fine technical demonstration that excited no spectators except palpitating nerds in lab coats.

The driver-less car is a concept defined in negativity: you find your journey boring and your car lifeless? You have no sense of thrill in the control of a powerful machine? You think travel is an experience to be endured rather than enjoyed? Hand it over to the robots and lasers. You may also be the sort of person who prefers a vitamin injection to a glass of Napa's finest.

A Ferrari, by contrast, will always be defined in

***In four decades, Silicon Valley has become an omnipotent global hub***

These page - information technology has taught us the importance of the language of symbols: every little icon conceals a whole world



This image – the influence of companies like Apple and Facebook continue to change the way we communicate and now even perceive our daily lives



**The question is: just how automated do we want life to be?**

an excess of extreme positives. Appearance, power, sensation, risk. Absurd when we could have micro servo-mechanisms and gigabytes steer for us? Of course. That's part of the intense pleasure.

The inventor and engineer Matthew Boulton had governors controlling his steam engines 250 years ago, ingenious mechanical devices that prevented over-speed. They were primitive robots. Thirty years ago, the technology existed for a DC-10 to take-off and land with no humans on the flight deck, but even the most rudimentary consumer research found resistance to the idea. Just how automated do we want life to be?

Elon Musk, PayPal entrepreneur and restless incubator of big ideas, has an answer. His Tesla is the first car company to emerge from an electronic, rather than industrial, culture: squeaky Silicon Valley rather than factories and race tracks. It promises 90 per cent autonomous capability by 2016. Anticipating this, two years ago Nevada was the first state to allow driver-less cars. Is anyone off to bed tonight to dream about being driven by a Tesla around Las Vegas? I'd be surprised.

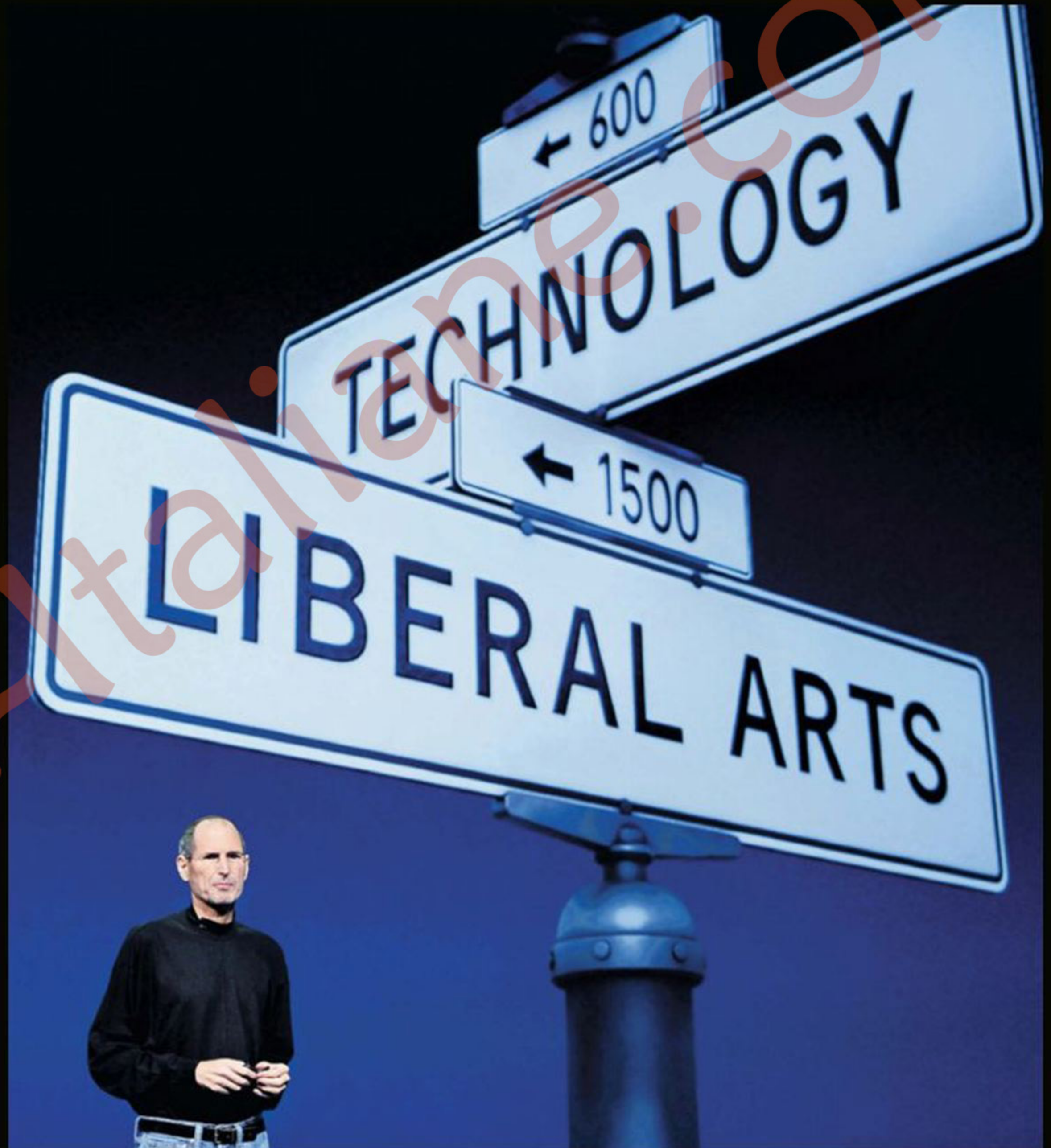
The history of the car is full of paradoxes. Henry Ford created the gasoline buggy to make us free, but in every city cars imprison us. Computer culture has its paradoxes too. The internet was meant to be a universal source of goodness, but it has become a sinister church of enslavement with chapels dedicated to abuse and theft.

The driver-less car is the most paradoxical of all: supreme technology that drains enchantment from life. When I dream about California, I think about wrestling a spitting and howling Ferrari 250 from my house in Old Palo Alto to 1090 Point Lobos Avenue and eating soft shell crabs from the hot ovens of The Cliff House Restaurant.

As I look at the crashing ocean I will muse. In an uncertain world, two things are certain. One, we will never eat online. Two, there will never be a driver-less Ferrari. Anywhere. For once, California is wrong.



These images – above, we immortalise and follow virtual roads with our smartphones. Fortunately, there are still signs to show us the way





tardini-accessories.it  
+39 059 512182

**TARDINI**®  
DAL 1958 ALLIGATOR MISSISSIPPIENSIS  
FATTO A MANO IN ITALIA

These pages - the Pebble Beach Concours d'Elegance prize-giving parade is the ultimate goal for participants. In this photograph, the prestigious Enzo Ferrari Award is presented to Nick Mason and his 250 MM Pininfarina Berlinetta



Keith Blumel



# PLEASURE BEACH

*California has a special passion for beautiful cars, and the August Car Week, which is held in Monterey every year and culminates with the famous Pebble Beach Concours d'Elegance, is an unmissable event. Ferrari models have taken part since the very beginning, both with GT cars and with the rarest racing models*

Words **Keith Bluemel**





# C

alifornia is a place that has always embraced car culture. Nowhere more so than in the small town of Monterey, on the Pacific coast. Each August sees a number of concours events, auctions, functions and historic racing at the Mazda Raceway Laguna Seca.

Monterey became synonymous with the automobile back in November 1950, when the Pebble Beach Road Races were first held on a road course in the Del Monte Forest, just inland from the Del Monte Lodge.

That same year, on 5 November, the first Pebble Beach Concours d'Elegance took place. Now, 64 years after this original event was staged in an area of California lined with luxurious villas and where golf is an almost obligatory pastime, Laguna, Pebble Beach and Monterey have established themselves as unmissable dates on the calendar of anyone who loves cars.

Among the many events of this kind, the Pebble Beach Concours d'Elegance, which this year takes place between 13 and 17 August, will, without doubt, be the most important.

That first Pebble Beach Concours d'Elegance





**These pages -**  
clockwise from below,  
Dino 246s bring a splash  
of colour to the Concorso  
Italiano; the 1961 250 GT  
Berlinetta that Pierre  
Noblet drove to victory  
in the 1962 Tour de France;  
a 250 Europa GT on the  
Ferrari Classiche stand;  
the 250 Europa GT Vignale  
Coupé that once belonged  
to Princess Liliane de  
Rethy; an area dedicated  
to 250 Testa Rossas; a 250  
LM at the start of the 2011  
Pebble Tour

**Pebble Beach's global  
reputation grew during the  
1960s and 1970s**





**This page** – an impressive line-up of 19 250 GTOs, on display at the 2011 Concours.  
**Opposite page** – various moments from the event, with the cars during the Tour, on display and at prize-giving. From top, a 1962 250 GTO on the 2011 Pebble Tour; second row, left, a 365 GTB4 Speciale; right, a 250 Monza; a 250 GT Pininfarina Speciale Coupé; left, Cecilia Muldoon pictured with her mother (also named Cecilia), wearing outfits to match their 1953 375 America Coupé; right, a 500 Mondial Pininfarina Berlinetta

featured some 30 cars on the lawns in front of the Del Monte Lodge. Entrants brought picnics and crisp linen tablecloths to spread out on the lawn. Ladies wore all their finery and gentlemen their lounge suits, as befits such an exclusive gathering. The number of entrants grew steadily over the first few years.

By 1955, numbers reached such a level that it was deemed necessary to introduce classes, with 13 covering nearly 130 cars. Prior to this, the entries had been a mix of current and historic cars. One could say that it was at this moment that the Concours fully came of age, gaining national recognition across the US.

Since then, the Concours has become a massive event, with around 200 carefully selected cars and motorcycles gracing the fairways at the Pebble Beach Golf Links. Global recognition grew during the 1960s and 1970s, with improved travel links allowing international entrants to take part. Concurrently, the standard of judging reached new levels, with marque specialists using their knowledge to gauge originality as well as the aesthetic qualities of the cars being judged.

Today, the Concours is preceded on the Thursday by the Pebble Beach Tour d'Elegance, when the majority of entrants take to the roads for a gentle drive, taking in the stretch of Highway 1 down to Big Sur and back. The Tour is occasionally used as a tiebreaker on the Concours field on Sunday. Should two cars have equal points, and if one has completed the tour and the other has not, then the place goes to the tour car.

Ferraris have been entered in the Pebble Beach Concours since the very early days, and currently occupy two classes on the Concours field each year, one for road cars and the other for race models. It is not unusual to find examples in other classes, like the preservation class, or for there to be a special class for a significant model's anniversary.

Over the years there have been some spectacular and unique examples gracing the fairways, far too many to list, but including King Leopold of Belgium's 342 America Cabriolet, chassis # 0234 AL, Gianni Agnelli's 375 America Coupé, chassis # 0355 AL, and the wildly finned Ghia bodied 410 Superamerica, chassis # 0473 SA.

There have also been many highly desirable competition examples shown, like the 166 MM Barchetta, 250 Testa Rossa, 250 LM, 330 P4 and, in 2011, 19 of the 36 Series One 250 GTOs produced, together with two 4.0-litre examples.

The history of the actual races began in 1950, initially on the roads of the peninsula and later on the Laguna Seca circuit. It would be nice to be able to say that a Ferrari won the first race, but unfortunately we can't... However, it was won by Phil Hill driving a Jaguar XK120 and, as history



**Ferraris have entered the Pebble Beach Concours since the very early days**





This page -  
pictured from left  
to right, a 166 MM  
Barchetta, a 250  
GT SWB Berlinetta  
and a 410 Sport  
await their prizes

shows, he went on to have much success driving Ferraris, including three Le Mans wins, three 12 Hours of Sebring victories and the 1961 Formula One Drivers Title. He also drove wins for Ferrari at Pebble Beach in 1953 and 1955, when he won the main event, the Del Monte Trophy, respectively in a 250 MM Vignale Spider, chassis # 0260 MM, and a 750 Monza, chassis # 0510 M.

The first Ferrari to race at Pebble Beach was the 166 MM Barchetta of "Gentleman" Jim Kimberly that participated in the 1951 main race and which, rather inauspiciously, rolled out on the 27th lap, fortunately without injury to the driver. Aside from Hill's main event victories in Ferraris in 1953 and 1955, Sterling Edwards won in a Ferrari 340 MM in 1954, and Carroll Shelby, in the same 750 Monza that Hill drove to victory in 1955, won the final race at the track in 1956. Ernie McAfee's fatal accident in his Ferrari 121 LM signalled the end of racing in the forest and the birth of Laguna Seca.

The continuing popularity of racing in the region and the financial benefits an influx of visitors brought to the area prompted the organising body, the Sports Car Racing Association of the Monterey Peninsula, to seek an alternative venue in the region to satisfy competitors and public alike. Laguna Seca was a purpose-built facility, on leased military land a few miles inland from the original Pebble Beach track.

The new venue was, incredibly, constructed in just 60 days and attracted 35,000 spectators and 100 race entries to the first meeting held in November 1957, thus totally justifying the faith the organisers had in their venture.

Since that date, the track has hosted many prestigious race series, including Trans Am, CanAm, IMSA, NASCAR, Formula 5000, CART, ALMS and World Motorcycle Championships. One of its most famous gatherings is the annual historic race meeting, part of the renowned Monterey Car Week, held each August.

The historic meeting was the brainchild of Steve Earle, one time owner of Ferrari 250 GTO chassis # 4293 GT, who organised the inaugural historic reunion in 1974. Since then it has become one of the leading classic car race gatherings in the world,

**Racing's popularity in the region prompted the construction of Laguna Seca**

attracting international entries and audiences, drawn to an almost natural amphitheatre, which offers great viewing facilities.

Mention Laguna Seca and you'll probably think of cars dropping through the famous "Corkscrew" series of bends, one of the best known circuit points, along with the likes of the Eau Rouge at Spa, Tabac at Monaco, the Mulsanne Straight at Le Mans and Parabolica at Monza.

However, the circuit is much more than that exciting series of dropping bends, with many other challenging turns for the drivers and plenty of things to see and do in the paddock area and trade village during the historic racing weekend. The event is so popular that in recent years a pre-historic weekend has been added to the calendar, a lower-key, competitor-oriented gathering that now kicks off the whirlwind of activity that is the Monterey Car Week.

Over the years, other events have been added to the week, the longest running being the Concorso Italiano. This celebration of Italian cars and lifestyle started in 1986 at The Quail Lodge, before moving to Fort Ord in 2003, and subsequently to other nearby venues. The show always has a large array of predominantly more contemporary Prancing Horse models and features a Ferrari Concours organised by the Ferrari Club of America's Pacific Region, with judging that follows



the same criteria as the Pebble Beach Concours. The change of venue came about after the owners of The Quail decided to host their own upmarket Concours, which has grown in status and also attracts many significant automobiles, always with at least one Ferrari class.

A more recent addition is the Concours on The Avenue in Carmel, ranged along the city's tree-lined main street, which first hosted the event in 2007. Ferraris have fared well there since its beginning, with five Best of Show awards.

Apart from the pleasure that all these events give to many thousands of people, both participants and spectators, they also give a boost to the local economy and, at the same time, raise hundreds of thousands of dollars for a number of charities. Each August, classic car culture is alive and well in Monterey. Long may it continue.



**This page -**  
 a unique model: top, the 375 America Coupé Speciale created by Pininfarina for Gianni Agnelli; middle row, left, a 166 MM Touring Barchetta; right, a perfectly preserved 250 GT Pininfarina Cabriolet; a 410 Sport during the Pebble Tour, held on the Thursday on the 17 Miles Road





# LA: LIVING LIFE TO THE FULLEST

*Being different in Los Angeles is the norm. To be completely different from anyone else is the lifestyle of choice in this city. These four Ferrari clients are fascinating examples of the many Prancing Horse fans who live night and day in the Californian metropolis*

*Words Charles Windisch-Graetz Photography Mark Hanauer*



**L**os Angeles, California, is often called a city, a term we usually associate with familiar places like New York or Milan. However, the truth is that Los Angeles, or LA as most of its four million residents call it, is actually a collection of cities – beach cities, glamour cities, industrial cities, desert cities – all as different as the four extraordinary Ferrari owners profiled in this story.

It can be difficult to find a common thread between the places that make up the fabric of LA and, at first glance, it appears that our four subjects

pose that same conundrum. However, after reading their thoughtful answers, similarities begin to emerge, the passion and pride in their Ferraris and the fact that all four chose a winding mountain road as their favorite drive.

Simply put, owning a Ferrari is about driving, not being driven. The most striking similarity is their sense of adventure, accomplishment and creativity; from philanthropy and design to extreme sports and travel, these *tifosi* are living life to the fullest. And that may be the most common trait among Ferrari owners around the globe.

**Simply put, owning  
a Ferrari is about driving,  
not being driven**





## PRINCE ALEXANDER VON FÜRSTENBERG

*Ferrari 458 Italia  
Malibu, Los Angeles County*

# T

he son of Prince Egon and the legendary designer Diane von Fürstenberg, Prince Alexander chose finance over fashion and Malibu over Montauk. As the Chief Investment Officer of Arrow Investments, von Fürstenberg has a well-earned reputation for making good investments: 'I am in finance, which means I pick stocks for a living. The beauty is learning about new industries, companies and technology every day.'

When not reviewing portfolios, von Fürstenberg oversees the Diller von Fürstenberg Family Foundation, created with his mother and stepfather, media mogul Barry Diller.

An avid water sportsman, who can be seen kite-surfing in front of his Malibu beach house, he embraces the California lifestyle and the variety of terrain it offers. 'I love to be kite-surfing and snowboarding on the same day, which I can do living here. I have a home in north Malibu, and really enjoy driving my Ferrari through the canyons. I use it to come to Malibu at the weekends and for things like driving my son to sports.'

Raised in New York, von Fürstenberg reflects on the bigger picture of what makes California a special place: 'The beauty of California is that it's in the US, where we enjoy a functioning legal system and a meritocracy. California represents nature, opportunity and family.'

Driving along the hills of Malibu in his 458 Italia, von Fürstenberg considers the best drive to see California. 'It would have to be the one from Carmel to Malibu and all the Canyons in between.' Spoken like a true *tifoso*.

**'I live in Malibu and really  
enjoy driving my  
Ferrari through the canyons'**



**These pages –**  
von Fürstenberg  
with his 458 Italia  
on the beach at  
Malibu. The son  
of Egon and Diane  
von Fürstenberg,  
he chose California  
as the base for  
his financial  
business and also  
to indulge his  
passion for sports  
like kite-surfing  
and snowboarding,  
which, thanks  
to the natural  
beauty of this US  
state, he can  
practise every day



**These pages –** designer and property investor Clark loves driving her California every day on the Pacific Coast Highway. Her favourite routes are the coastal roads leading to Monterey, possibly for a game of golf and for the splendid view of the canyons



## LISA CLARK

*Ferrari California*  
Beverly Hills

A successful property investor, designer and adventurer, mother of two Lisa Clark was drawn to California by the weather and outdoor lifestyle it provides. For her, the state symbolises, 'beautiful fun and unlimited opportunities. You have fun canyons for hiking and driving, mountains for skiing and beautiful beaches and cities along the coast. Not to mention the city of LA, with its amazing restaurants and nightlife and the draw of Hollywood's glamour.'

When asked about the work that brings her so much pleasure, Clark replies: 'Our family business acquires income producing real estate throughout the US. I handle design and colourisation of the properties. I'm able to travel, make new friends and see new parts of our beautiful country. The most fulfilling aspect is the freedom to use my creative side. I love seeing the completion of improvements to the properties, while knowing there will be another one waiting for me.'

As a relative of Sprint Car Hall of Famer and Indy racer Don Branson, a love of high-performance cars runs in the family. 'I drive my Ferrari California as my everyday car, it is the perfect car for California. Not to mention that Ferrari hit the nail on the head when they designed this car. The California GT with its retractable hard-top makes it perfect for the cool air in the evenings and then dropping it down along the Pacific Coast Highway for the sea air breeze, or Sunset Boulevard for a night out on the town. There is no occasion in this city that makes the driving experience any better.'

Her favourite drives include the coastline of the Pacific Coast Highway, occasionally turning off the coast and heading into one of the many canyons. Another favourite is the Monterey Peninsula: 'A gorgeous place up north for a longer scenic drive, with not only beautiful scenery, but amazing golf, if you pick up a club now and then.'

***'The California is perfect for driving along the Pacific Coast Highway'***



**These pages –** Brigitte, in her role as artist manager, never misses the top events. As well as using her Ferrari California every day, she takes her little dog, white like her car, with her everywhere she goes



**O**ne encounter with manager and budding philanthropist Dazza Brigitte and you understand why she is a regular on movie premiere and charity gala red carpets all over LA. The fashionable Ms Brigitte, who never leaves home without her seriously adorable tiny white puppy under her arm and an army of assistants, is a high-energy, high-powered business woman, who has merged her love of art and those who create it into a successful artist management

company. 'Los Angeles is known to attract some of the greatest artists in the world. Most artists I have met and worked with are extremely talented, but don't understand the value of their work. I believe there is a balance to be met when it comes to monetary value for a piece of art.'

When not running her business, she can be seen pulling up to LA's most fashionable establishments in a pearl white Ferrari California, which only adds to the dramatic effect. She points

**'A Ferrari represents success, freedom, art, power, elegance and status'**

# DAZZA BRIGITTE

*Ferrari California  
Beverly Hills*



out that, of all her cars, the California is her 'favourite and, without a doubt, the sexiest' in her garage: 'A Ferrari represents success, freedom, art, power, elegance and status. Traits that embody all those most driven to success in their careers.'

Asked about the unique aspects of the state for which the famed Ferrari model is named, Brigitte replies, 'California is host to Hollywood, Silicon Valley, Napa Valley and Sonoma wine regions, the Getty and LACMA [Los Angeles County Museum of

Art] museums. The Hollywood glamour and money interlopes with the sexiness of rock 'n' roll; a high-powered combination all rolled up in one. The weather allows for surfing in the morning, and to hit the slopes at night. That's the California draw in a nutshell: it is magical.'

Can she recommend a particular road trip? 'San Juan Capistrano, along the coast with your top down, of course. Explore the up-and-coming Arts District just east of downtown, with its converted

industrial buildings, exquisite architecture and mixed culture. Drive down the 35km of scenic ocean view roads in Malibu. Enjoy Big Sur and Hearst Castle along the way and be sure to make a stop at Pismo Beach.

'Continue your trip up to Napa Valley and Sonoma, and take a break in Paso Robles for some serious wine tasting. Finish your trip with dinner in San Francisco, where you have an abundance of fine dining, culture and winding streets to enjoy.'





**These pages** – Tenore is a trend-setting designer in the fashion world of surfing and skating, so typical of the Californian lifestyle. He bought the FF primarily for his wife, who helped him establish his successful business. The all-wheel drive is a symbol of the energy and talent that supported him along his path to success

# PAT TENORE

**Ferrari FF**  
Costa Mesa, Orange County

**I**t is not an understatement to say that Pat Tenore's global fashion brand RVCA (pronounced "roo-kah") has earned its reputation as the leading arbiter of style for the global surf and skate culture.

Tenore, who grew up San Francisco, started his career in fashion at the age of 15 and had his own boutique by 20. Co-founding RVCA in 2001, he is still the driving force behind the brand, designing collections and curating shows at the RVCA galleries in San Francisco and Orange County.

'I feel fortunate and find it inspiring to collaborate and work on projects with like-minded people and people I look up to. People and relationships are the most interesting parts of my business.' Tenore also finds time to collaborate with friends and artists on *ANP Quarterly*, a free arts publication. He is well known for his commitment to philanthropy, both on a corporate and personal level. 'It is a rare thing to get commerce and community working simultaneously,' he says. 'It's a balance of opposites.'

As a designer and artist you can understand his attraction to automotive design and the striking Ferrari FF. 'We have an FF which handles the mountains and Pacific Ocean coastline in comfort, safety and style. My wife drives it mostly. It was a gift to her for putting up with me while I was pursuing my dream and building my business. She was very supportive, so I thought why not get the car that best reflects her attitude: it is an all-wheel drive and handles any climate and terrain, just like her.'

Having lived much of his life in both northern and southern California, Tenore is uniquely qualified to share his perspective of the state. 'I feel the backbone of this state lies in our natural resources: the coast, forest and farmland. These three things provide us with the materials and sustenance to live, along with providing fruits and vegetables to the rest of our country. There are three other things that symbolise California to me: the Hollywood sign, Disneyland and the Golden Gate Bridge – all three of them embody a vision, ingenuity and hard work.'

'It is the land of make-believe: anything is possible if you are willing to put in the time and work. Californians are a unique breed: if one considers what has been made from what is essentially a desert, from the freeway to the farms of the San Joaquin Valley, from Hollywood to Disneyland – for us, anything is possible.'

**'My FF handles the mountains and coastline in comfort, safety and style'**



**These pages -**  
the extraordinary  
photographs on these  
pages are taken from  
the collection of William  
Edgar, son of John Edgar,  
the man who raced  
a number of Ferraris  
in the US during the  
post-war period.  
This image is taken  
from the 1956 Nassau  
Governor's Cup, won  
by Alfonso de Portago  
(on the left of the picture)  
in a Ferrari 857 S.  
Tragically, de Portago  
would die in an accident  
at the 1,000 Miglia the  
following year. Pictured  
with de Portago is  
future Scuderia driver  
Masten Gregory (in the  
yellow shirt) and the  
other Edgar Team Ferrari,  
Carroll Shelby's 410 S

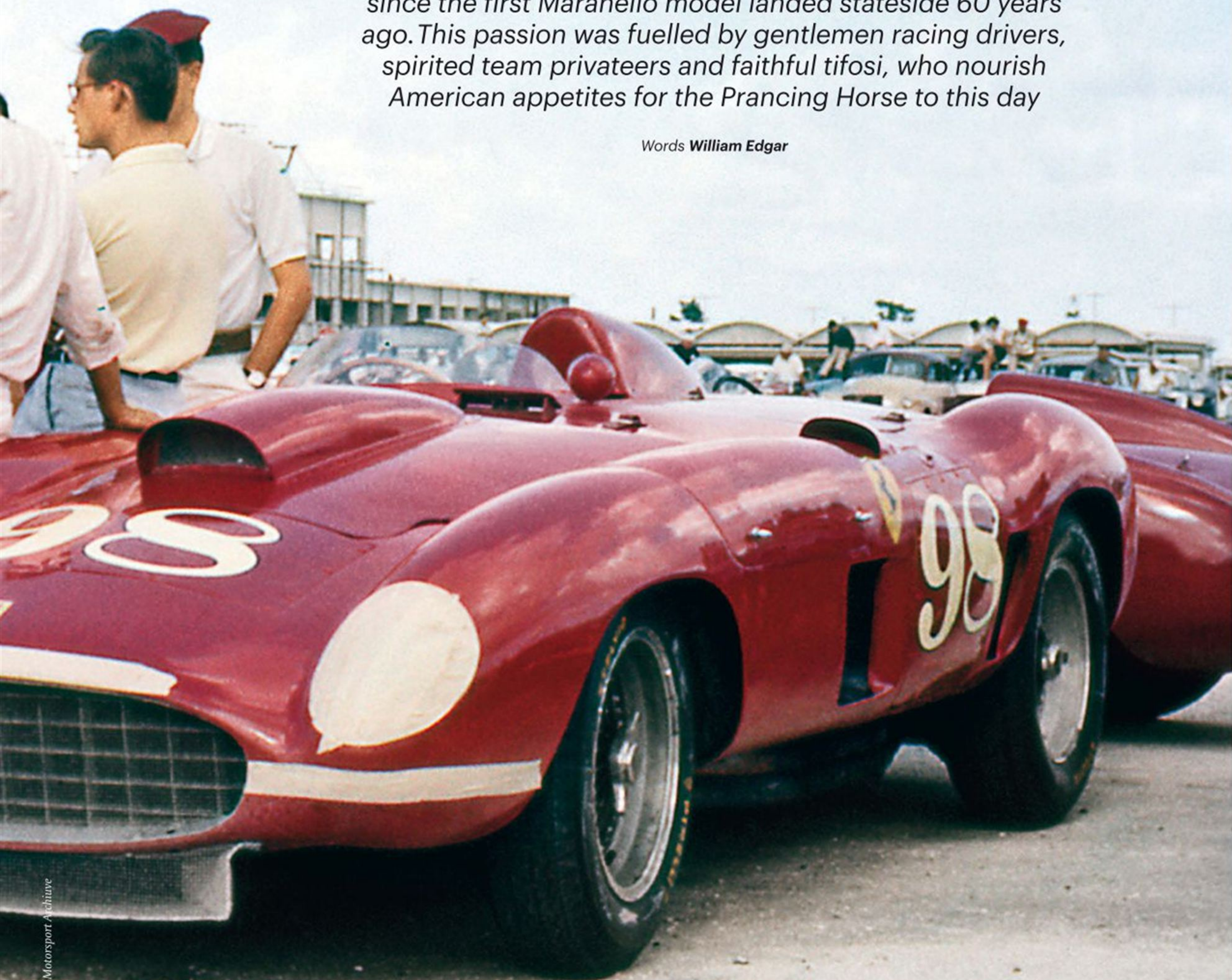




# FERRARI'S AMERICAN SPIRIT

*Ferrari's relationship with the US has continued to blossom since the first Maranello model landed stateside 60 years ago. This passion was fuelled by gentlemen racing drivers, spirited team privateers and faithful tifosi, who nourish American appetites for the Prancing Horse to this day*

Words **William Edgar**





A notable early example of an American's love affair with Ferraris dates back to 1952 in Los Angeles, when my father John saw and bought motorsport journalist Henry Manney's Carrozzeria Touring 340 America. Both John Edgar and Manney are long gone, but that Turin Motor Show Barchetta lives on, although not publicly.

Rumour has it that this same Aurelio Lampredi 4.1-litre, V12-powered Scuderia entry, which co-drivers Alberto Ascari and Senesio Nicolini crashed in the 1,000 Miglia, remains "somewhere" in southern California, held there in secret by an owner who values the game of poker. When that hand might be shown remains a mystery for Ferrari watchers in the US.

Just why are we Americans so keenly passionate about Ferraris, and when did our zeal begin? The first American to "live the dream" (*vivere il sogno*) was yachtsman Briggs Swift Cunningham in 1949 with his purchase, through Luigi Chinetti, of a 166 Spider Corsa, serial number 0161, with a 2.0-litre 130hp V12 designed by Gioacchino Colombo. Cunningham drove his 166 for its first US win at the Suffolk County Airport Races, thrilling spectators at the sight of the little red cycle-fender car from Italy. If ever there were a defining moment when Americans awoke to the presence of Ferrari automobiles, it was that race on Long Island, New York, in May 1950.

The allure of Ferraris spread quickly to the Midwest, in particular delighting wealthy James Kimberly of Neenah, Wisconsin. By that summer, Kimberly was racing a 166 MM Touring Barchetta at Bridgehampton, and on a new road course at



**This page –** above, in this playful 1956 image, Miss Palm Springs presents the two Edgar Team drivers: Jack McAfee in the 375 Plus, rebodied after victory at Le Mans in 1954, and Carroll Shelby, with the 410 S. Left, Luigi Chinetti, Ferrari importer to the US and founder of the celebrated North American Racing Team (NART), pictured here next to a Ferrari 860, with 1961 World Champion Phil Hill behind him. Below, left, the playboy Porfirio Rubirosa and, right, his one-time companion, Zsa Zsa Gábor



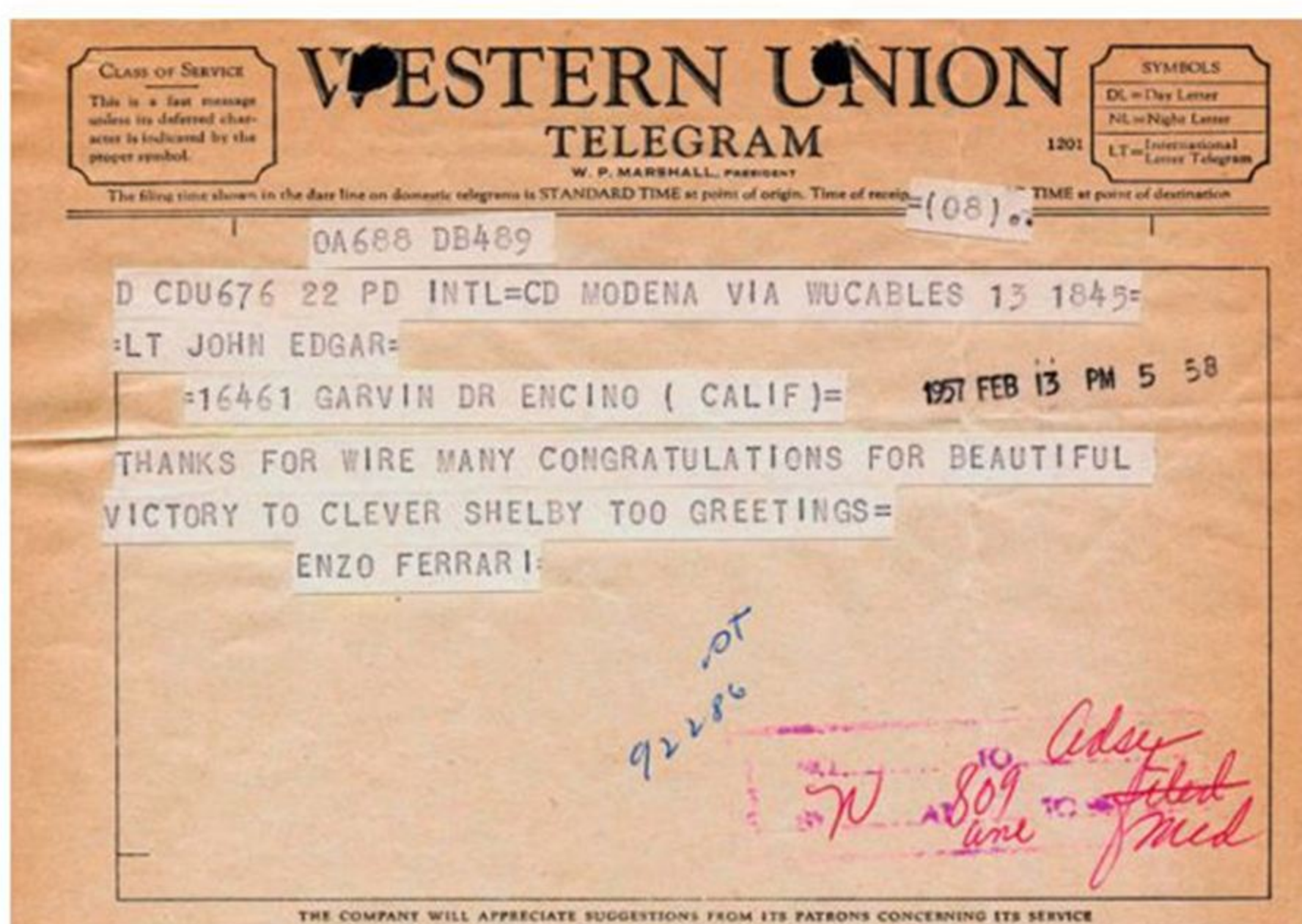
Elkhart Lake, Wisconsin, where the 166 won the track's inaugural event. Pleased with his new Italian car and eager to show it off, "Gentleman Jim" towed it to the southern California resort of Palm Springs in March 1951 to enter it in a sports car race. His 166 there was stunning in both looks and practice laps.

When Kimberly was called home on an emergency just before the race, his mechanic, Marshall Lewis, won in the Barchetta, two laps ahead of all the other imports and US specials. It was the very first Ferrari appearance in the American west. I was there, and shot a picture of the potent 2.0-litre sensation against an uncommon backdrop of war-surplus water trucks and bleak California desert; my first professional photo. The glittery poolside parties that night at the movie stars' spa christened Ferrari as the new marque to be reckoned with in the sports car racing scene in the US.

From then on, Ferrari fever was contagious. Phil Hill won in his 250 MM at Pebble Beach and Santa Barbara, while Jack McAfee was victorious at Palm Springs in 1953, driving my father's ex-factory 340 America. John von Neumann, who sold Ferraris in Hollywood, was also into the racing fray with his driver Richie Ginther, while Carroll Shelby was doing likewise for Tony Parravano.

When Shelby came over to the Edgar Team early in 1956, it was to pilot the 24-plug 410 S, built for Juan Manuel Fangio and later sold to Edgar. The duel between that blood red 410 brute and Hill handling George Tilp's snow white 857 S at Palm Springs in November 1956 was credibly the most exciting match race between Ferraris in the US of any time during the Fabulous Fifties. Shelby, in trademark Texas smile and bib overalls, the personification of a driver who could best tame the 4.9-litre Cavallino Rampante, won the spirited Ferrari fight by a mere half-second from Hill.

However, it was future Ferrari World Champion Hill, more than any other American of the 1950s,



This page - above, Tony Parravano's 410 Speciale, raced to victory at Palm Beach by Carroll Shelby; left, Enzo Ferrari would follow the fortunes of the US Clienti drivers with great interest, as demonstrated by this telegram; below, Dan Gurney in a 375 Plus takes the chequered flag at Palm Springs in 1957



### The popularity of Ferraris in the US has continued to flourish

who brought to the Prancing Horse the consistent talent and results at venues such as Road America and Sebring, helping to make Enzo Ferrari's cars the championship machines they had become. Ironically though, it was Shelby and his Cobras and Ford GTs that moved the Ferrari-Ford wars of the 1960s to world headlines, consequently adding to Ferrari's recognition and esteem in the US.

Since those breeding times, the popularity of, and passion for, Ferraris in the US has continued to flourish. A significant boost came with the founding of the Ferrari Club of America (FCA) in 1963 by a handful of owners determined to help document, maintain and celebrate the country's existing Ferraris and those to arrive in ensuing





decades. Today, the FCA boasts 5,000 members.

I remember the days in the US when Ferraris that had served drivers and race teams so well became just “used cars” to be sold off for next to nothing, at a time when no one imagined vintage examples would be today’s hot ticket at auctions and in private sales.

That evolution has created a network of Ferrari restorers across the US, such as Dennison International in the Pacific Northwest, Midwest’s Motion Products, and the East Coast’s Paul Russell and Company. A body of major collectors ranging



from Ralph Lauren in New York to Jon Shirley in Seattle and California’s Bruce Meyer have helped stir desire in many to bring significant Ferraris, old and new, to their stables and the public.

Begun in 1974, the Monterey Historic Automobile Races at Laguna Seca, recently replaced by the Rolex Monterey Motorsports Reunion, have amplified Americans’ passion for Ferrari. Its sportive sense imbues paddocks, cars and people with a colourful ambience the US loves. There’s an increased popularity in both historic racing and ornate racing cars, mobile works of art.



**This page –** above, the epic battle between Shelby and Hill at Palm Springs in November 1954. The future creator of the AC Cobra, in the Edgar 410 S, beats Hill’s George Tilp 875 S to the finishing line; a double victory for Shelby, who married race queen Jan Harrison; in perfect American style, Jack McAfee and co-driver Ford Robinson ready to depart for the 1954 Carrera Panamericana



**This page –**  
the races of the past  
are relived every year  
in the great Laguna  
Seca meetings. Left,  
Ernie Prisbie's 312 PB  
at Monterey; below,  
John Goodman's  
Sparling 312 at  
Sonoma; David  
Love in his 250 Testa  
Rossa on the grid  
at Sonoma, with his  
wife next to him



**The Ferrari Club of America  
today boasts  
over 5,000 members**



Contributing prominently to the spirit are Ferrari racing programmes of recent seasons, and now filling our 2014 calendar. The Grand-Am Rolex Series 458 Italia last year brought a resounding sweep of three championships to Ferrari for driver, team and manufacturer at the season finale at Lime Rock Park, Connecticut. And it doesn't stop there. Ferrari Challenge North America, F1 Clienti, ALMS, FIA World Endurance and Formula One continue to excite US television viewers and fans at venues that include Laguna Seca, Daytona, Sebring, Road America, Austin and Watkins Glen, site of the country's first post-war sports car road race, 65 years ago.

Celebrated Ferrari-attuned people also raise the spirit level, dramatically seen through time with the likes of Cunningham, Kimberly, Hill, von Neumann, Shelby, Ginther, Dan Gurney, Masten Gregory and so many others in later years with, among others, Sam Posey, Paul Newman, Patrick Dempsey and, always himself and forever for Ferrari, Mario Andretti.

My father once told me, after his driver Carroll Shelby won the 1956 Sports Car Club of America Championship piloting his Ferraris, that nothing can beat the big red racers that Enzo Ferrari built far away in Maranello. Later, by myself, with our team cars idle in a California shop, I looked at the 410 Sport and 857 S and realised how potently beautiful they were in their silence, and for the first time I honestly felt that sense of gallantry they held, ready to be tapped by drivers with talent to give them their all.

That moment of truly grasping what the spirit of Ferrari in America signifies will never be forgotten.





**These pages –** this story of Ferrari in the US begins with the first Ferrari races in California, and ends with images from this year. The US team Level 5 Motorsport's 458 Italia won the GTD series after a closely fought battle in the 2014 edition of the Daytona 24 Hours. The Berlinetta number 555, driven by Pier Guidi, Townsend Bell, Bill Sweedler, Scott Tucker and Jeff Segal, saw off challenges from Audi, Porsche and Aston Martin. A fitting reward for the private teams, which, just as in the very beginning with the NART and Edgar teams, invest all their money and energy to compete in a Ferrari





# SURF'S UP

*Brighten up your wardrobe for the new season,  
with casual elegance and nautical knits, providing  
the perfect attire for heading to the beach*

*Photography Sean Cook Stylist Jessica Punter*







**Previous pages -**  
Kirstie wears neoprene top, Rokkiste; denim jeans, Tommy Hilfiger; rubber court shoes, Bally; yellow sunglasses, Ferrari. Robertas wears nylon jacket, cotton zip top, chinos, Ferrari; leather driving shoes, Tod's

**These pages -**  
Kirstie wears wool top, Burberry London; track pants, Ferrari; leather wedges, Ralph Lauren; red leather bag, Burberry. Robertas wears denim shirt, denim jeans, Ferrari; cotton Henley top, Jack Spade; suede deck shoes, Polo Ralph Lauren. Picnic blanket, Hackett







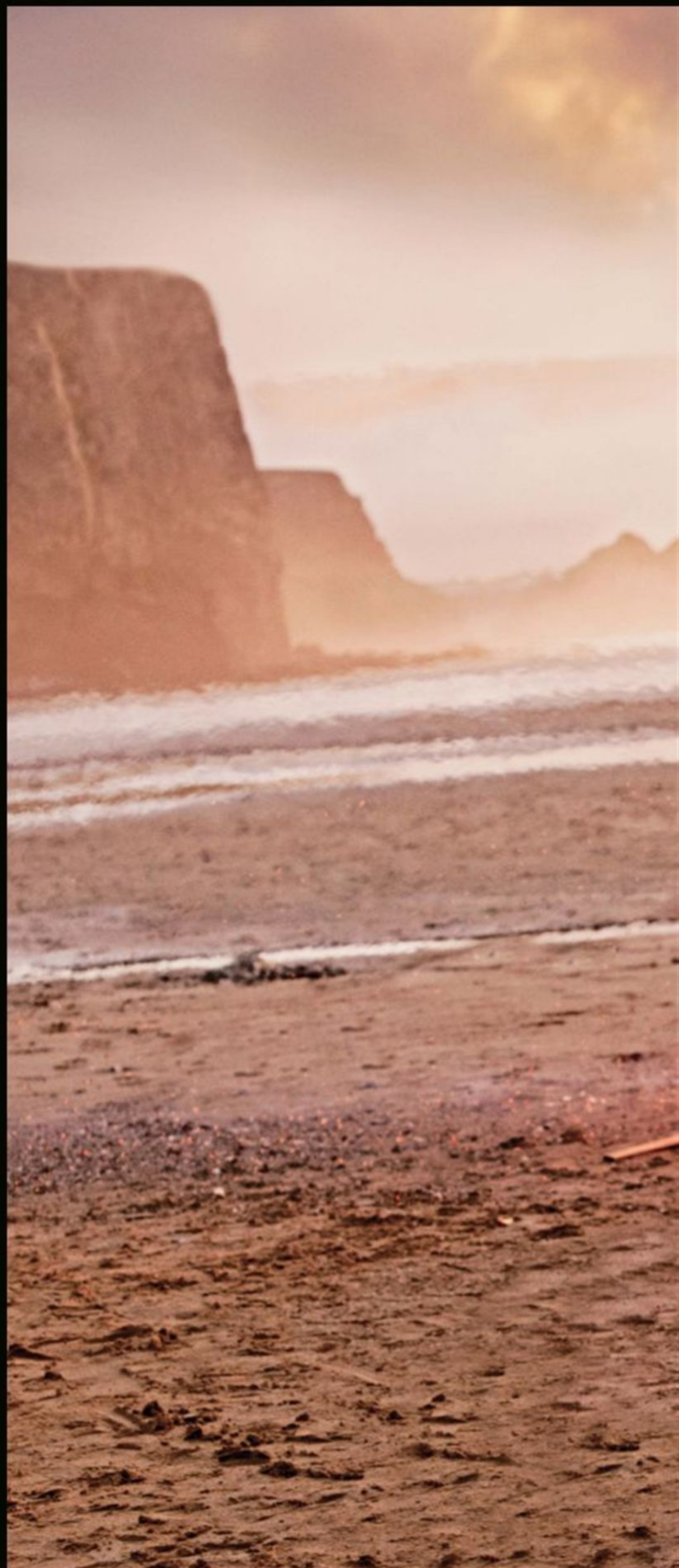
**These pages -**  
 left, Kirstie wears cotton trench coat, Tiger of Sweden; shirt, Ferrari; suede shorts, Bally; leather belt, Hermès. Robertas wears cotton jumper, Polo Ralph Lauren; denim jeans, Ferrari; Unico watch, Hublot; leather bracelets, Tod's. Right, Robertas wears cotton T-shirt, beaded bracelet, Paul Smith; shorts, towel, Ferrari; leather bracelet, Tod's





**These pages -**  
Kirstie wears quilt jacket, Ferrari; leather top, Calvin Klein Jeans; leather leggings, Ralph Lauren; canvas shoes, Jimmy Choo. Robertas wears nylon trench coat, Hackett; polo shirt, Ferrari; chinos, Polo Ralph Lauren; rubber loafers, Hunter





**These pages -**  
left, Robertas wears hooded fleece, denim jeans, Ferrari; cotton sweatshirt, Jack Spade. Right, Kirstie wears leather jacket, Dolce & Gabbana; polo shirt, chinos, Ferrari; rubber loafers, Bally. Robertas wears cotton blazer, Polo Ralph Lauren; red jeans, nylon gilet, shirt, pocket square, Ferrari; leather loafers, Russell & Bromley; leather bracelet, Tod's; beaded bracelet, Paul Smith







**These pages -** Robertas wears polo shirt, Ferrari; Big Bang watch, Hublot. **Production:** Lucy Watson Productions. **Hair:** Tim Pateman at Phamous. **Make-up:** Dele Olo. **Models:** Robertas Aukstuolis at Select; Kirstie Bennett at FM London. **Special thanks to:** Carrs Ferrari of Exeter, Watergate Bay Hotel and Veuve Clicquot. **Car:** Ferrari 458 Spider



These pages feature Hublot Big Bang Ferrari watches, part of a 2014 limited edition series. All three come with a special mechanism that combines such absolute precision, great robustness and a 72-hour power reserve, that the watches have been baptised "Unico" (unique). Different in material and design: the Big Bang Ferrari Ceramic Carbon, with the same yellow as the historic Ferrari shield, will be produced in a limited numbered edition of just 1,000. There will be only 500 of the precious Big Bang Ferrari King Gold, a full satin-finish 18-carat gold watch, including case and bezel. The third watch in the 2014 series, the Big Bang Ferrari Titanium Carbon, has a titanium base. This model is available in a limited number of just 1,000, which reaffirms Hublot's perfect realisation of the value of the Ferrari brand through the extraordinary engineering and style of its new watch collection.



# I WAS THERE

*Nick Mason, celebrated drummer with Pink Floyd, our Contributing Editor and a noted Ferrari collector, looks back to the time when the fabled rock band provided a soundtrack to the late 1960s West Coast counter culture*

Words **Nick Mason**

**These pages –**  
Pink Floyd, masters  
of the musical  
universe, on  
stage in the US





**This page** – top, from left, Nick Mason on stage in 1968, with Rick Wright and Roger Waters; the band take to the skies and another Californian tour (Nick is the one with the moustache); San Francisco was one of the US cities where the English band were always warmly received



**E**ver since The Beatles led the so-called British invasion in 1964, there has been talk of UK musicians “conquering” the US. My first trip to the States was rather less triumphant when, in the mid-1960s, I arrived as a wide-eyed architectural student on a summer break. The automotive powerhouse that was Detroit was still in full swing, and there were chrome-laden land yachts as far as the eye could see.

However, my initial motoring experience was limited to a rather engaging deal, operated by the Greyhound Lines bus company, where, in exchange for \$99, I was entitled to unlimited travel across the entire country for three months.

Delighted with this arrangement, I embarked on a coast-to-coast trip, taking just three days to travel from Manhattan to the fabled West Coast. It was, without doubt, educational (physically and socially) though not dissimilar, I imagine, to the travel arrangements of Captain Bligh’s *Bounty* when modified by his mutineers.

Close friendships were made and, by arrival in San Francisco, the physical experience of sleeping in a coach seat with no stops longer than 20 minutes, suggested that budget airlines aren’t that bad after all and that, on the American freeway, nothing beats travelling in your own vehicle.

With this knowledge, I joined up with a fellow student and we invested a modest sum in a 1953 Cadillac, an Eldorado, I think. So equipped, we drove from Lexington, Kentucky, to Acapulco in Mexico. Later I realised that this was considerably more demanding than competing in the Carrera Panamericana road race. We didn’t speak Spanish, and we certainly didn’t have an interpreter, engineering assistance or, indeed, a decent map.

Rather unexpectedly, just a year later I found myself disembarking from a Boeing 707 at Los Angeles airport with a new occupation in my passport, optimistically describing me as a “musician”. I have to say that, even now, more than 40 years later, I still get that same buzz of anticipation and pleasure arriving at what has always seemed the real hub of the music business.

Even if the UK has produced most of the best music (The Beatles, Rolling Stones, Led Zeppelin, Who et al – discuss), the M4 motorway from Heathrow into London isn’t loaded with the same sun-kissed sense of possibility as the palm-lined

**Forty years later, I still get the same buzz of anticipation arriving in LA**



Getty Images; Lauren Dukoff; Jeffrey Mayer; Press Association

This page - a concert poster for US tour dates at the Fillmore West and the Winterland Ballroom, both in San Francisco



boulevards of LA, a staple of every rock documentary and promo video ever since the medium was invented.

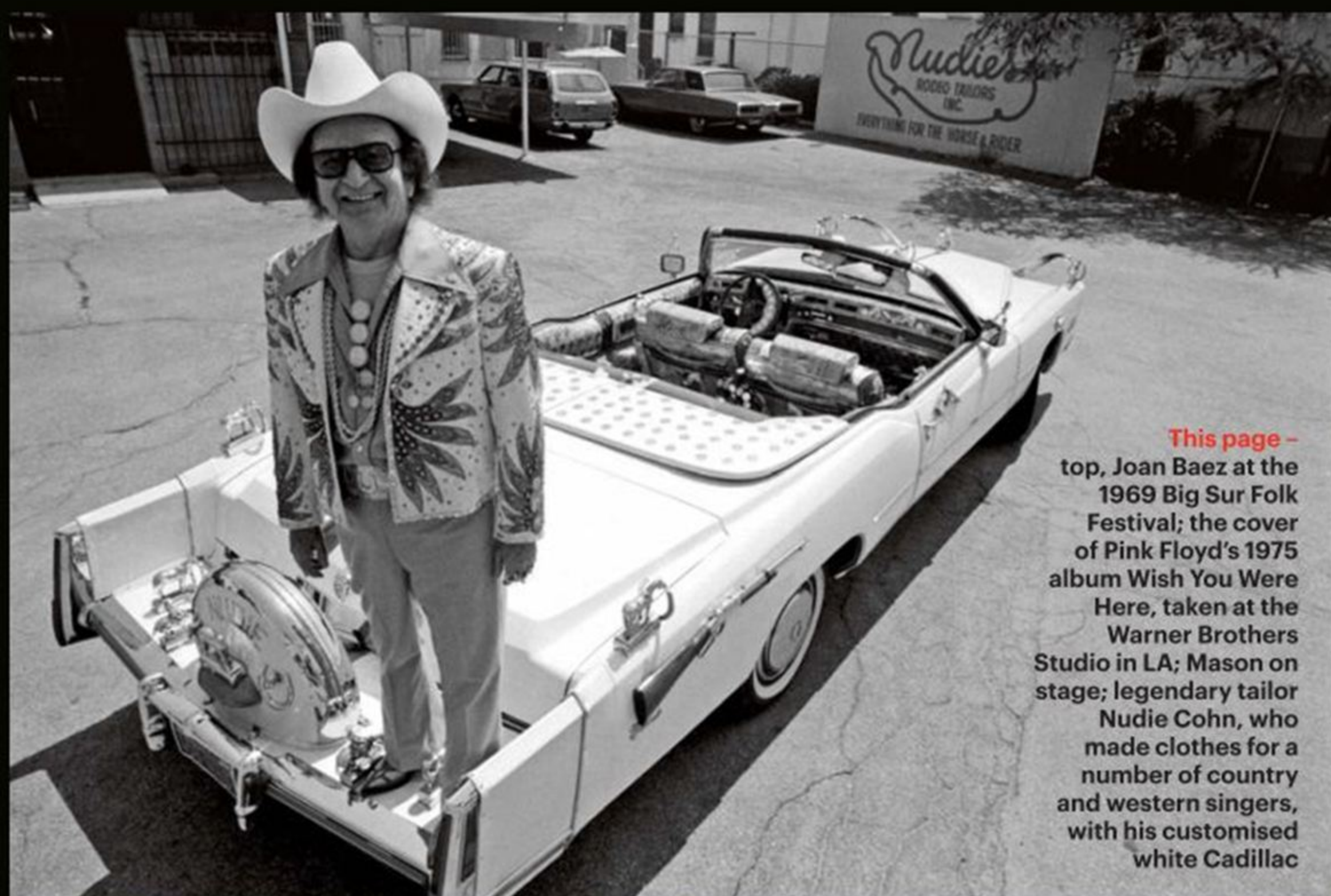
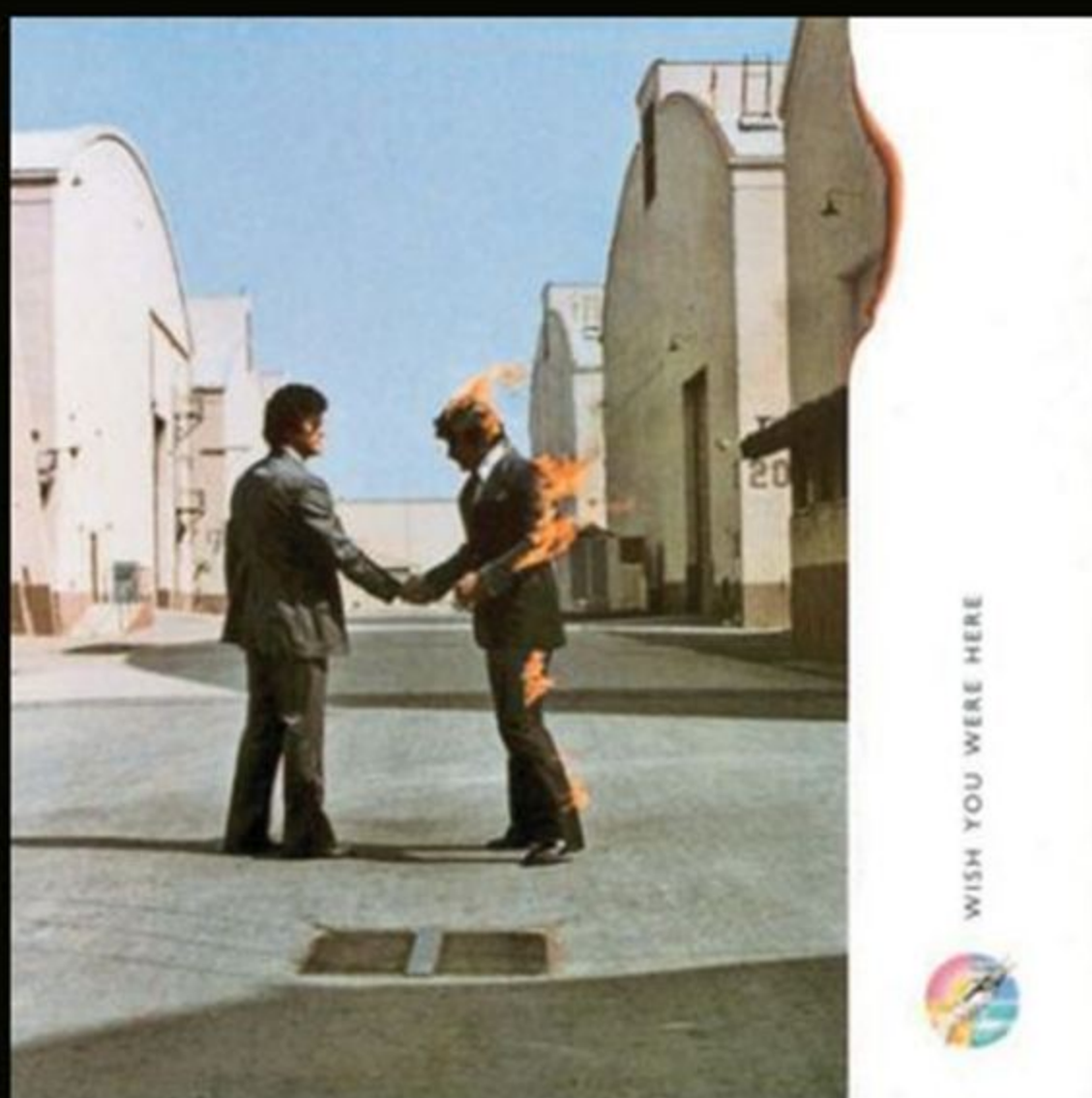
Los Angeles and San Francisco were social hotspots when touring, with so much of the music industry based there. As well as the musicians, there were people like Sam Jonas Cutler. I had originally met Sam in Notting Hill, where he had, I think, been a special needs teacher. This qualified him perfectly to become a rock show organiser.

After overseeing the Stones' fabled concert in Hyde Park, he had joined their crew and ended up in California, exchanging the corduroy jacket for a buckskin fringed number and Viva Zapata moustache to achieve the full Buffalo Bill look, mandatory for West Coast musicians at the time.

The look could be achieved by shopping at Nudie's. Nudie Cohn made the clothes for all the big country and western singers, and had a white Cadillac convertible, with silver-dollar-studded dashboard and bodywork, Colt 45 pistol grip door handles and gearshift, and an enormous cattle horn hood ornament to gore any unfortunate pedestrian who crossed his path.

Anyway, after the Altamont debacle (a free festival headlined by the Stones, where Meredith Hunter was murdered by Hells Angels), Sam managed to bounce back and became part of the Grateful Dead team, ending up on the band's management staff. Oh, and while mentioning qualifications, one of our better road crew had come from a background as a psychiatric nurse.

The hotels were a treat. The Continental Hyatt House on Sunset Strip, more often known as "the Riot House", was particularly notorious. Their policy was not to take complaints from residents on the basis that they catered for the music business. It was unusual not to have at least three other bands checked in at one of these hotels. On one early tour we met up with Frank Zappa and a band he was producing at the time called the GTO's. This was not a reference to Gran Turismo Omologato, but an all girl band: GTO in this instance standing for "Girls Together Often".



**This page –**  
top, Joan Baez at the 1969 Big Sur Folk Festival; the cover of Pink Floyd's 1975 album *Wish You Were Here*, taken at the Warner Brothers Studio in LA; Mason on stage; legendary tailor Nudie Cohn, who made clothes for a number of country and western singers, with his customised white Cadillac

## LA and San Francisco were always social hotspots when touring

I know the days of empty freeways, easy parking and smog-free skies are now a distant dream, but the Whisky A Go Go is still there, along with the Hollywood Bowl. (Pink Floyd played in the former in late October 1967, and debuted *The Dark Side Of The Moon* in its entirety at the Bowl in September 1972, six months before the album's release.)

Travel was initially limited to one rental car for band (four persons) and management (one person), along with a large estate car with U-Haul trailer for the equipment and road crew (two persons). These were to be commandeered upon arrival at an airport, with all tour equipment flown as extra luggage. At the time there was a standard charge of \$10 for every extra piece of baggage. All our equipment could be freighted from East Coast to West for less than \$1,000, but incurred a pretty irritated crowd of passengers behind us in the check-in, and a less than thrilled airline representative at the desk.

I distinctly remember our first trip from LA to San Francisco, up the Pacific Coast Highway. It not only had stunning views (and still does, despite the scenery's worrying habit of regularly dislodging itself on to the road below), but thanks to California's ever-changing local FM radio, our quest had a fantastically diverse soundtrack.

We stopped at Nepenthe, the renowned hippy restaurant in Big Sur, where every proper rock band had stopped before us. Astonishingly, it's still there, now run by the children and grandchildren of the people who gave us dinner that night. I know this because we called in on our way back to LA from Pebble Beach last year. It doesn't seem quite so cool now, with lots of hippy jewellery, crystals and tie-dyed T-shirts for the tourists, but then, I suppose, my fashion tastes have changed a fair bit as well.

Another band we spent time with was Alice Cooper, which included not only Alice and his band mates, but also a glass tank with a large snake in residence, which was part of the stage show. I'm not sure how the chambermaids felt about this, but probably better than the ones at the Edgewater Inn in Seattle. The story is that Led Zeppelin took advantage of the opportunity to fish out of the hotel window. Having caught a small shark they carefully installed it in the bed, and covered it with a sheet. I think they were on the "Not Welcome" list for some time.

Backstage was fun. In San Francisco we were support act to Big Brother and the Holding Company, Janis Joplin's original band. We met Janis in the band room and Roger Waters politely offered her a swig from the bottle of Southern Comfort he happened to be carrying. She drank the lot in one hit...



This page –  
top, Pink Floyd  
on stage in LA  
in 1973, the year  
The Dark Side  
Of The Moon was  
released; below, the  
crowd at the 1977  
Day on the Green  
concert in Oakland



Corbis; Jeffrey Meyer; Rex Features



**This page -**  
 left, a poster for  
 a 1977 concert  
 in Oakland, just  
 across the bay  
 from Pink  
 Floyd's spiritual  
 San Francisco  
 home; below,  
 Janis Joplin and  
 Richie Havens,  
 who played with  
 Pink Floyd in  
 San Francisco



Coincidental with an upturn in our musical fortunes, our American driving opportunities improved. Among other things, it enabled us to be based in LA, and luxury of luxuries, for each of us to have individual rental cars. In a fog of awful American rubbish, the ones that stand out are classics like the Mustang and, later, the Chevrolet Camaro Z28. This was living the dream.

Truly appalling gas mileage, coupled with the mind-jarring clatter of crude suspension over freeway expansion joints and the potholes of Sunset Strip certainly supplied authenticity. I mean, this was the road to Malibu... And, when you got to wherever it was you were going, there would be valet parking to ensure you never even had to select reverse gear and engineer a parking manoeuvre that would have been easier in a London bus. (Oddly, the ultimate rental at the time was from Europe, in the shape of a Mercedes 450SL, but it just didn't have that rumbling American exhaust note.)

It was also important not to get carried away with these cars, and start importing them back home. Just as that bottle of Retsina tasted wonderful on a romantic Greek island, but had a whiff of disinfectant back in north London, so that groovy 1970s muscle car became a bit of an embarrassment on Camden High Street. Better by far to do a road trip with a Winnebago and bring that back for use in the paddock at Silverstone.

Some of my fondest memories of US motoring involve the excellent networking available from fellow enthusiasts. My first contact in the early 1970s was with a wonderful Aston Martin enthusiast called Charlie Turner, based in Atlanta, Georgia, I think, who had a sister car to mine. I still remember that first tentative phone call when he asked how he would recognise me. I described my really rather unsuitable outfit, which at the time involved snakeskin boots, William Morris print trousers and a kaftan. He cheerily told me to look for a typical large redneck driving a pick-up.

From then on a list of recommended contacts would provide unlimited opportunities to drool over fabulous car collections, drive great cars, and eat out at the best restaurants. Happily, it's an arrangement that continues to this day, and I wouldn't dream of spending time in LA without

**San Francisco was even more exciting musically for Pink Floyd than LA**





This page - right, Mason today, pictured with his precious Ferrari 250 GTO; below, a Ferrari California takes to the open road on the hills high above LA

contacting at least two car enthusiast friends for exactly the same sort of experience. The city's reputation as nirvana for petrol-heads is entirely appropriate. But I digress.

There was also a delightful period in the mid-1970s, where we had a few shows in Scottsdale, Arizona. The local car company rented out dune buggies, which was a new experience for all of us. Inevitably, half a dozen of the band entourage headed to the desert to re-create the famous - and notorious - Baja 1000 race. After a series of (mis)adventures we had left a number of *hors de combat* vehicles behind, and made it home in a couple that were still running.

Unfortunately, we were completely unable to describe to the rental people where it was we had

left the others. "By a large cactus" just didn't seem adequate. I think they were duly recovered over the following months. The other memorable aspect of this particular city was that the Police Department's traffic division had been equipped somewhat improbably with DeLoreans, and delighted in any excuse for even a modest chase to flex their under-used motoring muscle.

San Francisco was even more exciting musically for Pink Floyd than LA. At Bill Graham's Fillmore and Winterland venues, we were part of a line-up that included Janis Joplin, Richie Havens and Santana. Due to all too frequent chemical ingestion by some parties, it was prudent not to accept a ride, and far better to leave the psychedelically decorated Porsches in the garages.

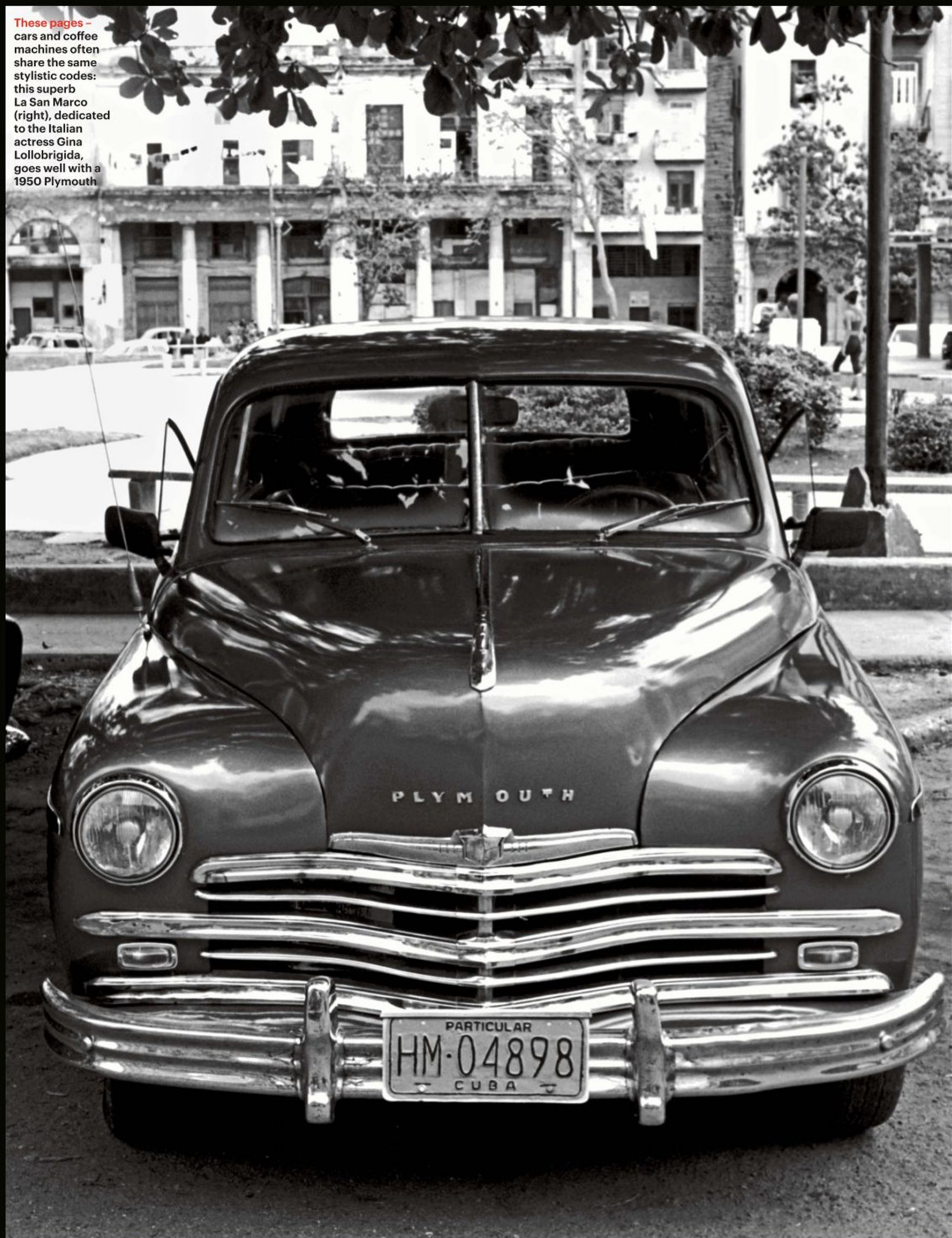
Then as now, it's advisable to do any spirited grand touring well out of town, and the drive to the glorious Napa Valley wine country and coastal Monterey really is as uplifting as you'll have heard or read. Reunited with Highway 1, this truly is Ferrari territory, ideally driving a short wheelbase 1961 250 GT California Spider, roof down.

Due to shortages of this particular model, Ferrari has kindly done the right thing and produced the ultimate successor in the shape of the all-new California. With the cleverest drop top in existence, a new engine (turbocharged!), and a wonderfully commodious cabin, this really is a worthy substitute.

And besides, there's a lot more room to get those cases of local wine on board.



These pages – cars and coffee machines often share the same stylistic codes: this superb La San Marco (right), dedicated to the Italian actress Gina Lollobrigida, goes well with a 1950 Plymouth



# CALIFORNIAN ITALIANS

*Between Modena, Cognento, Fiorano and Maranello, you can find a certain creative energy that is not so different from the US state that pulls the world along towards the new. Matteo Panini and Alessandra Cagliari are an example of how passion, commitment and success combined can open wide the windows on the world*

*Words & Photography* **Gabriela Noris**



**S**

hould we wish to see just how taste and design evolve, then observing a specific category of products over a 100-year time frame is an unequivocal way of understanding how the world around us changes.

A change influenced not only by the evolution of technology and consumption patterns, but also by the culture and habits of certain countries or territories. The US, and California in particular, has made an indelible stamp on our lifestyles, influencing the design of many industrial and consumer products. Design is certainly not an end in itself, as shown by the creative fervour of an area such as Silicon Valley, which has spawned not just the seductive style of Apple products, but the entire universe of signs and symbols around which the digital world has developed.

This influence does not necessarily have to be seen just locally. Indeed, materials, forms and exaggerations of a certain way of communicating with objects can also be recognised immediately in far-off countries. If, then, we meet two people, with a keen sense of aesthetics and taste, who are so in tune with each other that they have even married, the confirmation is absolute.

Alessandra Cagliari and Matteo Panini, parents of two beautiful little girls, engage in very different activities: she belongs to a family that has built its reputation over 100 years in the production and selling of coffee; he belongs to another very well known family, Panini, which, in the 1950s, started off the phenomenon of collecting football stickers – a success that has gone way beyond national borders. Today, Panini stickers are found in more than 110 countries and have not lost their fascination as objects to collect and swap.

The family has not betrayed its rural origins, however, and has continued to work breeding livestock and producing wholly organic Parmigiano Reggiano cheese. It is also a Modenese family that has a great passion for cars and can boast a truly unique collection.

When former Maserati owner De Tomaso decided to auction off a number of cars when the company was being sold to Fiat in 1993, Umberto Panini, Matteo's father, made a generous offer to buy them all, thus ensuring that an automotive treasure trove was kept in its native Modena.

Two characters such as Panini and Cagliari

**The collection here shows just how much the US influences Italian design**



This page – top, Alessandra Cagliari's extraordinary collection of coffee machines begins with pre-war models; above, classic lines from the 1950s: a Faema Marte (left) and the radiator grille of a Buick Eight (below); above right, for the magic Italian "ristretto", coffee machines inspired by innovations of the time, like the Victoria Arduino Supervat, that looks just like a television set





deserve to be better known. They truly are an example of just what it means to be Italian in Modena and its surrounding region.

As this issue of *The Official Ferrari Magazine* is devoted to the California, it's the perfect opportunity to explore just how much of the US is present in Italian design. Panini and Cagliari's extraordinary collections of cars and coffee machines cover a rich and varied timescale.

There is, for instance, an amazing Maserati created for Stirling Moss on the occasion of the 1958 500 Miles of Monza, which was a kind of Indianapolis 500 run on the oval of the Autodromo to provide a challenge for US cars that had arrived in Europe for the first time. This shows just how Modena's innate creativity was further stimulated by US-made racing cars.

It's even there in the showy advertising on the Maserati Eldorado for an ice cream of the same name, from the years when racing cars in Europe bore the national colours and race numbers and nothing else. It's a skilful interpretation of American iconography.

The Maserati Eldorado had offset steering, a pronounced tailfin and that white colour scheme, much closer to US codes than the

**This page** – the colour scheme and design of La San Marco Disco Volante coffee machine (left) has clearly taken its cue from the 1957 Ford Fairlane (below)





traditional Italian styles, which were usually red.

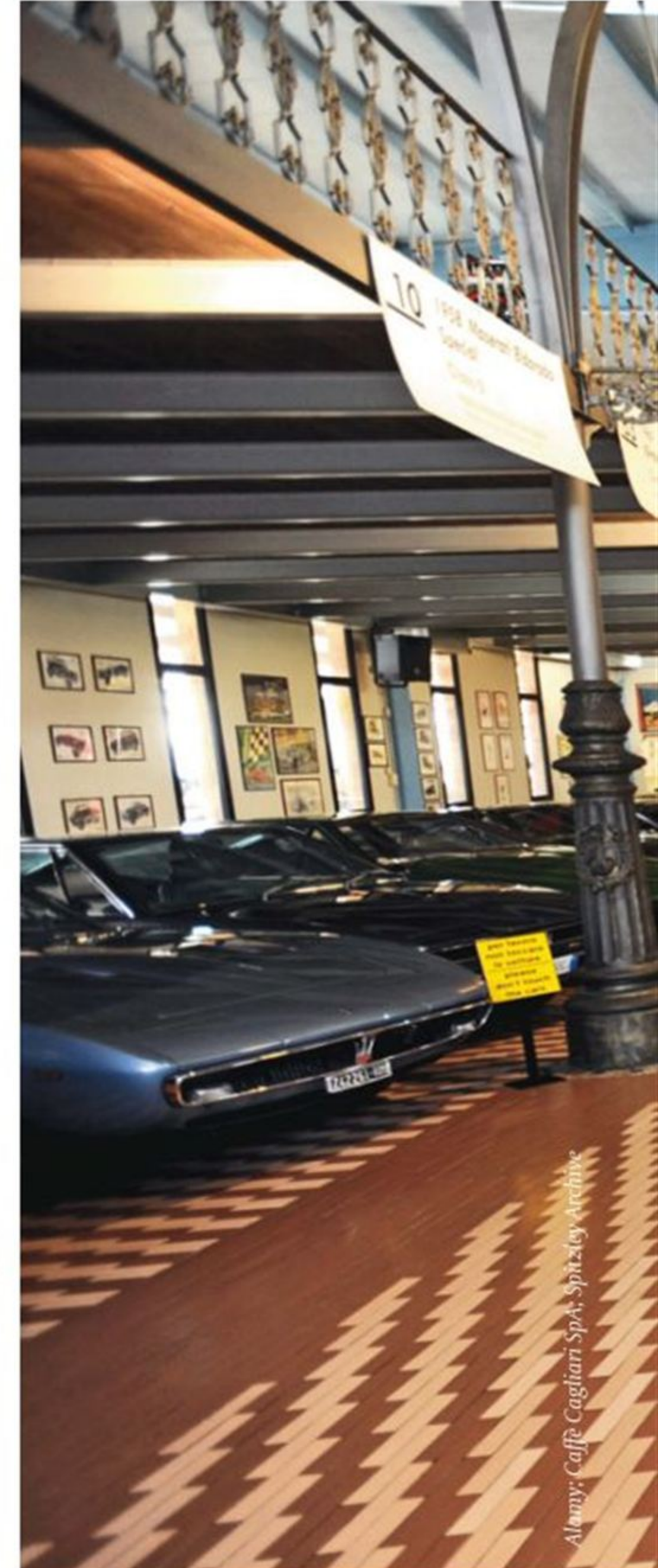
We have that same sensation of American design – stainless steel and as stately as 1930s skyscrapers – when we look at many of the strictly “Made in Italy” coffee machines of the 1950s that are in the Cagliari collection.

Even if the design is Italian, as is the *cremoso*-style coffee (with a foam on the surface created with technologies that made it possible to operate with ultra-high water pressure so as not to scald the powder), the influence of the great designers who contributed to producing such a distinctive American style is obvious. One thinks of Studebaker cars, iconic Coca-Cola bottles, William Van Alen’s Chrysler Building in New York, or William Eppelsheimer’s fabled cable cars on the streets of San Francisco.

Above all, wandering through the various rooms where the machines are proudly exhibited feels like walking back in time. From the stately filter machines of the pre-war period to those more reminiscent of skyscrapers or the glorious radiator grilles of 1950s US cars, and then on to designs inspired by the curves of television sets from that decade and, later, to machines taking their design cues from the epic space race between the then USSR and US. From all of them – and this says everything about “Italianness” – comes an excellent coffee that is now famous the world over.

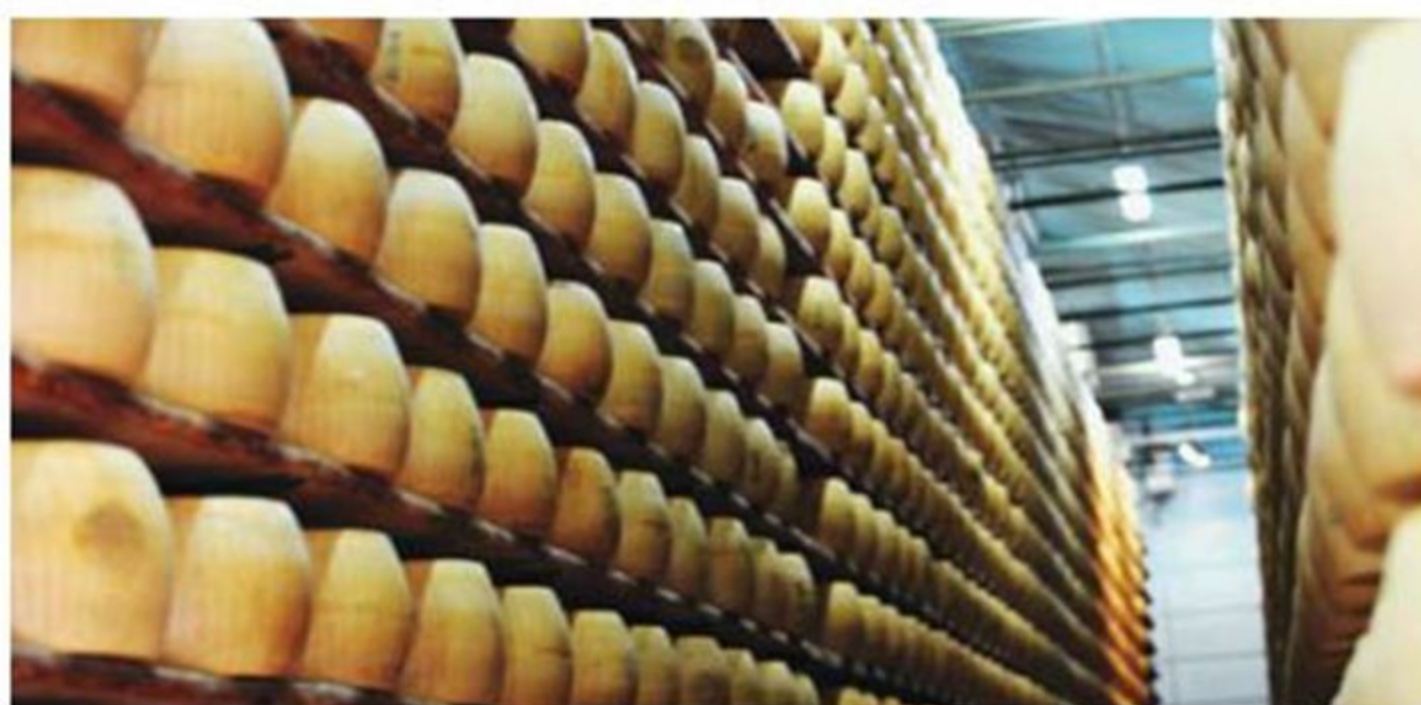
California as opposed to America, Modena as opposed to Italy. Specificity within specificity. If California brings out what America represents, the same happens in Modena and its region (which, of course, includes Maranello and Fiorano) in relation to Italianness. Here people think big and they do so with two important ingredients: determination and rigour, yet without foregoing that taste for the beautiful and refined that transforms every activity into pleasure.

With his fascinating agricultural business, where the dappled cows eat only natural foods

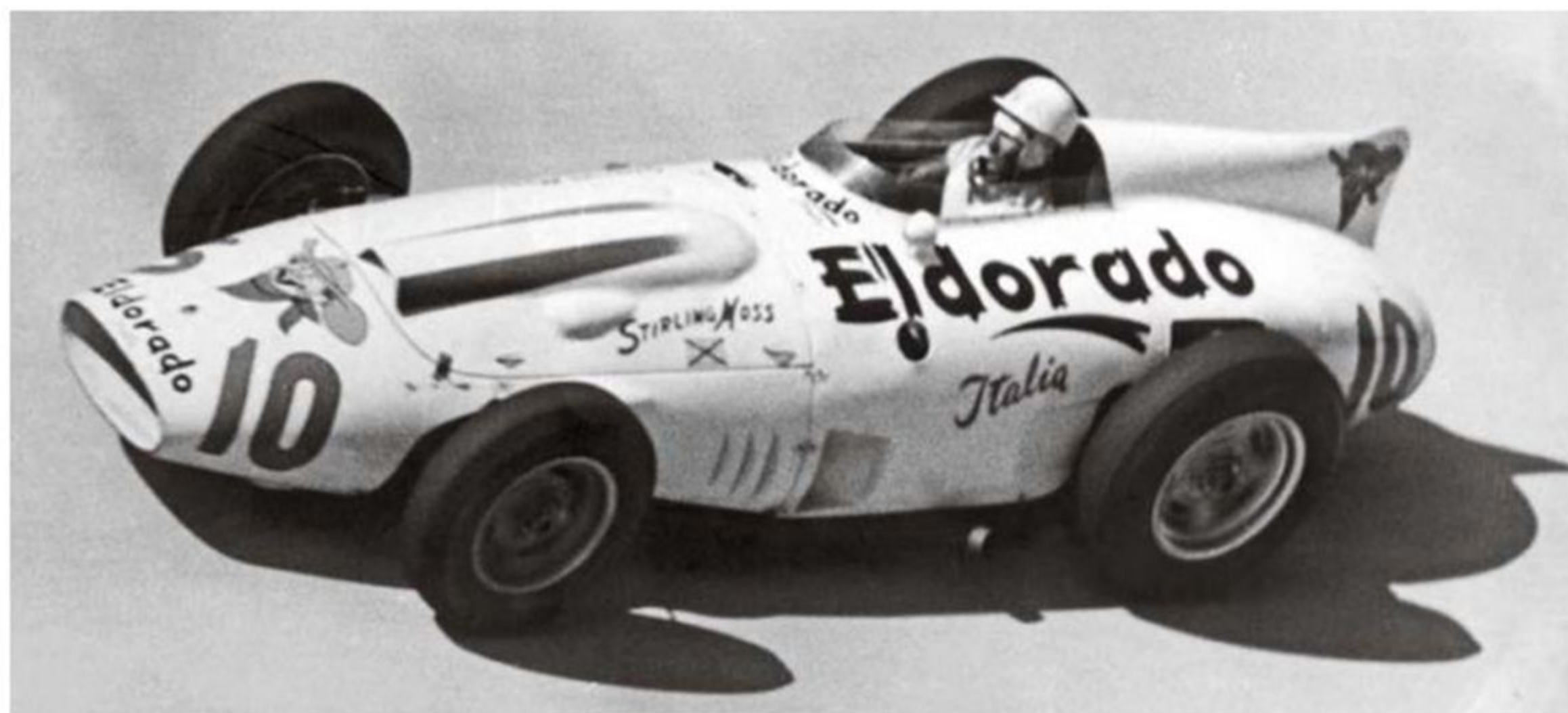




**These pages** - family passion. Matteo Panini, Alessandra's husband, who keeps his car collection in a large hangar at his family's agricultural business. The collection includes the magnificent Maserati Eldorado (below) driven by Stirling Moss against cars that had raced at Indianapolis. Left, Panini with his cows and a Ferrari FF; right, the Parmigiano Reggiano cheese he produces; below, left, another coffee machine/car lookalike: the front of a 1958 Cadillac Eldorado and, bottom, La Pavoni Concorso Diamante



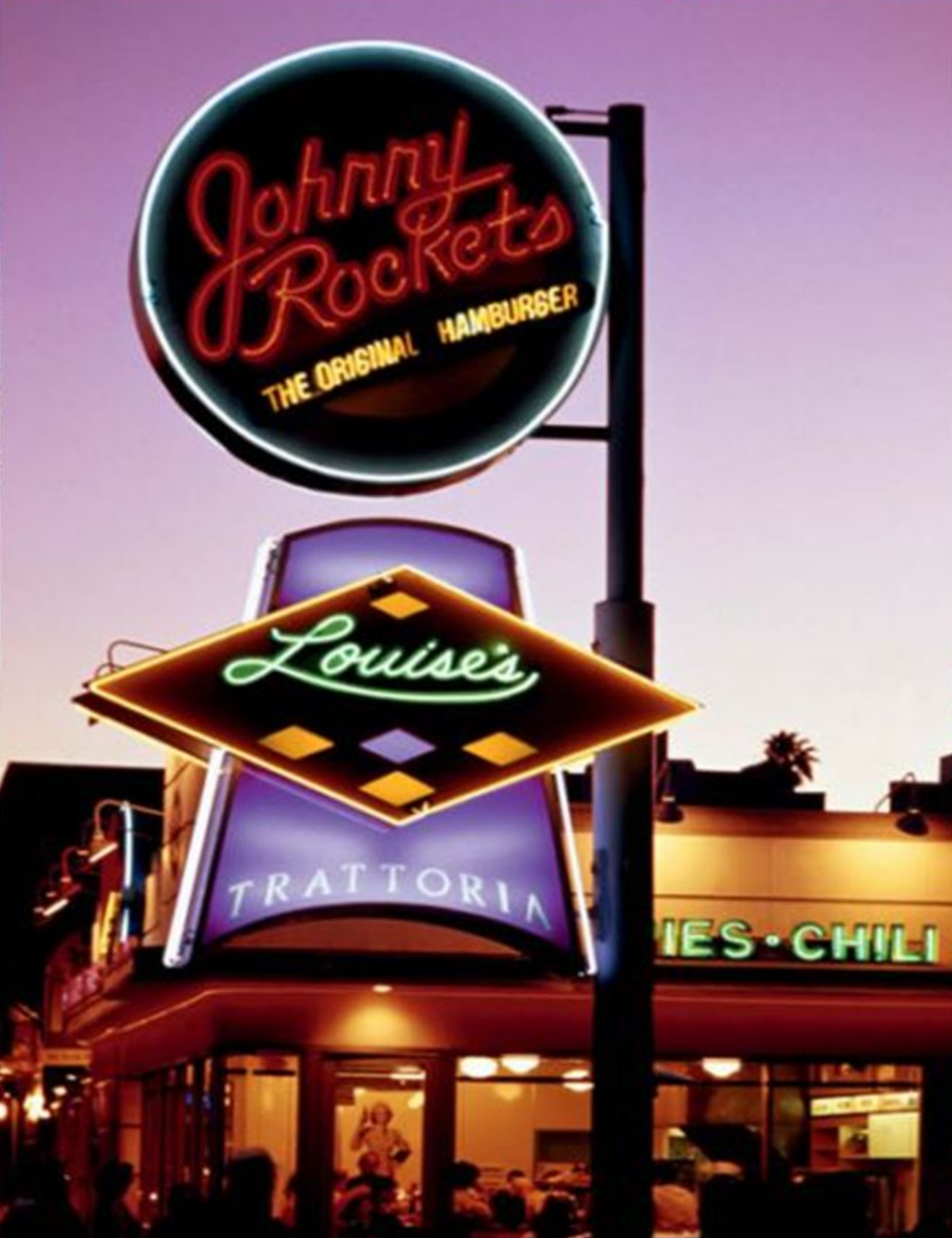
**We have the same sensation of American design in Italian coffee machines**

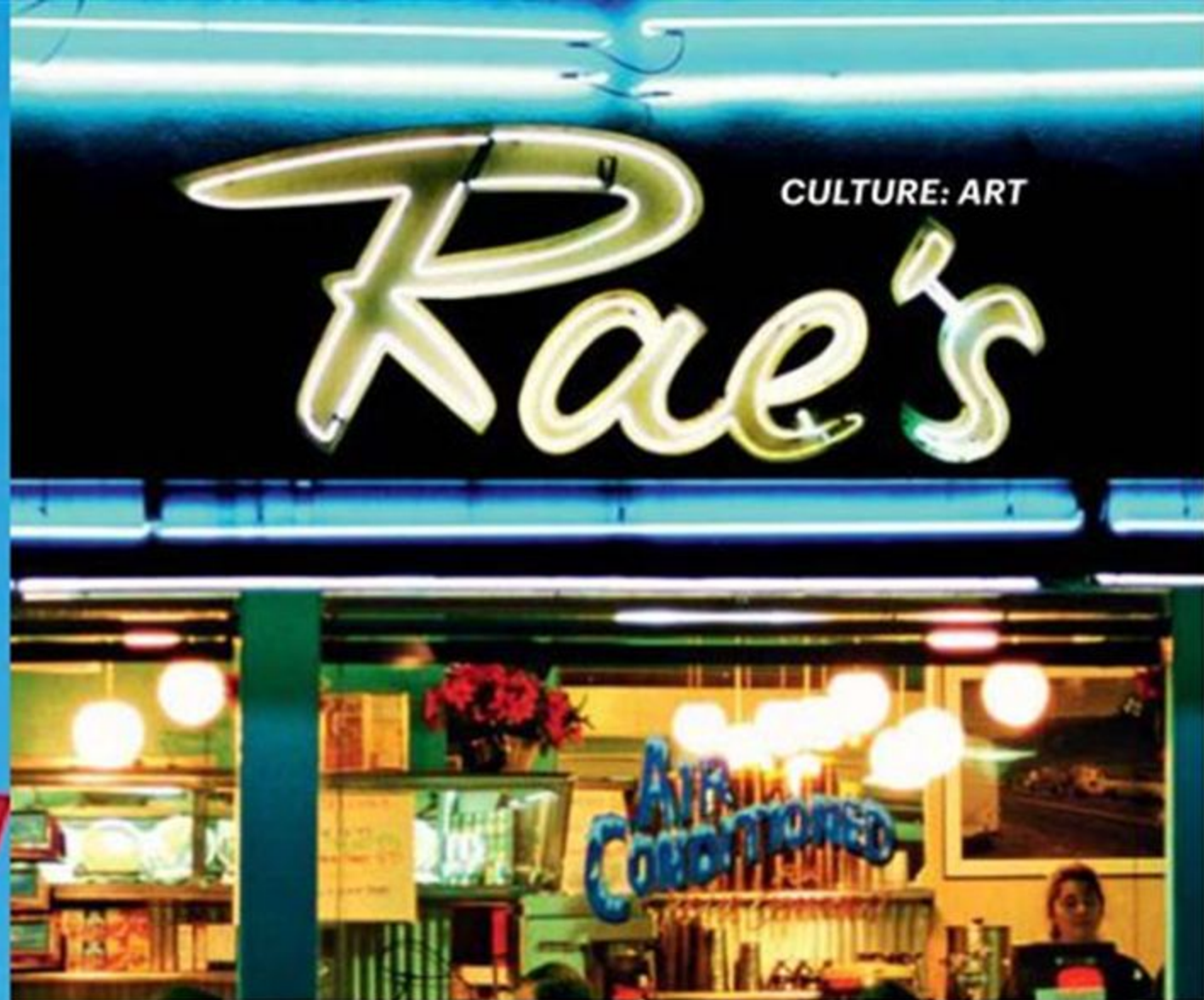


amid collections of immaculately cared-for vintage tractors and other agricultural machines, sculptures and marvellous automobiles, and where visitors can savour the history of luxury GT racing, in addition to the taste of Parmigiano Reggiano cheese, Panini really is the perfect representation of this way of life.

Cagliari, with her Modena company and its meticulous collection of coffee machines, which is being continually expanded and updated with rare coffee machines, and where there is an aroma of the Italian coffee that so many, the world over, have come to refer to as simply "espresso", is also testament to a lifestyle that is in the DNA of this region. It is no surprise, then, that Cagliari and Panini ended up getting married...



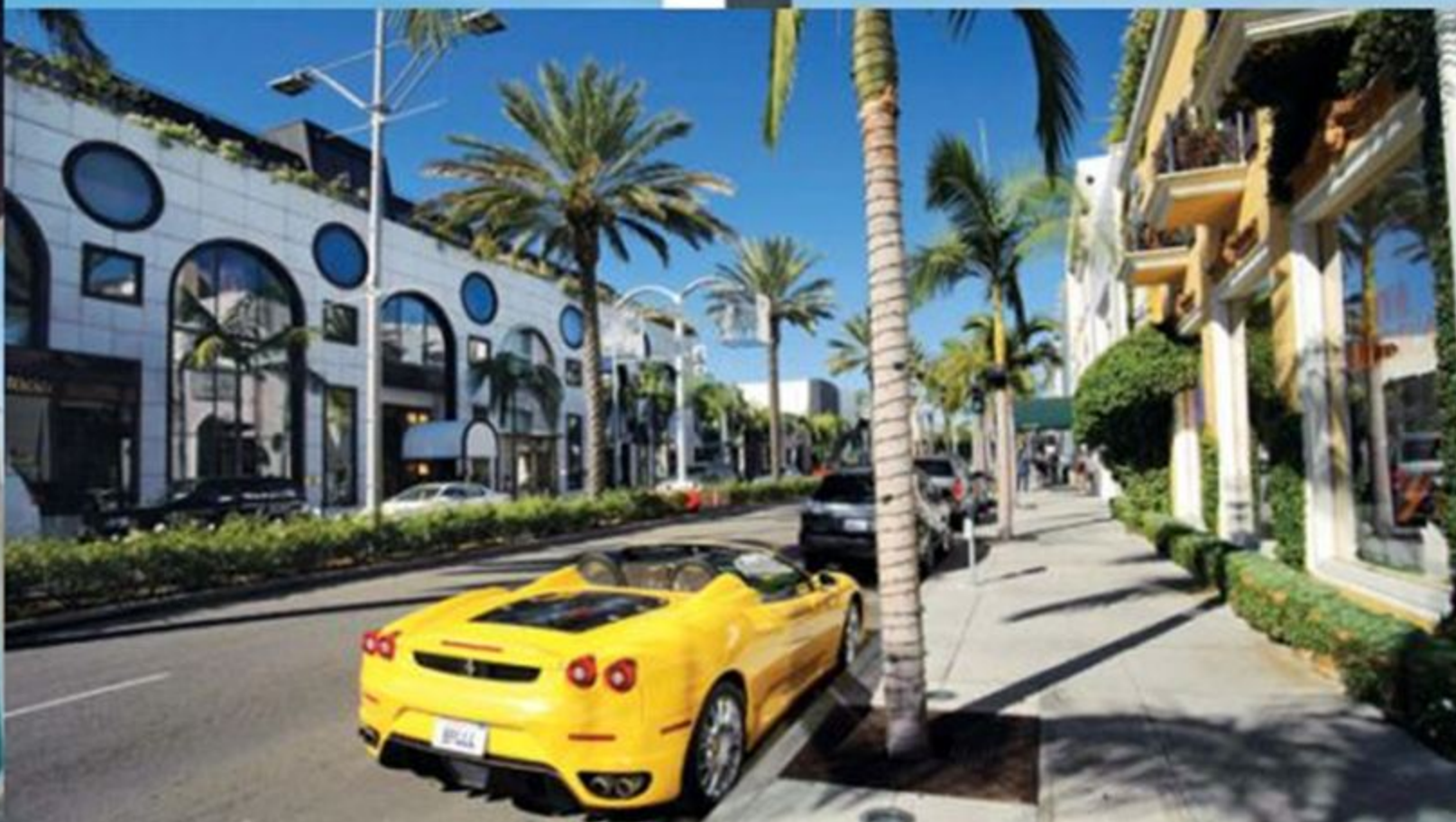




# CALIFORNIA'S LANGUAGE

*California has always been easily recognisable: billboards and signs have their own distinctive style, just like the eclectic architecture and the street furniture you'll find here*

*Words Jason Barlow*



California's sheer size, geographic diversity and the movement of people over the years has led to a culture locked on permanent fast-forward. It seems everything is possible here. Even the freeway signs pop with energy, as they point you towards the road to self-improvement.

When the pioneers of cinema decided that the balmy Pacific weather and liquid light of Los Angeles created a natural home for film production, they set a train in motion that would become the dominant art form of the 20th century. Hollywood proliferated to such an extent that the movie moguls and directors – Louis B Mayer, Cecil B DeMille, Samuel Goldwyn, Jack Warner, among many others – were de facto royalty. The studio system created stars. The stars exerted an untold fascination and, even when the whole edifice began to crumble in the 1950s and was thoroughly subverted by a dazzling new generation of auteurs in the 1970s (Coppola, Scorsese, Spielberg), LA never lost its lustre.

In fact, television took over, propagating the city's look and feel in the corner of every home equipped to receive the message. This local visual language went global, with a soundtrack to match.

Does every waiter in LA have a script they want to tell you about? Probably not, but it certainly feels that way. Quentin Tarantino once worked in a video rental store; last year, his 1994 classic *Pulp Fiction* was selected for preservation in the US National Film Registry because it was deemed "culturally, historically, or aesthetically significant". Tarantino, more than most, has grasped the curious beauty of LA's graphic language. His camera fetishises the city's endless off-white low-rises, frames the blinking neon of motel vacancy signs and the banquettes of the city's art-deco diners perfectly. Los Angeles has always had a noir-ish undertow, explored in

# GRAPHIC LANGUAGE



# ARCHITECTURE

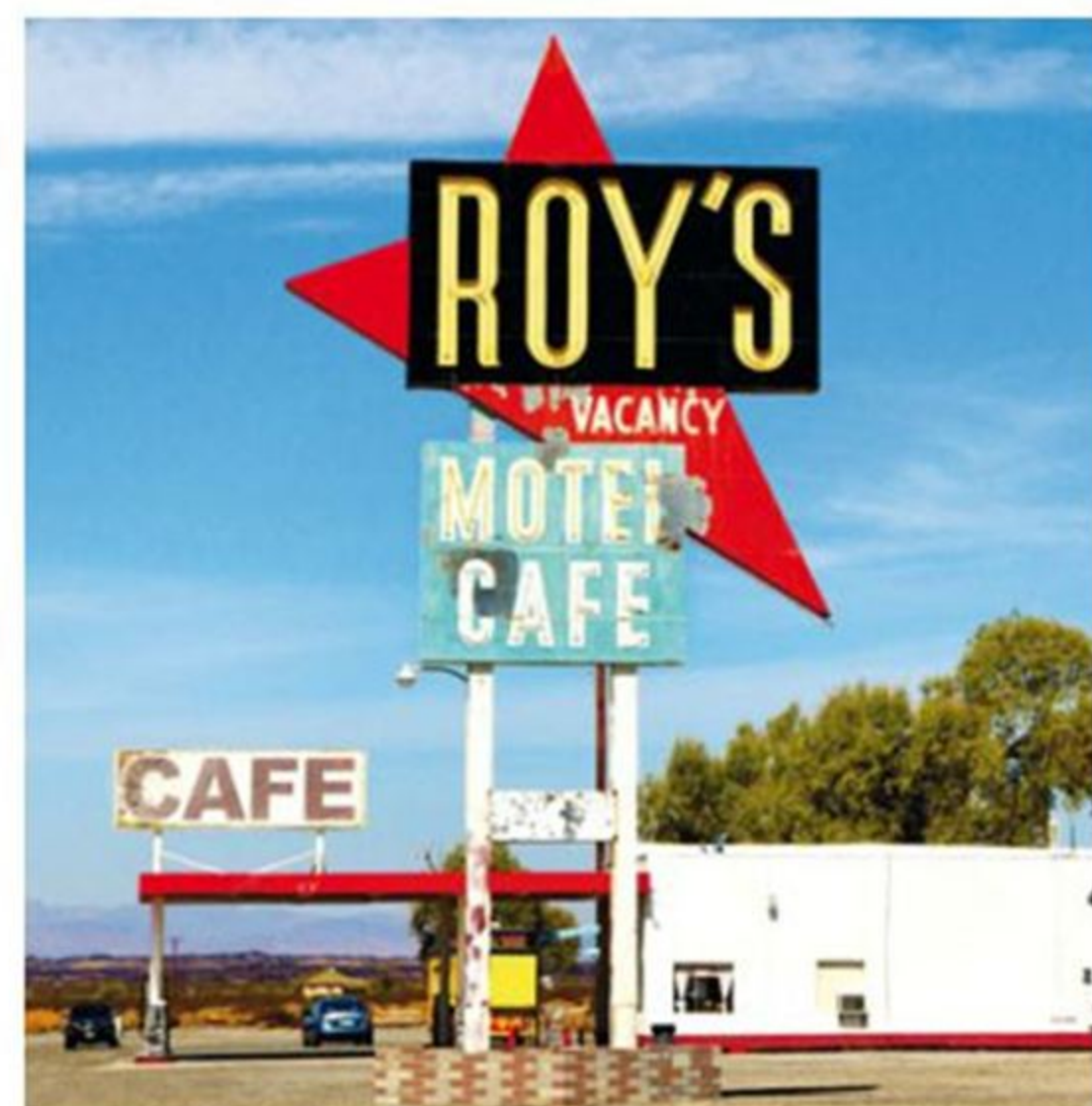


California's distinctive visual language has gone global, via film and television



Alamy; Getty Images; Rex Features; Richard Wong

These images – the Californian landscape brings to mind the work of many pop artists, as well as the atmosphere and settings of many Hollywood films



These images – minimalism, luxury and eclecticism characterise the random and ever-surprising nature of Californian architecture

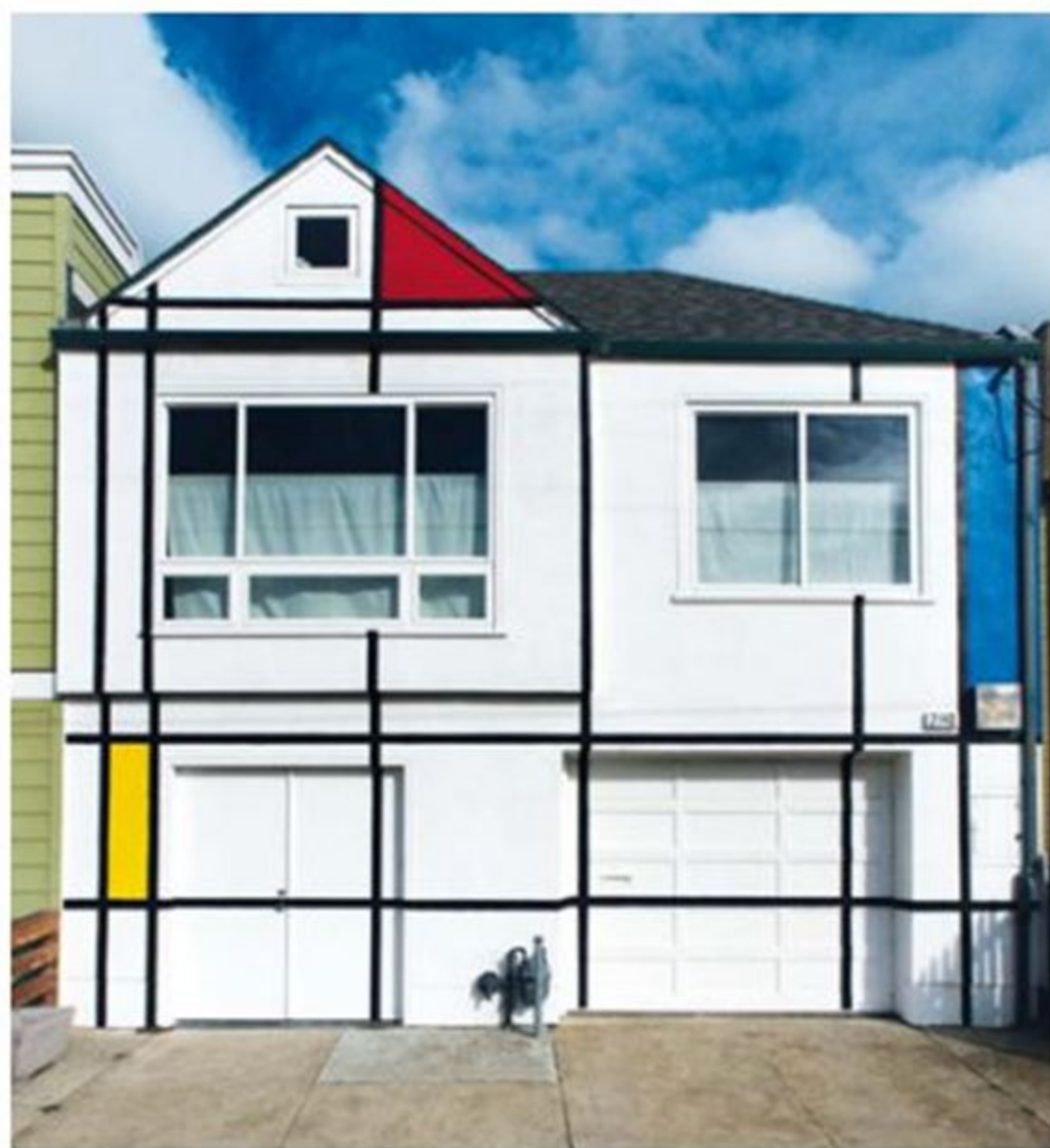




countless films but, arguably, even more poetically by writers like James Ellroy. Everything really is possible here, often quite bad things. The dreamy elision of reality and fantasy – another LA signature – was probably best examined by the director David Lynch, in 2001's *Mulholland Drive*, a film whose narrative unfurls like a Möbius strip.

Los Angeles drips with unconventional charm. You could lose yourself in it for weeks on end and never truly fathom it. Some complain that it lacks a focus, or architectural distinction. This is rubbish: from the art-deco buildings downtown, to the 1950s-built Capitol Records HQ (the light on its roof pulses out "Hollywood" in Morse code), to Frank Gehry's Walt Disney Concert Hall, you just need to know where to look. But California's sprawling capital is also a great place to strike out from, the hub of a hundred different memorable road trips. Still colossally wealthy despite recent economic travails, it's also where the Almighty apparently rehearsed all his best moves: the geo-diversity of California is truly jaw-dropping.

These pages – a different view of the well-known Hollywood sign that overlooks LA. An indelible dream in the minds of all of us, together with the famous location of Oscar night celebrations and the major film companies. Below, cars have always dominated the Californian landscape



# ON THE ROAD





**Los Angeles drips with unusual charm. You just need to know where to look**



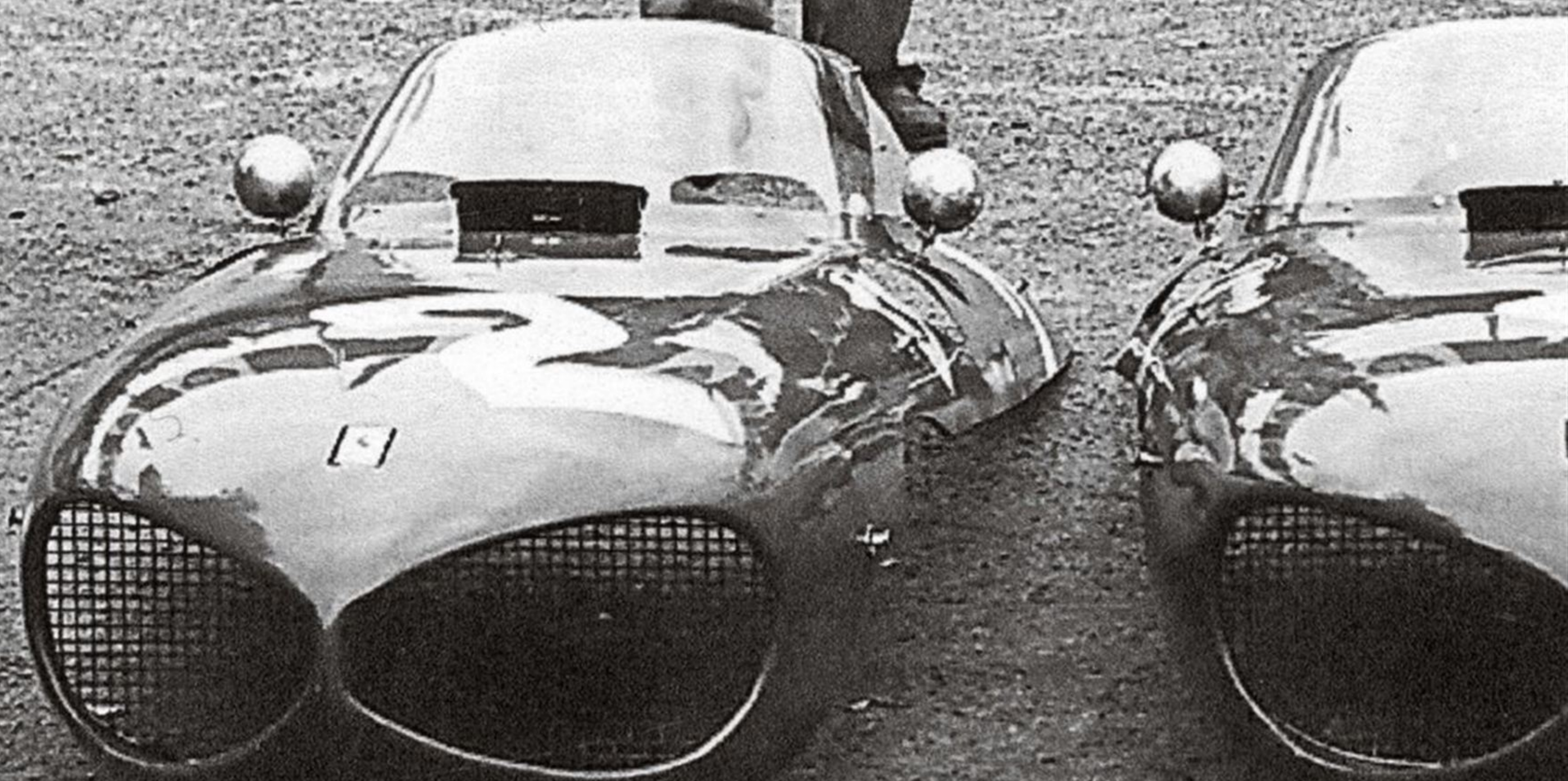
Highway 1 leads along the awesome Pacific coast all the way to San Francisco; the less definitively named 395 will take you to the edge of Yosemite National Park. Or take the drive from LA to Las Vegas (and then into Death Valley – even the desert here is beautiful), as I once did in a Ferrari F355 Spider. Pick up the San Bernardino freeway east out of LA, and join the Interstate 15 north to Vegas; after what seems like forever the city finally decays and the scenery becomes more vertiginous. Every truck that rumbles past does so with a thundering 18-wheel poetry. Even the billboards look cool.

If your literary tastes extend to the late gonzo superstar Hunter S Thompson, then the road signs will soon be familiar. A terrifying chemical episode near Barstow kicks off his opus *Fear And Loathing in Las Vegas*, and it's Barstow that marks the halfway point of this 300-mile, five-hour drive. There are plenty of "gas" stations and fast food joints here, and though it's scarcely known for its outstanding natural beauty, there's an honesty to a place that owes its very existence to transients.

Even filling up on a petrol station forecourt out here has a musical resonance. Bruce Springsteen's *Born To Run* might be East Coast-set, but the hunger for escape is universal. Back in the city, you might prefer The Doors, The Beach Boys, or Neil Young playing in your Ferrari. You could always seek out Marlena Shaw's classic *California Soul*. A rare groove for a place of uncommon and unusual beauty.

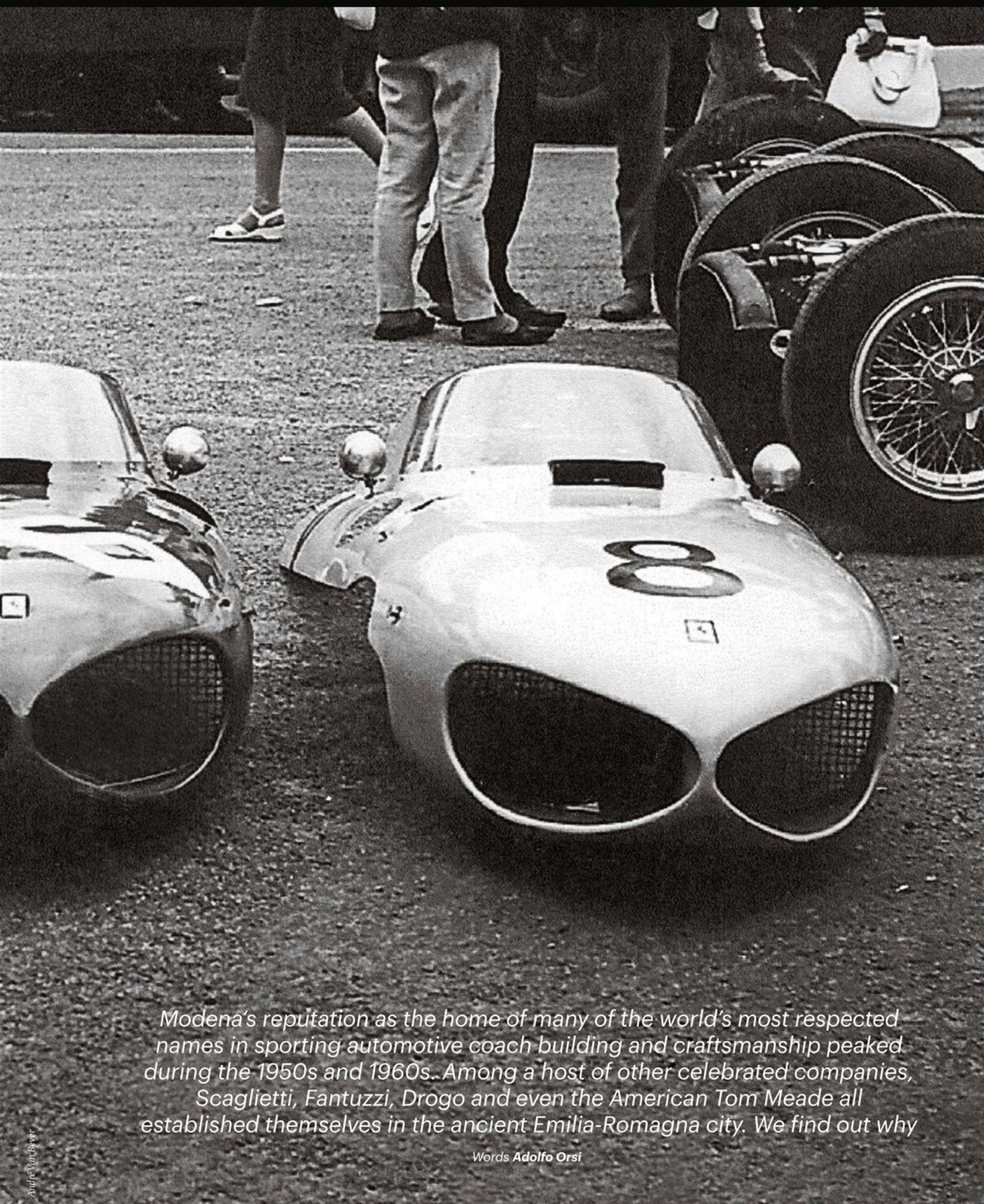


**This page -**  
poised to win;  
the front bodywork  
of three Ferrari 156 F1  
models, a championship  
winner that would  
become known as the  
"Sharknose" for obvious  
reasons. Medardo  
Fantuzzi, one of  
Modena's greatest  
coachbuilders,  
was responsible for  
fabricating the car



# BODY AND SOUL





*Modena's reputation as the home of many of the world's most respected names in sporting automotive coach building and craftsmanship peaked during the 1950s and 1960s. Among a host of other celebrated companies, Scaglietti, Fantuzzi, Drogo and even the American Tom Meade all established themselves in the ancient Emilia-Romagna city. We find out why*

*Words Adolfo Orsi*



**M**odena is still revered today as the cradle of the contemporary supercar industry. In the 1950s and 1960s, it was also a world centre of motorsport. Constructors like Ferrari and Maserati were racing's biggest names, smaller outfits like Stanguellini were still vibrant and Modena even had its own circuit in the form of the Autodrome. So, it follows that the city teemed with highly skilled craftsmen dedicated to the construction of racing cars.

Among these artisans, body builders played a vital role, and they went about their business in a way that, while anachronistic in our current overtly technical age, remains fascinating and highly skilful. Modena's panel beaters built the car bodies without any construction designs, at least until the early 1960s, using instead only a simple drawing outline as a guide, their imagination and the naked eye. If this was an art that is difficult for those who actually live in the city to understand, just think how it was for outsiders.

A US historian once asked me to arrange a meeting with the late Sergio Scaglietti, at his home in the Modena hills, where the best-known of these great fabricators was immersed in his favourite hobby, painting. 'Who designed the cars?' the historian enquired. Scaglietti, as was his wont, answered in brusque Modenese dialect: *'Disegn, a scherzamia? A ciapeven un baratol vod ed vernisa, e al mitiven su la roda.'* ('Design? Are you joking? We took an empty tin of paint and we put it on the wheel.') The tin, it transpired, provided the height of the suspension's oscillation.

Imagine the look on the historian's face. There was some science to go with the art, of course: the first studies in aerodynamics date back to the 1950s when Maserati tested scale models at the Politecnico wind tunnel in Milan, but it was only during the following decade that the technician



**'Design? Are you joking? We took an empty tin of paint and we put it on the wheel'**

Edmondo Casoli arrived at Ferrari and began, formally, to design car bodies.

The process may have been inexact, but it was effective. The construction of the bodies, using aluminium, began with so-called "manikins", built with iron seams. Aluminium plate was used for the skin with a thickness of 10 or 12 tenths of a millimetre; some parts that needed greater rigidity (the fuel tanks, for example) were built

using plates 15 tenths thick. This was untreated plate, and more difficult to work with. "Annealed" aluminium is easier to beat, but softer and less resistant over time. For a first moulding, the plates were beaten with a hammer on a trunk of concave wood or on sacks of sand, then finished by beating with ever-smaller hammers on iron surfaces. The pieces were rested on the manikin, cut and welded together, then fixed on to a light tubular or angular structure and attached to the car chassis.

It is difficult to believe today the speed with which racing car bodies were manufactured: it usually took between 40 and 50 working hours. If there was no great hurry (an unusual scenario), the work would be done in less than a week. If there was a hurry (almost always), cars were created in two to three working days.

No great investment was needed, which facilitated the birth of many micro-enterprises. A series of hammers, a tree trunk, a gas welder with two cylinders of oxygen and acetylene, a cutter, a pair of shears, a workbench and a room, often not particularly well heated (you soon warmed yourself up from beating the panels), were the main requirements. At times, an awning would suffice as a workplace. Photos from the period clearly show how basic the equipment was.

If a panel beater was excited by entrepreneurial risk, he would, after gaining some experience with one of the masters, start his own business. These artisans worked primarily for Ferrari, Maserati and Stanguellini, but they also repaired the bodies for the area's renowned gentlemen drivers and racing teams (Centro Sud, Serenissima). Constructors from nearby cities, such as Bologna's Tecno and AMS, also hired them, and foreign ones who had settled in the city (WRE, Alejandro De Tomaso, Tom Meade) kept them busy, too. Indeed, the reputation of Modenese craftsmen even extended as far as the US, where Carroll Shelby and Luigi Chinetti were among the highest profile clients.

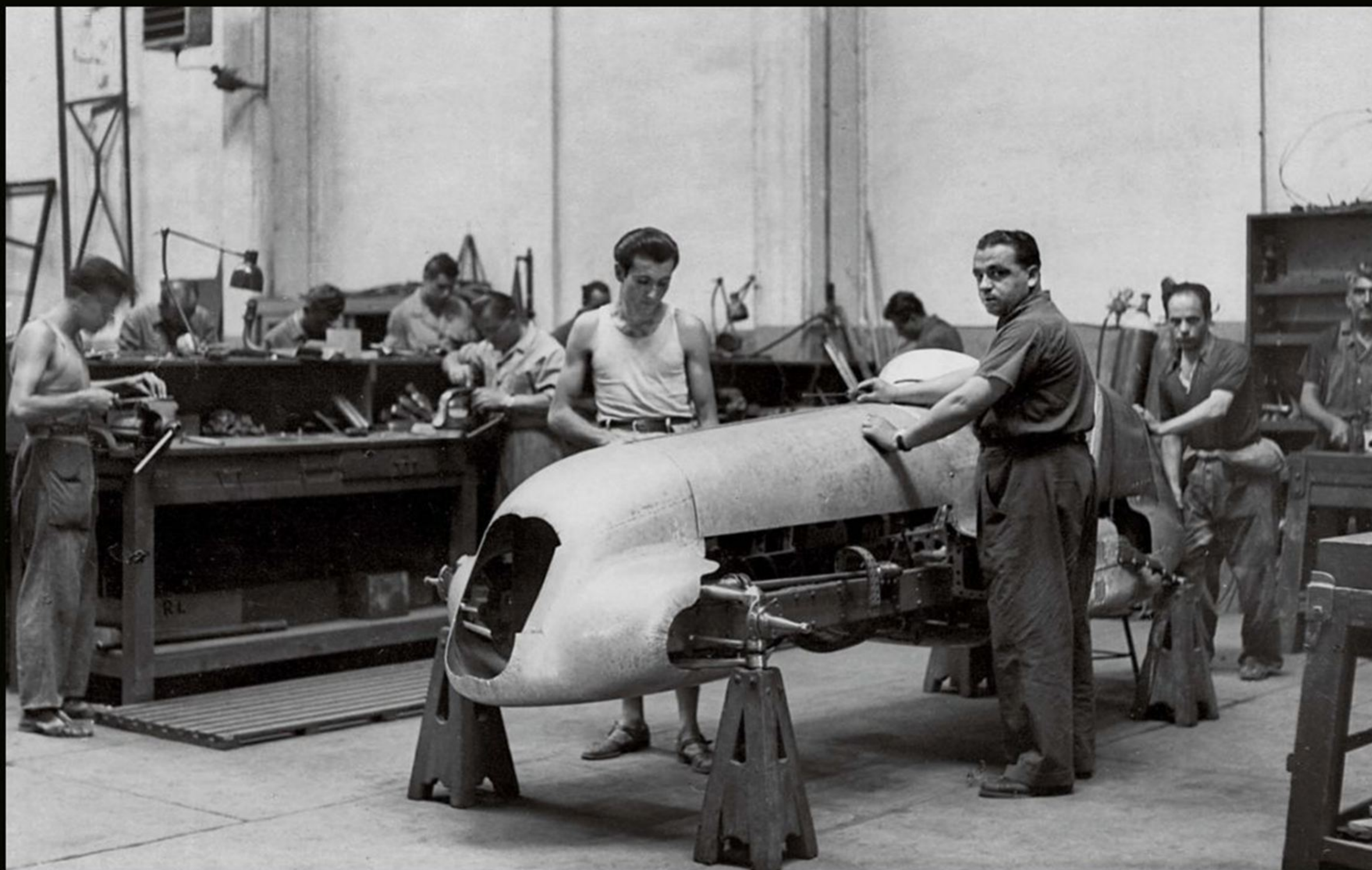
Business remained buoyant until the mid-1960s, when fibreglass became the material of choice for



**This page – among the most celebrated names of the Modenese automotive universe are Vittorio Stanguellini and Piero Drogo. They are pictured here, the former with a Stanguellini 2800 Sport (above); the latter with the ASA 1000 GTC, remembered by many as the little Ferrari**



This page  
left, Sergio Scaglietti (pictured left) at work in his coachbuilders in Modena with a client in front of the body work of the almost finished Ferrari 250 GT Lusso; below, Medardo Fantuzzi (pictured right) at work with a Maserati racing car





racing cars, consigning the aluminium body and our craftsmen to history. (I recently studied the first Ferrari 250 LM made of fibreglass, built by Scaglietti between August 1964 and May 1965; an unusually long period, but necessary to embrace the new technology, hitherto only ever used in the maritime industry on yachts.)

Working closely with Professor Sandro Grimaldi, I investigated the history of Modena's body shops to tell the story of motor racing in the city at the Museo Casa Enzo Ferrari in Modena. It's a complex tale, as you can imagine, with many notable personalities. A brief overview follows...

History records that the first active body fabricator in Modena was Carrozzeria Orlandi, which switched from making horse-drawn carriages to the construction of bodies for the first automobiles, at the time the preserve of the aristocracy or the upper-middle class. In 1920, Enzo Ferrari's first entrepreneurial activities were in this field: Carrozzeria Emilia di Enzo Ferrari & Co, at Via Jacopo Barozzi 5. Enzo was forced to wind up this activity in 1922 (with the help of his mother Adalgisa) and, from then until the birth of the Scuderia Ferrari eight years later, he devoted his energies to racing and selling Alfa Romeo cars.

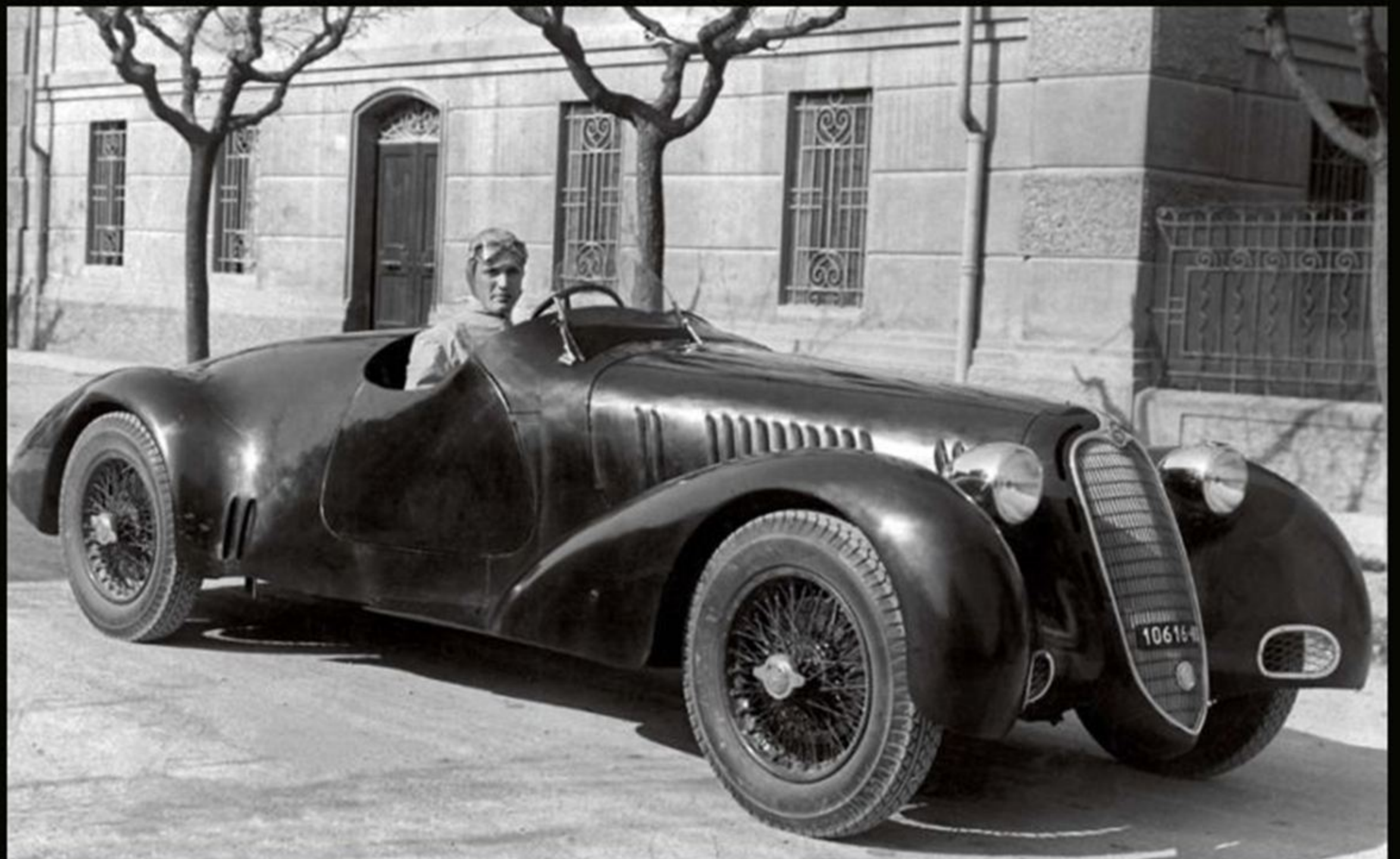
From the mid-1920s, Carrozzeria Orlandi specialised in buses and coaches, and gradually abandoned cars; Enzo entrusted to Orlandi the construction of the bodies for various Alfa Romeo chassis and later those for the team's lube trucks.

Meanwhile, at the premises in Via Jacopo Barozzi used by Carrozzeria Emilia, activities continued in the 1920s as Cooperativa di Lavoro Fabbrica Modenese Carrozzeria, which was then run by Aldo Comini, Dante Bertani, Adelmo Galli and Renato Torricelli.

In 1933, the company was run by Torricelli, Bertani and Galli. Gino Scaglietti (the elder brother of Sergio, born in 1908) also worked there; in 1933 a very young Sergio was among his



**This page** – top, Neri & Bonacini's 1964 Ferrari Nembo; above, a van, created for Scuderia Ferrari by Carrozzeria Orlandi in the pre-war period; right, a page from the brochure of Carrozzeria Autodromo, builders of coaches and racing cars; below, the Marquis Lotario Rangoni Machiavelli driving his Alfa by Carrozzeria Modenese





**This page** – left, Stanguellini's "Codine" sports car; right, Giotto Bizzarrini in front of one of his creations outside the Carrozzeria Drogo; below, the Maserati A6GCS created by Fantuzzi (left) and the Tipo 61 "Birdcage" by Allegretti & Gentilini

co-workers. In 1937, the company modified an Alfa Romeo 6C 2300 (the mechanicals were developed by Stanguellini) for Marquis Lotario Rangoni Machiavelli of Modena, who later raced both with the Alfa Romeos of the Scuderia Ferrari and with Auto Avio Costruzioni.

In 1930, the Scuderia Ferrari was born in the city. A still unsolved mystery surrounds the identity of the person who built the body of the first racing car in Modena, the Alfa Romeo Bimotore, created in Via Trento Trieste using Alfa components.

At the end of the 1930s, Stanguellini began to tune Fiat cars (for which he was a dealer), like the aerodynamic Topolino for the 1939 Tripoli-Tobruk rally, with a body made by Torricelli.

In 1940, Maserati, bought by the undersigned's grandfather, moved from Bologna to Modena, but war broke out immediately afterwards. The post-war period in Modena was one of harsh trade union struggles. From one of these came Carrozzeria Autodromo, made up of former employees of Carrozzerie Padane. They built just one Ferrari, a 625 TF, before going on to specialise in the construction of buses and coaches, an activity that stopped just a few years ago. They also built an office trailer for Ferrari during the 1950s.

Also active in the city was Carrozzeria Ansaloni, which built one of the Ferrari 159s and the Frasca, a station wagon with a very unique shape that is

renowned for being the first car designed and built by Franco Scaglione, who became one of the most prolific Italian designers of the 1960s and beyond.

With Maserati another significant personality had moved to Modena: Medardo Fantuzzi from Bologna. At the age of 18 he had participated in the construction of the first Maserati, the Type 26. When the Maserati brothers returned to Bologna in 1947 to set up the OSCA (Officine Specializzate Costruzioni Automobili - Fratelli Maserati SpA), Fantuzzi, with other technicians (including the Bertocchi brothers) remained in the city. Fantuzzi worked at the Maserati plant, but his activities were kept separate in administrative terms.

He shaped the 1947 Maserati A6GCS Monofaro, the A6GCS/53, one of the most beautiful sports cars to be built in that period. Fantuzzi later built the bodies of all racing Maseratis, sports cars and racing single-seaters, up to and including the Eldorado. Among his employees there were Anselmo Gentilini, Mario Allegretti, Elvio Franchini, Celestino Fiandri and Fernando Baccarini (and we will need to remember these names because we will encounter them again at various points later on in the story).

Fantuzzi was fully committed to building, modifying and repairing bodies for the official team, meaning that he had no time to build the bodies of the cars that Maserati sold to its

customers. So it was that two of his employees, Fiandri and Duilio Malagoli, set up on their own and Maserati entrusted the construction of various A6GCS, 150S and 200S cars to them.

Fantuzzi is responsible for the line of the legendary 250F, still considered today by many experts to be the finest ever expression of a front-engined single-seater. (He built just one body for a road-going Maserati, the 1500 GT Spider, which was recently sold at auction in the US for \$3.2 million.) In 1957, Maserati withdrew from racing, but the following year Fantuzzi continued to work for the company and their clients, modifying, among other things, the front of some 250Fs with a shark nose for the Temple Buell Team. (This was famously adopted by Ferrari for the 1961 GP season in the highly successful 156 F1.)

Carrozzeria Campana, owned by brothers Onorio and Erasmo Campana, was also active in this period. It reworked the body of Alberico Cacciari's Ferrari 166 and built the bodies for the Stanguellini "Codine" sports car, the first from a Modena body shop in which Franco Reggiani, a stylist from Reggio Emilia, was involved. Reggiani also helped with the design of the Ferrari 166 Uovo (Egg) for the Marzotto brothers, built in Padua.

We can't, of course, tell the history of Modena's body shops without mentioning the great Sergio Scaglietti. In 1937, Scaglietti had begun to work for



**We can't tell the history of Modena's body shops without Sergio Scaglietti**



Riviste Italiane

Il Download Libero 

Tantissime riviste, settimanali e quotidiani solo su:  
[www.Riviste-Italiane.com](http://www.Riviste-Italiane.com)



**This page –** above, the rough body of a 250 California just beaten into shape by Carrozzeria Scaglietti; below, Scaglietti's 166 MM in the 1953 1,000 Miglia, his first Ferrari; bottom, the 250 P, created by Fantuzzi, during a test drive at the Modena Aero-Autodrome



**Today, the Ferraris  
from this period are sold  
for millions of euros**

his brother; in 1948 he set up on his own with partners Francesco Marchesi and Lino Sala. In 1952 he moved activities to a new site in Viale Monte Kosica and, in 1953, began to build the first Ferraris, starting with the 166/MM53 for Cacciari, then, directly for Ferrari, the 500 Mondial.

Until that moment, Ferrari had used various well-known body shops, such as Pinin Farina and Touring, which were undoubtedly more expensive, less malleable and, as they were located in Turin and Milan, also less responsive.

Apart from the 250 TdF, the 250 Testa Rossa is one of Scaglietti's masterpieces, created during a period in which he built bodies not only for racing cars, but for one-offs such as Roberto Rossellini's Ferrari 375 MM and the 410 SA for Enrico Wax. In 1959, the company Scaglietti & Co split up: Marchesi and Sala continued repair activities and Scaglietti bodied the 250 California, one of the most beautiful Ferraris ever created.

Scaglietti was not just a Ferrari man, but built bodies for three small Ermini sports cars, an Alfa Romeo Giulietta SV, three Dyna Panhards for Crepaldi of Milan, a Stanguellini sport for Andrea Fraschetti (later Technical Director at Ferrari), and three Chevrolet Corvettes for Luigi Chinetti.

When Maserati withdrew from racing at the end of the 1957 season, some of Fantuzzi's workers set up on their own. Among them, Mario Allegretti and Anselmo Gentilini opened Carrozzeria Allegretti & Gentilini, responsible for the Maserati Tec-Mec (developed by Valerio Colotti), the Type 60/61 "Birdcage", Type 63 and Type 151.

Following a spell with Fiandri, Baccarini founded Carrozzeria Gran Sport with Pietro Vaccari and built the bodies of all the Stanguellini Formula Juniors (around 150), the rear-engined Delfino, and other record-breaking cars. Baccarini also worked for De Tomaso and built the bodies of no fewer than five of the six legendary Cobra Daytona Coupés. The prototype was built in California, before Carroll Shelby travelled to Modena to complete the other five – further proof of the fame of Modenese car-body designers.

In 1960, Giorgio Neri and Luciano Bonacini, formerly mechanics at Maserati, opened the Officina Neri & Bonacini, which repaired, built and modified racing cars. When Carrozzeria Allegretti & Gentilini was wound up, Allegretti joined Carrozzeria Sports Cars owned by Piero Drogo, while Gentilini began to build bodies for Neri and Bonacini. Some of the most memorable cars of the 1960s, including Count Volpi's famous Ferrari 250 GT "Breadvan", and the glorious 1962 Ferrari 250 GT Nembo Spider, bore Gentilini's imprimatur.

In 1966, Bonacini became the workshop head at De Tomaso, and Neri founded a company with Pier

This page – two Ferrari masterpieces from Modena: the famous 330 P4 (right) by Drogo & Allegretti and the 156F1, known as the “Sharknose”, created by Fantuzzi



Giorgio Marazzi, a member of the famous ceramic tiles family, to build a “small Miura” that used a mid-mounted Lancia four-cylinder engine. However, the project was never followed up.

We had left Medardo Fantuzzi with Maserati. From 1959, he began to build bodies for Ferrari racing cars, a task he shared with Scaglietti until 1965. Fantuzzi built all the official cars for racing including the P2, F1 and F2, while Scaglietti was responsible for a series of immortal competition Ferraris such as the 250 GTO and the 250 LM.

During that same period, Fantuzzi (helped by his son Fiorenzo) also built “special” cars, such as the “Oro”, which, based on a 330 LMB, starred in the 1968 Federico Fellini short film *Toby Dammit*. When his relationship with Ferrari ended,

Fantuzzi went to work for Serenissima and Tecno.

In the late 1950s, Piedmontese driver Drogo (1926-1973) arrived in Modena, founding Carrozzeria Sports Cars, initially with Otello Benedetti and Lino Marchesini, later joined by Allegretti in 1963. Carrozzeria Sports Cars was responsible for the bodies of iconic Ferraris, such as the P3, P4 and Dino 206 SP, in addition to the bodies of ASA racing cars and Iso Grifo A3Cs. Drogo also built various special Ferrari bodies for “gentlemen drivers”, including the likes of Ulf Norinder and Dick Protheroe.

There were some foreign interlopers, too. In the autumn of 1960, a penniless American, 21-year-old Tom Meade (who sadly passed away recently), travelled from Rome to Modena on a Vespa.

Fantuzzi took a liking to him (for a time he slept in his body shop, on a little camp bed). More than a car-body builder, he was an inspired designer who created intriguing specials, like the Thomassima 1, 2, and 3. He also modified many used Ferraris, updating them for the roads of the US. The Thomassimas were so ahead of their time that they still appear modern today (see page 124).

This world, this fantastic history of Modena’s body shops, ended between 1966 and 1970 with the advent of fibreglass. Subsequently, some small workshops developed into industrial firms, such as Scaglietti (later acquired by and incorporated into Ferrari), while others devoted themselves to restoration, such as Fantuzzi, Brandoli and Bacchelli & Villa. Marchesi & Sala, Franchini & Bonfiglioli and Campana specialised in repair services, while others diversified into other areas. Fiandri built equipment for urban hygiene, and Baccarini cabins for earth-moving equipment.

Leaving Scaglietti aside, the production car story continued with Carrozzerie Padane, which, while specialising in the production of coaches, assembled the bodies of the Maserati Mistral and Bora models in Modena, although the shells were produced in Turin. There were other attempts at producing GT cars for Momo and Stutz, but these were not followed up.

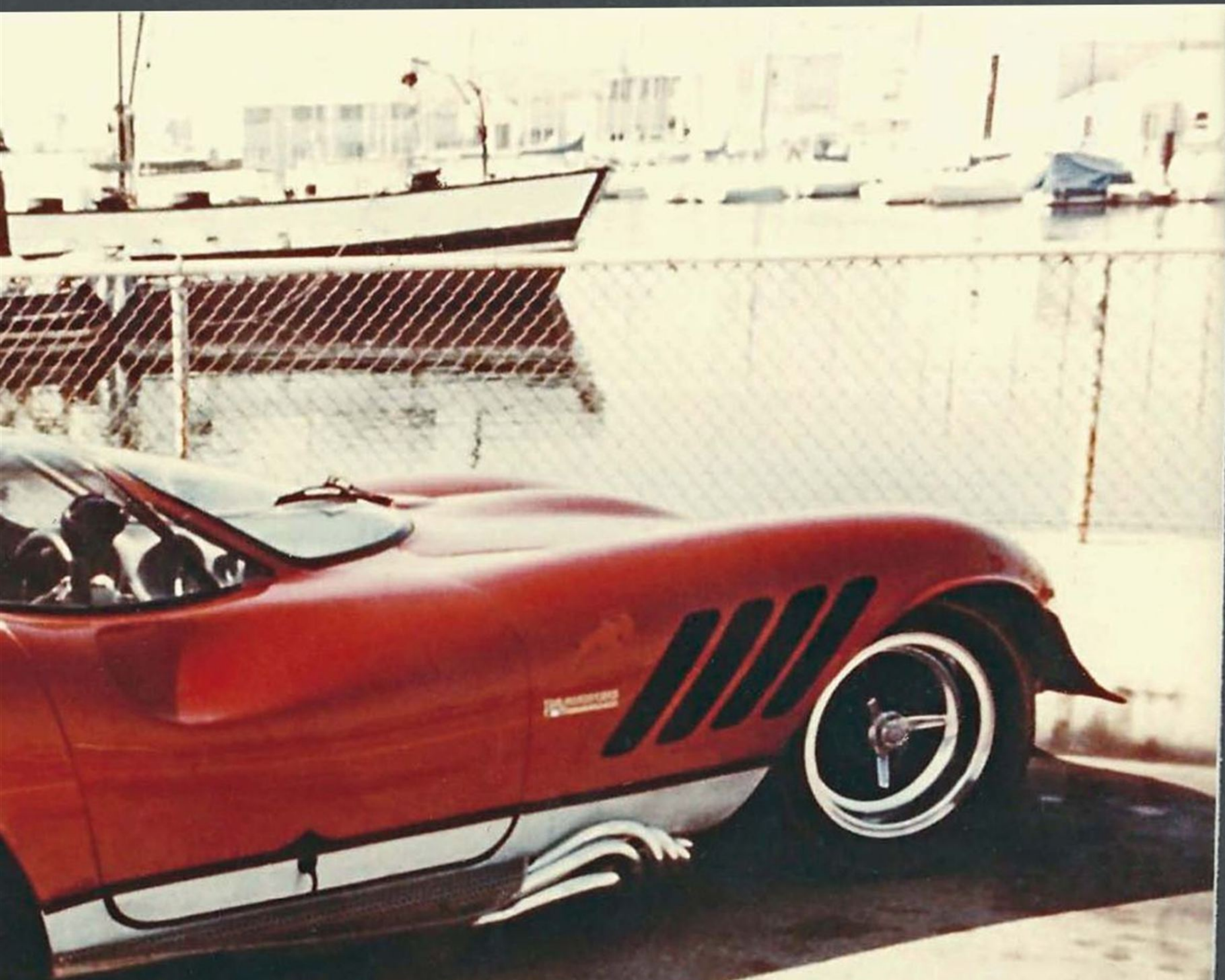
Today, the Ferraris and Maseratis of Modena’s golden period are sold at auction for millions of euros, regarded not merely as cars but as art objects by discerning collectors attracted by the unique combination of competition provenance, mechanical artistry, and aesthetic excellence. They were created in Modena thanks to the manual dexterity of skilled craftsmen, Fantuzzi and Scaglietti first and foremost. The people of this great city can be justly proud.







These pages -  
powered by  
a Ferrari V12,  
fuelled by pure  
Californian  
inspiration - Tom  
Meade's stunning  
Thomassima 3



# ITALIAN HEART, AMERICAN BLOOD

*Tom Meade was a Californian dreamer who infiltrated Modena's world-renowned "carrozziere" during the 1960s, creating a stunning series of one-off specials. We remember a man who was as much adventurer as car designer*

Words **Jason Barlow**

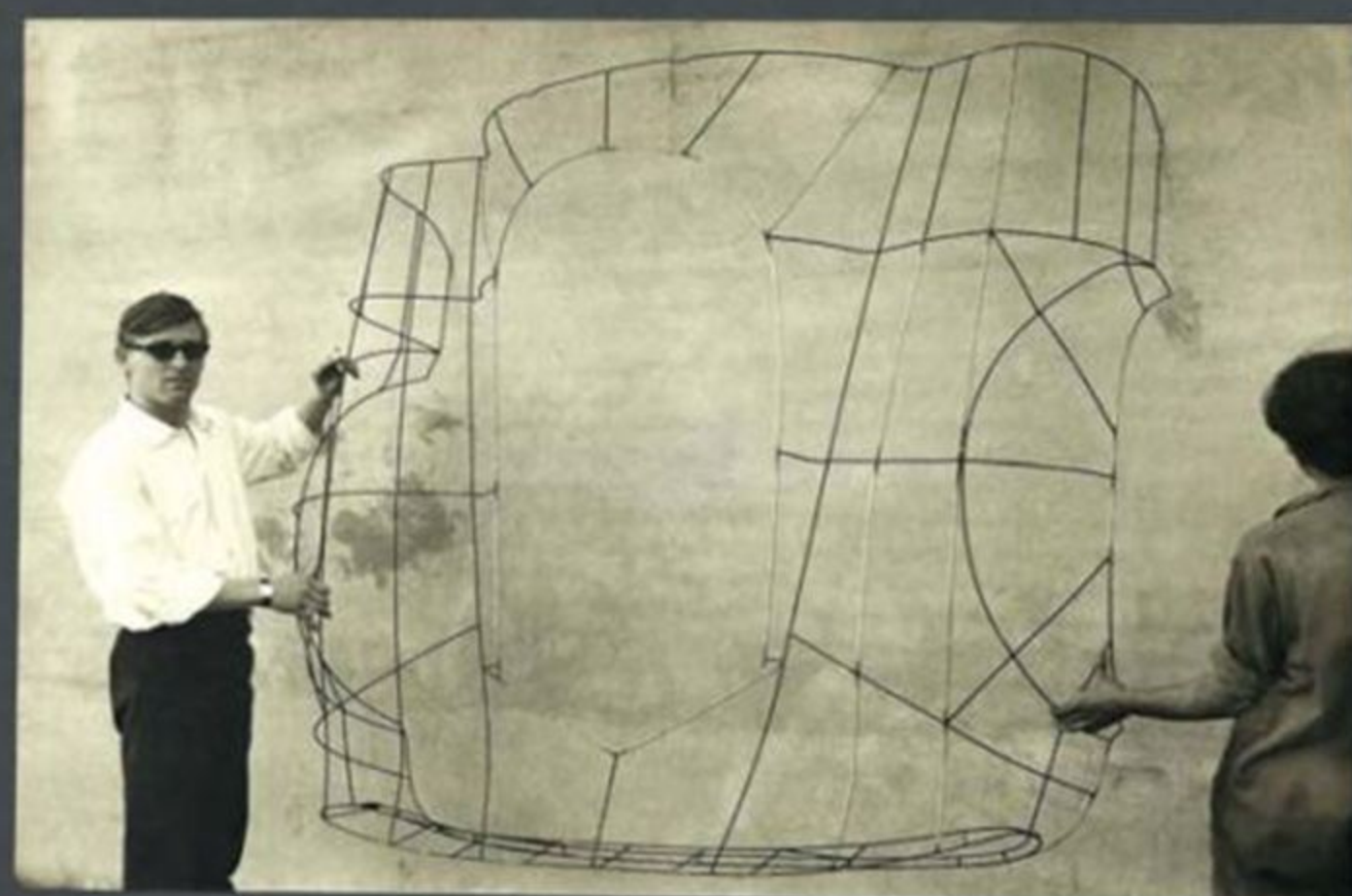
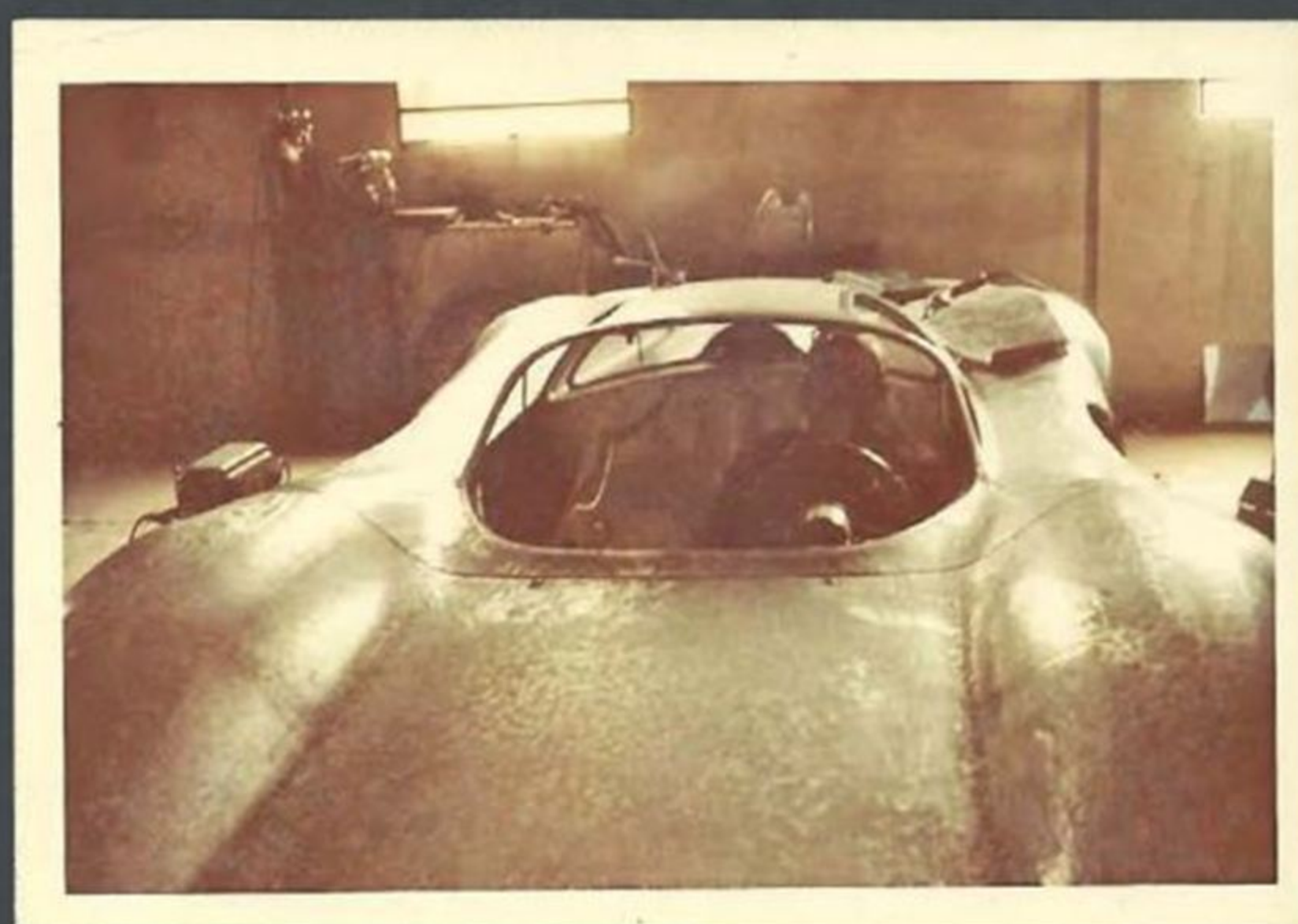


**T**

he film *Raiders of the Lost Ark* originated in producer George Lucas' desire to update the boys' own serials or "chapter plays" that accompanied feature films in 1930s US cinema. It was expertly done, even down to the map graphic that charted Indiana Jones' fearless globetrotting.

True characters in the world of car design are rare, but there are shades of Harrison Ford's iconic creation in the tale of Tom Meade. Meade, who passed away last year, aged 74, may not have left a legacy as rich as the likes of Sergio Pininfarina or Sergio Scaglietti's, but his career is intertwined with the greats, his output characterised by a vision and determination that was powerful enough to secure the approbation of Enzo Ferrari himself. Most of all, though, Meade was an adventurer, a man with a natural eye for a beautiful car, aided and abetted by a lust for life that Ernest Hemingway would recognise.

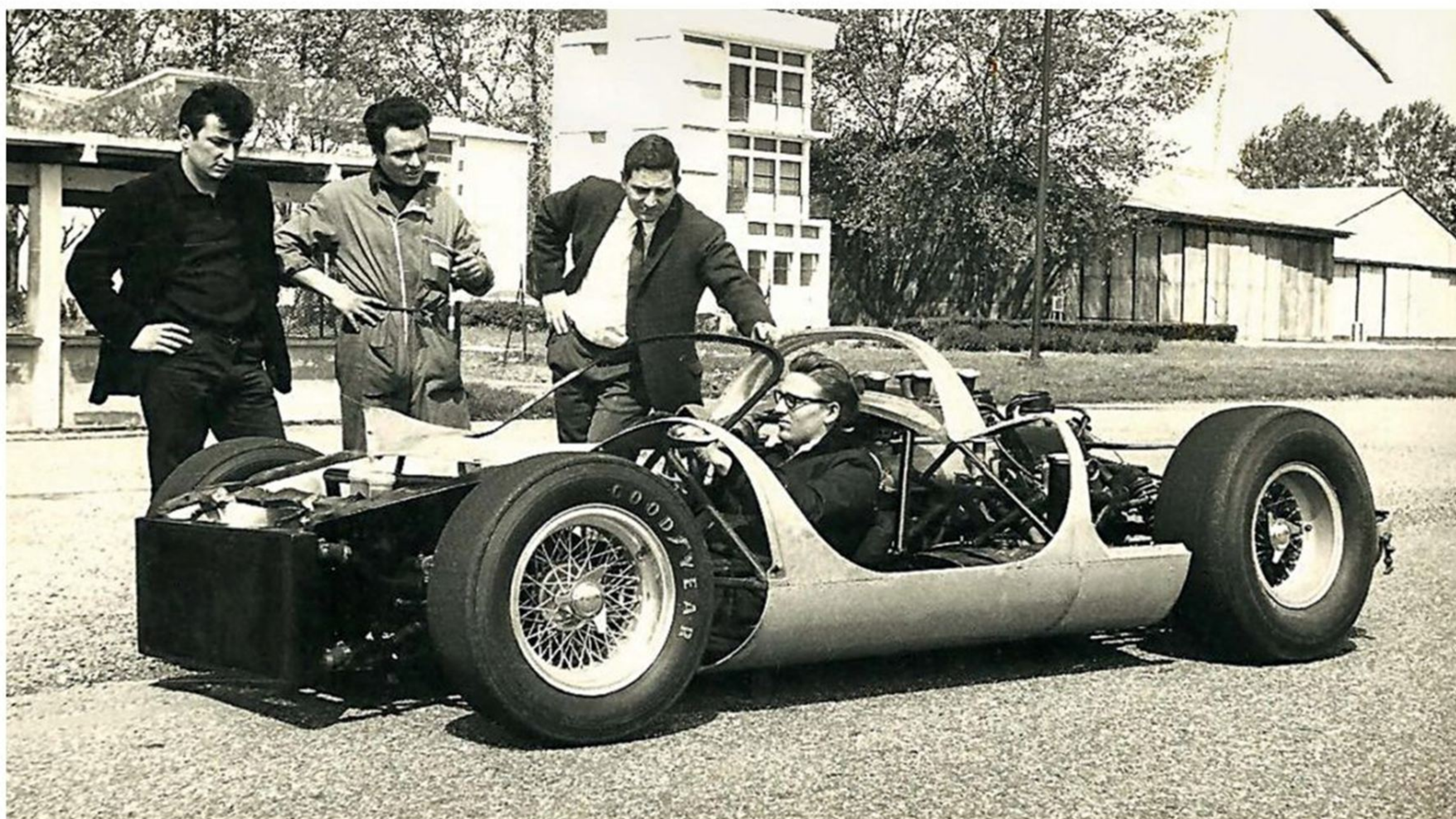
His early years were picaresque. Meade's father, a professional wrestler, died while his mother was still pregnant. He was born in Hollywood in 1939, and flunked school. A spell in the US navy sated his wanderlust, and for a while he lived in Australia. He was already an accomplished accumulator of life experience, despite his youth. Back in California, in 1960, he had the moment that would shape his destiny. Walking past a garage, he spotted a car whose shape was utterly unlike anything else he would have seen at the time, even



**This page** – a Californian émigré in Modena, Tom Meade, pictured above left, schooled himself in classic coachbuilding techniques, and was soon designing his own one-off cars. From top, the Thomassima 2 shown during various phases of development; left, the distinctive interior of the Thomassima 3

in car-centric Los Angeles. It turned out to be a Ferrari 500 TRC, a rare bird then and now, and part of that sub-genre of competition-bred Ferraris that was powered by a 2.0-litre four-cylinder engine. Its owner told him that there was a warehouse in Italy full of them, and Meade was so spellbound he vowed there and then to travel to Europe on an automotive treasure hunt.

Cue the *Raiders*-style map. With \$50 in his pocket, he hitched across the US to New Orleans, and managed to talk his way into a job as mess boy on board a Norwegian freighter. After 35 days traversing choppy waters, Meade arrived in the port of Stavanger, headed to England, bought a motorbike and set off across Europe with a friend. According to some accounts, the duo spent six months sleeping on the roof of a Majorcan

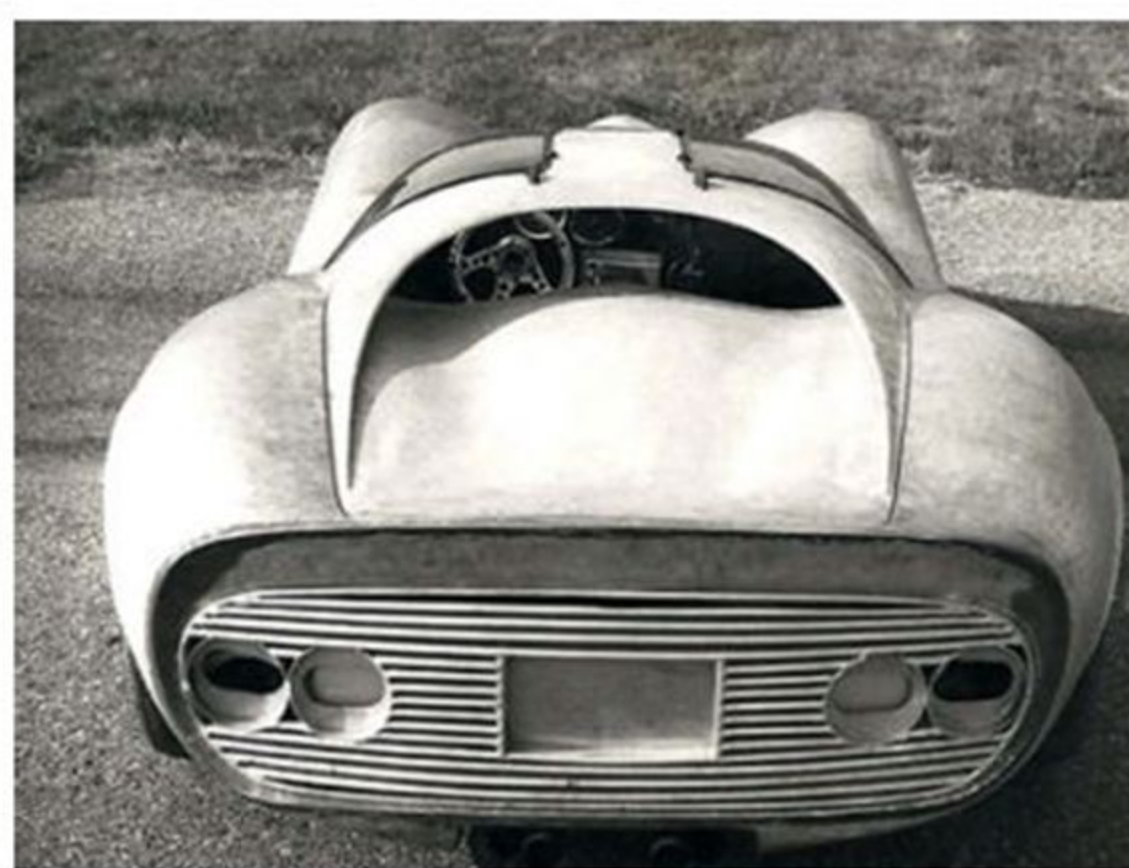


hotel before Meade finally made it to Italy. Among other encounters, he was introduced to the film producer Dino De Laurentiis, and wound up opposite David Niven in the 1961 film *The Best Of Enemies*. (Meade's son has heard about this part of his father's life, but has never spotted him in the movie. It might be apocryphal.) Of the fabled car warehouse, though, there was no sign. Having come this far, Meade was directed towards Modena, home to Maserati and numerous *carrozzerie* ("coachbuilding companies"; see page 116 in this issue), although he was actually trying to get to Maranello. Typically, he undertook the journey on a Vespa.

Fortune favours the brave. But luck also plays its part. Arriving at the Maserati factory after hours, Meade talked his way in, and chanced upon race director Guerino Bertocchi. He graciously showed him around, and when Tom spotted an old racing Maserati – destined to be dismantled and dumped, as was customary back then, as sacrilegious as it now seems – he immediately began hustling to buy it. It was the first in a lifetime of deal-making, and set the tone. Enter Meade, the accidental entrepreneur.

This particular car turned out to be a 350S, raced by the great Hans Herrmann in the 1957 1,000 Miglia (a holed sump ended his race prematurely), later fitted with a V12 engine, and raced at several other notable events. This remarkable provenance didn't mean a lot in 1961. A local farmer agreed to let him store it in an outbuilding, and Tom even slept beside it as a deterrent to thieves. In the process of rebuilding the car, Tom was introduced to a friend of Bertocchi's, the coachbuilder Luciano Bonacini (of Neri & Bonacini). He was known to bed down on their workshop floor, too.

Nothing about Tom Meade's life was premeditated. He just did what he did, and rode



**This page –**  
top, Meade at the wheel of the Thomassima 2, during a shakedown at the Modena autodrome; middle, the rear of Thomassima 3; below, number 2 in all its glory

the wave like the Californian surfer he resembled. Reanimating the Maserati meant he soon knew where every part and component in the factory was stored and, with his Italian fast improving, he proved to be an invaluable asset. So, Maserati decided to employ him on a part-time basis.

Then for another fateful moment. The body on Tom's rescue project was in poor shape, so Bertocchi introduced him to the great body fabricator Medardo Fantuzzi, the man responsible for so many era-defining sports and racing cars (including the Maserati A6 GCS, Ferrari 250 Testa Rossa and, indeed, the very car Meade was repairing). Fantuzzi warmed to the charismatic young American and effectively took him on as an apprentice. The Mozart of body making was tutoring Tom Meade in his music.





**This page –** left, Meade and a colleague with the 1969 Thomassima 3, a radical reinterpretation of contemporary design tropes powered by a race-spec 3.0-litre V12 sourced from a Ferrari 250 GT. It garnered enough attention to land its creator a profile on US news programme *60 Minutes*; below, Meade with Enzo Ferrari, a self-professed fan of the young American's work

Now the fun could really begin.

'It was an adventure. Nobody cared about making money, beyond food and rent. It was cars, cars, cars, and to hell with everything else,' Meade once said. Steve McQueen had a similar mantra, though his stellar acting career allowed him to indulge his passion more deeply than Tom managed. As his son notes, 'There were times when he had a tonne of money and times when he was broke. But whatever was happening, there were various cars, engines and components he would never part with.'

Meade sold his Maserati in the US, for a considerable profit. It's believed that at least two Ferrari 250 GTs, a P3 and other gems passed through his hands in the 1960s, back when these extraordinarily valuable cars were just another bunch of fading and unloved ex-racing stars. Indeed, he toyed with using a GTO as the basis of the now celebrated 250 Nembo Spider, which he helped create for Neri & Bonacini, before opting for a 250 PF cabriolet as the donor vehicle instead. Four Nembos were made, including a car that apparently headed to Beirut and was presumed lost. In fact, we can exclusively reveal here that this car, chassis number 2707, was later repurchased by Meade and restored to his collection.

By now Meade had begun wheeling and dealing for wealthy American clients, notably Richard Merritt, the founder of the Ferrari Club of America, and Peter Sachs (of Goldman Sachs) sourcing various Italian exotics and working his contacts in Italy and the US. (He once found himself being pursued by the police while delivering a car in Arizona, but was more worried about what would happen to his dog Meccanico if they caught him.)

His apartment overlooked Modena's autodrome and he also rented a workspace, which was soon teeming with activity. In the late 1960s, he had accumulated enough engines, chassis hardware and cash to begin realising the designs in his head. The resulting series of cars, the Thomassima 1, 2,

and 3, (the name meaning "the maximum from Tom") might be footnotes in Modena's carrozzeria hagiography, but they are significant ones, especially for students of Italian car design.

The first, and least well-known, used a Ferrari 250 GT chassis, but was lost along with countless other art and literary treasures when the Arno River catastrophically flooded Florence in November 1966. Thomassima 2 is something of a masterpiece, not least because, while clearly inspired by Ferrari's remarkable 1967 Daytona 24 hours-winning P3/4, it pumps up that car's proportions to an almost cartoonish degree. Meade and his team of moonlighting Maserati and Ferrari engineers used marine plywood to work up the car's shape. Beneath its incredible form was

a tubular spaceframe chassis and mounted at the rear of that was a 3.0-litre Ferrari V12 borrowed from a 250 GT.

The third Meade *speciale* is, arguably, the most memorable, and was certainly his favourite. It's probably also the one that most marries the sensuousness characteristic of Modena in that period with the rather less subtle manifestation of automotive muscle usually associated with Meade's homeland. It caused uproar when it was displayed at the 1969 Turin Auto Show, prompted America's number one prime time current affairs show *60 Minutes* to send a crew to Modena to film a segment on Tom, and starred on the cover of the biggest selling US car magazine, *Road & Track*, among others. Let's also not forget Meade's



The Tom Meade Archive



**This page -**  
 top, the Meade workshop in Modena in the 1960s; note the 250 LM, 250 GT Lusso, and 250 GT. Over the years, he bought and sold a huge selection of sought-after Ferraris. Right, the flamboyant Thomassima 3; left, Meade and his beloved dog Meccanico; below, the 250 GT Nembo, which Meade helped create at the coachbuilder Neri & Bonacini



LIMITED EDITION HAND-BUILT AUTOMOBILES



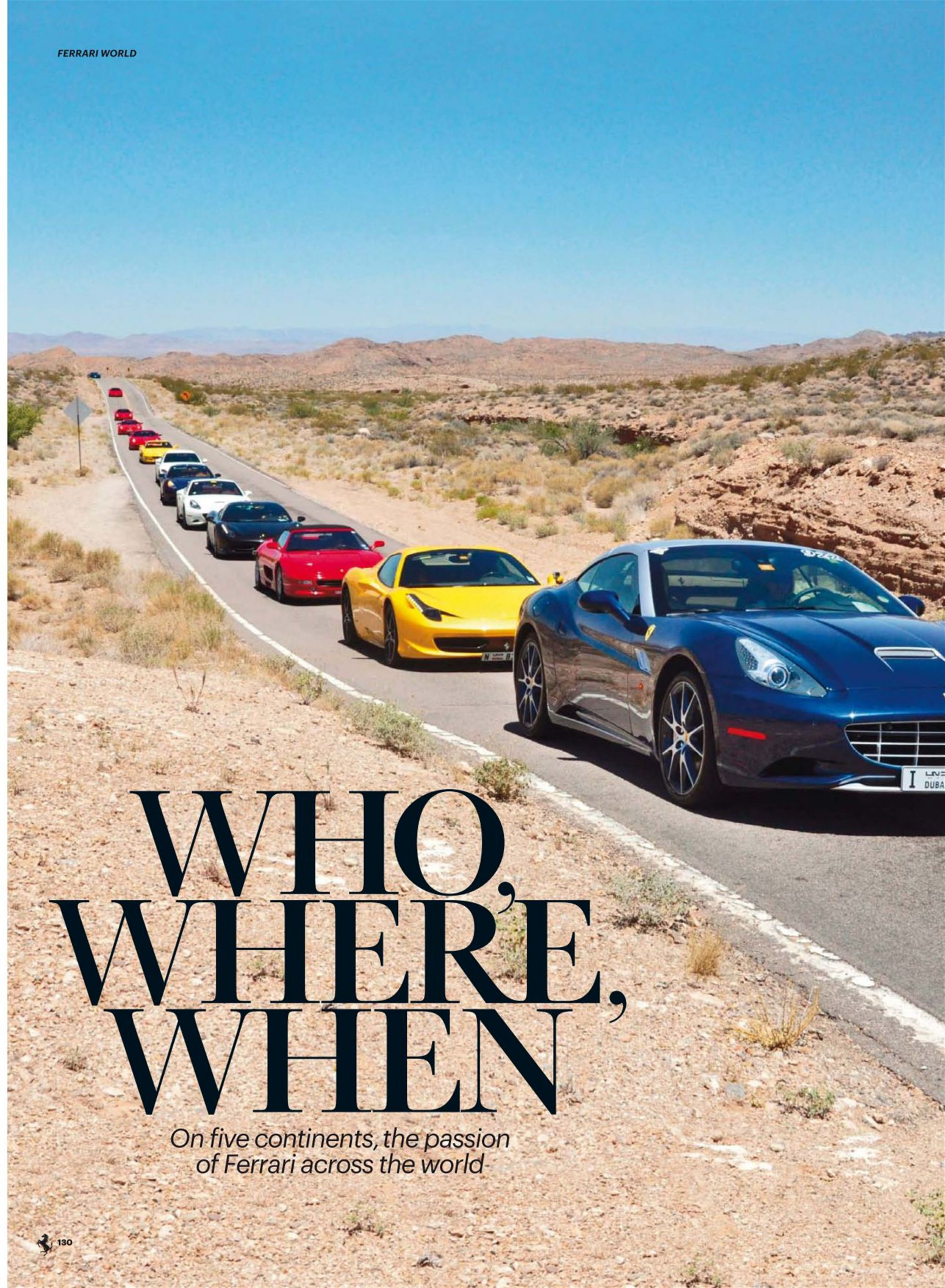
riposte to the Shelby Daytona, brilliantly called the Anti-Cobra, and based on a Maserati WRE chassis. A star was born.

Or maybe not. Tom left Italy under a cloud in the 1970s, put his cars and vast collection of engines and parts in secure storage and spent most of the next two decades travelling in Asia. His son remembers his father reminiscing about staying in \$1 a night hotels and spending the same on food and drink daily. 'He had a fun life,' he says with a knowing smile. 'He was a good-looking guy, with a real free spirit.' Cars could take a back seat, for a while at least.

Tom returned to LA in 1993 to look after his mother, and began reassembling his assets. He had a long gestating new project, a carbon fibre bodied supercar powered by the engine from Ferrari's 1990s 333 SP endurance racer. But illness intervened, and Thomassima 4 was not to be. Following Tom Meade's sad passing, his son, a highly successful figure in the luxury goods world, now also finds himself curator of his father's work. His remarkable legacy could not be in better hands.

*Tom Meade's fully restored Thomassima 3 will be on display in the Museo Ferrari in Maranello, as part of the California Dream exhibition, starting in March*





# WHO, WHERE, WHEN

*On five continents, the passion  
of Ferrari across the world*



### THE UAE HEAD OUT WEST

 We can only congratulate the UAE Ferrari Owners' Club for the imaginative types of events they organise regularly. The latest trip to California, with a stop in Las Vegas, was truly amazing. The Ferraris drove over some stunning roads: across the Golden Gate in San Francisco, down towards the Half Moon Bay and the mythical 17-Mile Drive to reach The Lodge, the hotel that is the symbol of Pebble Beach Concours d'Elegance. Then it was on towards Las Vegas and a trip to the Valley of Fire State Park. A special welcome for UAE colleagues came courtesy of the Ferrari Club of America in San Francisco, Los Angeles and Las Vegas.





**A BEAST IN AFRICA ▶**

It was clever of the South Africans to think of presenting a beautiful beast like the 458 Speciale close to other beautiful (but rather more ferocious) beasts. The event took place at Hayward's Luxury Safari Camp with the invaluable help of the King of the African beasts and of the "Lion Whisperer", Kevin Richardson. The Johannesburg dealership, Viglietti Motors, presented the 458 Speciale to journalists, customers and members of the Ferrari owners' club, SEFAC (Southern Equatorial Ferrari Automobili Club).



**KENILWORTH RACE DAY ▶**

Enthusiastic South African customers were all out on the track at the Kenilworth circuit; it was truly wonderful to see Ferraris in the land of the Kyalami Grand Prix!



**QATAR WORLD CHAMPION**

Alfardan Sports Motors came first in a tough competition in which the world's best Ferrari service was being judged. It was a knife-edge contest based on many criteria, including the Customer Satisfaction rating. Well done Qatar, this is a result many will want to emulate, given that the prize was awarded by both the President and CEO of Ferrari.



**FERRARI STORE NOW IN KUWAIT ▼**

The opening of the first Ferrari Store in Kuwait City drew a big crowd. Everyone gathered in The Avenues mall, location for the prestigious new retail point. Ferrari Brand Senior Vice-President Andrea Perrone and Abdul Aziz, Vice-President of Wahran Trading, the company that manages the outlet, were both in attendance.



**THE BIG PARADE ▶**

One-hundred Ferraris followed the car of Nail Zayani. The managing director of Al Zayani, Ferrari's sole agent in Kuwait, was seated next to Felipe Massa, who was making one of his last outings in red. The event was a source of great pride for the participants and the many admiring spectators along the route.

## A VERY SPECIAL PRIVATE VIEW ▼

Customers from all over the Middle East arrived for a two-day preview of the new 458 Speciale, held in the One & Only Royal Mirage, Dubai. It was a real treat to be able to see the car before its launch and learn about its special features in advance with the help from Maranello's mechanics.



## GATHERING OF THE FOC ▲

When the weather starts to get a little cooler in Jeddah, the Ferrari Owners Club doesn't miss an opportunity to gather to discuss their great passion. The event took place at Park Hyatt's Cappuccino Café in October, where the assembled guests also enjoyed a spot of cigar tasting.

## VIP LAUNCH ▶

The 458 Speciale was greatly honoured at its launch in Dubai by the presence of so many leading personalities, not to mention by the guests. Paying the new car the honours of the house were: His Highness Sheikh Juma bin Maktoum al Maktoum, Board Member of the Rashid Paediatric Therapy Centre, Piero Ferrari, Ferrari Vice-Chairman, as well as senior management officials from Al Tayer Motors and Ferrari Middle East and Africa, including Ahmed Humaid Al Tayer, Director, Al Tayer Motors; Matar Al Tayer, Board Member, Al Tayer Motors; Saeed Humaid Al Tayer, Managing Director, Al Tayer Motors; Giulio Zauner, General Manager, Ferrari Middle East and Africa; Ashok Khanna, Chief Executive Officer, Al Tayer Motors and Hossam Hosni, General Manager Luxury Auto, Al Tayer Motors and our very own Marc Gené.



## BAPTISED BY THE CHAMPION ▼

The 458 Speciale was queen of the Dubai Motor Show and had a godfather worthy of her power on the track as well as on the road; former Formula One driver Giancarlo Fisichella, these days a Ferrari 458 GT2 driver, accompanied the car on the podium.



## FORMULA ONE MATTERS ▲

Euro Motors, the official Bahrain importer, held a track day at the famous Bahrain International Circuit. There was a hugely enjoyable, varied programme, with the chance for guests to enjoy themselves at whatever level of risk they chose to take. And, we have to say, everyone did extremely well.



**RESERVED FOR THE TOUGH GUYS ▼**

The presentation of the 458 Speciale, organised by the Ferrari Cannes dealership, was dedicated to customers with special cars, from the Scuderia to the Challenge Stradale. Test driving was held at the Old Course Golf Club in Mandelieu, near Cannes. It was all a great success for the new super-sportscar.



**MAGNIFICENT RIVIERA TOUR ▲**

This event organised by Ferrari West Europe had a thrilling programme. The first day was on the roads of the "Monte", with special features including a drive over the Col de Turini. Then it was down to Saint Tropez to see a regatta of both old and modern boats. The tour was accompanied by top-class lunches and stays in excellent hotels. Then it was back to earth, with a game of boules in the finest French tradition. The best always win.



**A BEAUTIFUL HISTORY**

No motor show in the world produces sales like the one held in Brussels, because the Belgians always love to buy their cars at the show itself – a demand Ferrari ably satisfied by presenting the tasty new 458 Speciale. Really, it doesn't get any better!

**GRANDPA JOSEF IS 65! ▼**

Retire? Never! Josef Thielen can't give up his job at Lueg Sportivo: he's too well known, too important and too well-liked. Clients, friends and colleagues attended a party to celebrate his birthday. A life spent in Ferrari makes all the difference, something those clients understand. And so, of course, does Josef: he's put his son to work as a salesman.



**SPECIALE LIKE A BOOK ▲**

Hanover dealership Lumani Krüger celebrated the launch of the new 458 Speciale with a special guest: photographer Gunther Raupp, who presented his much-anticipated book, *The Official Ferrari Calendar*, to an appreciative audience. Guests also took part in a tombola in support of a local children's charity.

**DENMARK SPORTING SPIRIT**

When you have the new 458 Speciale, a Formula One racing car and a pit crew on hand, then the evening can only be a huge success. Formula Automobile proved the point with the Danish unveiling of the new Ferrari model. Despite the various distractions, all eyes and hearts were for the Speciale, decked out in the yellow of Modena.



**A DIFFICULT CHOICE**

It's a tough job putting the most beautiful wristwatches, with Hublot in the lead, in direct competition with Ferraris: both parties are the winners, as proved by an event at the Museum of Applied Art/Contemporary Arts in Vienna, sponsored by Keusch Premium. A tradition renewed with great success.



**CHAMPAGNE MOMENTS**

Veuve Clicquot champagne and fish were the main ingredients of an elegant evening dinner hosted at the Vienna dealership Keusch Premium. As well as the fine hospitality, there was the chance to examine various Ferrari models and to ask questions to the experts on hand.

**SUPER TASTING**

The best Austrian red wines were on offer at an evening tasting event organised by the Keusch Premium dealership of Vienna for its customers. As well as wine-tasting, the event was also an opportunity to examine Ferrari models and be present at an awards ceremony for the best producers.



**A BEAUTIFUL TRADITION**

The track event held at the Ring Knutstorp in the south of Sweden has now become an unmissable regular event for many Autoropa Racing clients. This latest edition was perfect, with ideal weather and clients who were delighted to get acquainted with the true performance levels of some of the Cavallino's best-loved models.



**+ SMILING IN BASEL ▼**

The Niki Hasler AG team greeted guests with warm smiles at the presentation event for the 458 Speciale. And it didn't fail to remind all those present that every Ferraris is special... How could anyone deny it?



**+ SUNSHINE AT MONTMELÓ ▲**

Modena Cars rented the famous Circuit de Barcelona-Catalunya, home of the Spanish Grand Prix, for an event in which customers could enjoy themselves out on the track at the wheel of their own Ferrari. Everyone was extremely pleased with the events and the programme ended in a party atmosphere, with seafood on the menu.

**+ A TOUCH OF BUBBLY ▼**

Modena Cars' presentation of personalised Veuve Clicquot champagne for its customers as a Christmas aperitif dedicated to the Cavaliere 2013 sporting season was very chic. It's an idea that will undoubtedly inspire many imitators.



**+ A SPECIALE NEW YEAR PARTY ▼**

The 25 December party to celebrate the New Year is a tradition in Istanbul. It was held in the beautiful showroom of Fer Mas Oto, where 150 guests had the chance to make an extra toast at the moment when the new 458 Speciale was revealed



**+ DOLOMITES AND RACE TRACKS ▼**

The Zürich dealership Garage Foitek organised driving events on the track and in the Alps. The track selected was Anneau du Rhin, while the alpine trip included one of the most legendary of mountain passes for any passionate driver: the Stelvio.



**+ JEWELS AND GLAMOUR ▲**

Zug dealership Auto Pierre Sudan held a special evening that proved to be a big hit with all those who love jewellery, featuring as it did exclusive pieces by the world-renowned Swiss jewellers Bucherer.



**+ SION CELEBRATES ALMOST 30 YEARS WITH A FRESH START**

Sion's Garage Zénith opened its new HQ to mark almost 30 years of working with the Prancing Horse. Its 4,000sq m showroom and workshops send out a beautiful message to Zenith's many loyal customers.

**THE POLAND WEEKEND SERIES**

Ferrari Katowice organised a very well planned programme for Ferraristi in Poland. On this occasion there was a game of golf with a special competition at the end. And, of course, everyone was a winner. Now, let's eat!



**CAR IS THE STAR**

Guests at Katowice were invited to the 458 Speciale presentation and were able to bet on the colour of the car before the unveiling. There was good company to be enjoyed and then, there she was: the Star. The event proved to be extremely popular, judging from the number of orders received.

**HEART OF FERRARI**

Of all the activities organised in 2013 by the Scuderia Ferrari Club, the one that will be best remembered is surely the affectionate tribute paid to Felipe Massa on the day he made his farewells to Ferrari. The huge heart he was given is a perfect representation of the heart of each one of the Scuderia's passionate fans.



**FERRARI DAY IN KIEV**

There was a fine party for the many guests gathered for an event held by Ferrari Kiev in the heart of the Zoloch luxury village. The aim of the event was to bring potential new customers closer to Ferrari. It was a happy occasion, held on a very fine day, allowing the guests to discover the world of the Prancing Horse.



**MAGIC IN PRAGUE**

The capital of the Czech Republic, Prague is famous for its magical beauty. The presentation of the 458 Speciale meant that it had, for a day at least, one more jewel. The new car was celebrated with Veuve Clicquot champagne, which is becoming a frequent accompaniment for Ferrari events.



## 🇬🇧 DJ AND HORSEPOWER ▼

The HR Owen Christmas party brought together more than 250 guests who partied to the rhythm of music throughout the evening, thanks to the excellent choices made by the presiding DJ. Horsepower was also in attendance, with truly seductive party decoration in the form of Ferrari supercars from different periods.



## 🇬🇧 BIRMINGHAM RALLY ▲

There was a beautiful but highly demanding course for participants over three days on extraordinary and little-known roads. There was also a stop at the Anglesey Circuit, not to mention the delicious dinner on the final day. A very British spirit prevailed, with all the cars in top condition for an event that fully deserves to be opened to Ferraristi from other parts of the UK, or even from overseas.

## 🇺🇸 THE PRANCING HORSE IGNITES MOTORSPORT'S MAIN STAGE

The thousands of fans gathered at the USA Grand Prix were treated to a marvellous cacophony of sound and skill as 35 of the country's best Challenge Drivers did battle on the demanding Circuit of the Americas, just outside of Austin, Texas, in a special post-season exhibition round of the 2013 North American Ferrari Challenge Trofeo Pirelli Series.



## 🇺🇸 THE ULTIMATE DESIGN ▼

The LaFerrari was hailed as the ultimate in automotive design at Art Basel Miami Beach 2013. The masterwork inspired another artistic tribute: a charcoal relief of the vehicle, which translated the sublime engineering behind the car's bodywork into a visual piece of art, one that remained on display as part of the "Piston Head: Artists Engage the Automobile" exhibition.



## 🇺🇸 AN AMERICAN UNVEILING ▲

It is difficult to imagine a better backdrop for the launch of the 458 Speciale than during the penultimate round of the Formula One World Championship and final exhibition round of the 2013 Ferrari Challenge Trofeo Pirelli Series in Austin, Texas. The 500 Ferraristi present were treated to another surprise when members of the Scuderia Ferrari, including Team Principal Stefano Domenicali, took the opportunity to introduce the new car.

**458 SPECIALE LAUNCH, SYDNEY ▼**

The 458 Speciale was officially launched in Sydney on 3 December. The 200 Ferrari guests were served Veuve Clicquot champagne and had the chance to discover a selection of exquisite Hublot watches. However, the true star of the show was the new car, which made its grand entrance after appearing through smoke on a darkened stage, thrilling the audience, who were very eager to take a closer look.



**FORTUNATELY, NO DRIVING ▲**

The EuroMarque Ferrari dealership in Brisbane welcomed existing and prospective Ferrari clients to a luxurious evening in their showroom. Guests were treated to culinary delights from the Esquire Restaurant and were spoiled for choice for drinks, from Veuve Clicquot champagne to Remy Martin Louis XIII Cognac tastings. Others opted for a simple whisky and cigar at the bar to relax. A night filled with entertainment and some beautiful Ferraris. Who could want more?

**REMEMBERING ENZO**

The Cavallino Run, an event organised by Ferrari Maserati Sydney, was held on 27 October in honour of Enzo Ferrari. More than 40 guests drove their Prancing Horse models through some of Sydney's most scenic roads, ending up in the Southern Highlands for an exclusive lunch.



**GREAT CHEF, GREAT CAR ▼**

Zagame Automotive of Melbourne hosted an exclusive event on an Australian spring evening, during which four authentic Italian dishes were prepared by chef George Calombaris for 40 clients with their cars, followed by a lively, informative Q&A session and some much-appreciated prize-giving.



**ADELAIDE TAILOR-MADE ▲**

Ferrari Adelaide, the new dealership in South Australia, opened with a big bang in December to a full house of Ferrari owners. The highlight of the evening was the debut of the Ferrari Tailor-made 458 Spider, specially designed for Australia and themed on the redback spider.





**PHILIPPINE GRACE**

Our Autostrada Motore colleagues in the Philippines certainly know how to impress. For the presentation of the F12 Berlinetta they created an event that featured both elegance and real passion. In addition to the car, a string quartet played classical music, while the proceeds from an auction were donated to victims of Typhoon Haiyan. There was hot competition for Fernando Alonso's racing gloves and for a wonderful GTO model created by Amalgam.



**FOR REAL DRIVERS**

The two days on the track at Jakarta's Sentul International Circuit, with the expert mentoring of instructors from Pilota Ferrari, featured a series of increasingly demanding exercises for the participants, who had every right to celebrate at the finish. Credit where it's due, to Ferrari Jakarta.



**THE CLASSIC CAR CLUB**

Auto Italia presented a pristine 275 GTB/4, together with a fleet of six classic Ferraris at The Classic Car Club of Hong Kong's Annual Luncheon. The car drew an admiring crowd and received endless praise throughout the day. All the classic Ferraris, including a 288 GTO, F40, 348 Challenge, 365 GTB/4, 365 GTC and Dino 246 GT, were very well received at this major annual classic car event in Hong Kong.

**ASIA LE MANS SERIES**

The sports version of the eight-cylinder car from Maranello took the title in its class at the Asian Le Mans Series. Ferrari APAC Challenge driver Steve Wyatt led the AF Corse Ferrari team to victory in Zhuhai and won the GTC Team Championship. With this victory, the team earned an invitation to take part in the 2014 Le Mans 24 Hours in the GTE-Am category.



**THAILAND SPECIAL**

Formula One technology is very familiar to those countries lucky enough to host a grand prix, but it still causes a sensation elsewhere, as the presentation by local importer Cavallino Motors in Bangkok clearly proved.



**STARS IN TAIWAN**

The opening of the magnificent new Kaohsiung showroom drew celebrities from every field to an appropriately glamorous event. It's easy to imagine this magnificent building quickly becoming one of the focal points of this fine port city.

**THE SPOTLIGHT AT TAIPEI AUTO SHOW**

The very first 458 Speciale in Taiwan was presented at the Taipei Auto Show. The Ferrari stage was one of the largest at the Show, with the Prancing Horse supercars stealing the limelight and drawing huge crowds of passionate Ferraristi keen to find out more about the new Maranello model.



**ROARING HORSES IN SINGAPORE**

Starting up the 458 Speciale's engine was the final thrill during a day of presentations of the car to media and clients. Listening to almost 600hp inside the showroom of Ital Auto isn't something that happens every day, and Teo Hock Seng, the host of the event, was justly proud.



**MYTH FOR MYTH**

The presentation of the 458 Speciale, a model destined to enrich the Ferrari myth, took place in Shanghai, appropriately enough at the Ferrari Myth Exhibition. Edwin Fenech, President and CEO of Ferrari Greater China, explained the new car's unique features.



**A MUST-SEE IN SHANGHAI**

With more than 500,000 visitors during the course of the year, the Ferrari Myth Exhibition is one of the biggest attractions in greater Shanghai. Housed in a hall that was formerly the Italian Pavilion at Expo 2010, the exhibition presents some of the most interesting aspects of Ferrari's global success.

**LEARNING THE DREAM**

There were no fewer than 2,000 applications from graduates of leading Chinese universities to Ferrari Greater China. The Ferrari car's internationalism was at the heart of a content-rich programme.



**GUANGXI SPECTACLE**

Three days of driving in one of the most spectacular and fascinating regions in China leave a very special memory. The 20 teams taking part in the rally drove 1,000km. A Ferrarista from Shenzhen finished as winner of the trophy.



**NEW JIN HUA SHOWROOM**

Ferrari opened a new dealership in Jin Hua, the largest petty commodities market in the world. With 3,900sq m, the new 3S center is located in a premium square in the central business district. By the end of 2013, the total number of dealers operating in Greater China reached 27.

**SHOW WITHIN THE SHOW**

Given the importance of the city and its region, the Guangzhou Automobile Show has a special significance in China. This was confirmed by the success of Ferrari's stand and the Prancing Horse models on display. More than 80 journalists visited the exclusive Ferrari space.



**RED AT NAGOYA ▼**

*With the traditional temple of Nagoya all lit up in red, Cornes, official dealer for the territory, celebrated its 25 years of collaboration with Ferrari. The large number of clients and fans present was testimony to the ever-strengthening links that exist between Japan and Maranello.*



**XMAS RESTAURANT ▲**

*Transforming a dealership into a refined Italian restaurant for the evening is no ordinary achievement. However, Cornes in Osaka did just that and with a measure of success that was right up there with the quality of the dishes.*

**A TOURING TOKYO TOWER EVENT**

*Objective Chiba! Dealership Cornes hosted a truly fun day out for all its clients, with a trip setting off from the Tokyo Tower to the nearby prefecture of Chiba. There was some wonderful delicious sushi on offer for all the participants.*



**SMILES AND COLD AT FUJI ▲**

*A track meeting in the middle of winter is certainly something special, with freezing temperatures and a clear sky, and all in full view of the great volcano that looms over the track. That's why Cornes Chiba's customers are smiling. It takes more than a bit of cold to ruin such a wonderful experience.*

**A TOUCH OF CLASS ▼**

*Ferrari customers invited by Ferrari Japan to a truly exclusive evening received a personal greeting from the famous French chef Joël Robuchon. It was a doubly pleasurable encounter: the food was delicious, with a really interesting presentation by its creator.*



# SOUTHBOUND

The Mexican state of Baja California, just south of the border with the US, is home to the fabled Baja 1000 race, featuring an ever-changing terrain and shifting landscape on the way down to La Paz

Words **Antonio Ghini**



This page - in any vehicle, by any route, to complete the 2,000km that separates Tijuana from La Paz, competing in the Baja 1000

Sadly, the story that The Eagles wrote their signature song *Hotel California* in a hotel of the same name south of the border, near Cabo San Lucas, in the Mexican state of Baja California, rather than on the US West Coast, has now been disproved, not least by the actual hotel itself.

However, one indisputable fact is that the last true road race (at one time there were the 1,000 Miglia, Targa Florio and Carrera Panamericana) takes place in Baja California every year at the beginning of November. Participants compete in an array of vehicles, racing one stage of nearly 2,000km from Tijuana to the extreme tip of that narrow peninsula that lies between the Pacific Ocean and the Gulf of California.

When you leave San Diego and set off to cross the Mexican border, the world changes in an instant.

The cheerful affluence of one of the liveliest cities in the US, where you can sneak off work to ride a wave, quickly fades. The landscape changes. The houses are different. People travel in a different way. Billboards make it clear that everything is cheap compared to the US, and that it can be worth your while to get your car fixed or visit the dentist across the border.

Leaving Tijuana, you head south on a road that has been surfaced and resurfaced so many times it has become a sort of elevated highway, compared to the scorched desert land it crosses.

If you're distracted, or you don't see the edge of the road, you run the risk not just of going off it, but of suffering a very dangerous rollover. The narrow road is in constant use by trucks travelling at high speeds. When you see them coming in the other direction you ask yourself how you're going

to find room to pass. It's even worse when you see them in the rear-view mirror. Really. Because the trucks going in your direction are also travelling very fast and not at all friendly if you're likely to slow them down.

What's more, they have a braking system linked to the transmission that wails like a siren. Is there anyone who doesn't remember *Duel*, that famous film by the young Steven Spielberg? Well, that huge truck you've got behind you could be ready to ram you if you don't get a move on...

Put like this and Baja California might not seem very attractive. Wrong. You just need to go in the right frame of mind and enjoy what's on offer: amazing lobster and shellfish at ridiculously low prices, extraordinary landscapes and wild sea with excellent spots for surfing. Prices are affordable, even if in most hotels you're generally just looking for a good night's sleep rather than anything else.

For those who love racing, this last corner of California offers the ultimate dream, the Baja 1000: 1,818km in a single stage on any road you choose, going as fast as possible from Ensenada to La Paz. "Any road you choose" means that a route is supplied, but you're free to use alternatives if you think they'll give you an advantage. Obviously, a lot depends on the vehicle. Motorbikes tend to go wherever they see fit, cars generally stick to the road. I use the term "road" loosely; it's more a case of rocky mule tracks, sections of desert, surfaced roads that rise and buckle in every direction.

The most widely used, and most recommended, vehicle is the buggy, in the sense of a racing car mounted on a buggy chassis. When I witnessed the race first hand I understood why. The stresses and strains are incredible and so prolonged that they don't leave room for any mechanical fragility. It's the drivers who are fragile; few manage to last the entire race. It's common to divide the route into two or three sections and change drivers, leaving the onus and honour of glory to the vehicle.

When I watched the Baja 1000, I immediately dreamed of a buggy with a Ferrari V8 engine. Magic. It's a pity that for me it will remain a dream. However, for those reading this, perhaps not. And whoever decides to do it in a Ferrari should let me know. I will guarantee an article in the Magazine and my personal support. For this also is California Dreaming - and what does it matter if it has Mexican plates?



#### THE MAGAZINE

The Official Ferrari Magazine is a quarterly publication. There are three 150-page editions, published in March, May and September; and a 246-page edition published in December that doubles up as the Yearbook. The Magazine is sent by Ferrari to all clients during the pre-delivery waiting period and for the first three years of ownership.

#### SUBSCRIBE

A subscription costs €250; subscribe through the website, [ferrarimagazine.com](http://ferrarimagazine.com), or by emailing your name, delivery address and payment method to: [subscriptionmagazine@ferrari.com](mailto:subscriptionmagazine@ferrari.com). Alternatively, phone the call centres: English +39 02 642 3895; Italian +39 02 642 3386; Spanish +34 91 678 8975; German +49 30 330 99822; French +33 32 030 0318.



#### WEB AND TABLET

Discover the website dedicated to The Official Ferrari Magazine ([ferrarimagazine.com](http://ferrarimagazine.com)) with complete text from major interviews, exclusive photos and new posts from our Editor-in-Chief and his avatar, Pistunzen. You can also enjoy The Official Ferrari Magazine on your tablet, downloading the complete version on your iPad or Android device.



THE TASTE  
OF A MAESTRO.



ANGELORUM HO

VINIFICATA  
2007

**MASI**  
RISERVA  
COSTASERA  
AMARONE CLASSICO

AMARONE DELLA VALPOLICELLA  
*Denominazione di Origine Controllata*  
CLASSICO RISERVA  
IMBOTTIGLIATO DA MASI AGRICOLA SPA S. ANTONIO DI VALPOLICELLA

**MASI**

The Venetian art of winemaking

[www.masi.it](http://www.masi.it)

# HUBLOT



**BIG BANG  
FERRARI**



**HUBLOT**

BOUTIQUES

GENÈVE • PARIS • LONDON • BERLIN • NEW YORK  
BAL HARBOUR • BEVERLY HILLS • LAS VEGAS  
MOSCOW • DUBAI • TOKYO • HONG KONG • SINGAPORE  
SAINT-TROPEZ • CANNES • COURCHEVEL • Gstaad



OFFICIAL WATCH  
SCUDERIA FERRARI



CALIFORNIA DREAMING

## 10→11 LETTERA DEL PRESIDENTE

*La California è il nostro modello che ha avuto maggior successo negli ultimi anni per la sua eleganza unita ad un autentico carattere Ferrari. La sua ampia possibilità di utilizzo, molto spesso quotidiano, ha avvicinato alla nostra Azienda molti nuovi clienti che desideravano da tempo possedere una Ferrari, oltre ad aver convinto chi già possedeva nostri modelli.*

*La California T, svelata al Salone di Ginevra, si presenta con soluzioni stilistiche ancora più attuali ed innovative e permette a Ferrari di raggiungere un nuovo primato per quanto riguarda il motore. La tecnologia turbo, infatti, è stata reinterpretata dai nostri ingegneri, lavorando in parallelo con la Formula 1, per accentuare la riconosciuta eccellenza dei nostri motori aspirati, con in più una forte progressività della coppia, un incremento importante di cavalli ed una riduzione di emissioni e consumi. Il tutto senza alterare il tradizionale fascino del classico sound Ferrari. Infine, il piacere di un armonioso coupé che può, in appena 14 secondi, diventare piacevole spider. Sono molto soddisfatto del lavoro fatto da tecnici e stilisti per questo nostro nuovo modello. La Ferrari è costretta a vincere: arrivare secondi, traguardo che per molti sarebbe un successo, a noi non viene perdonato. Ed io per primo voglio che la Scuderia, rinnovata nelle strutture – tra l'altro con una nuova galleria del vento – e potenziata da uomini nuovi come il Direttore tecnico James Allison che hanno integrato le migliori risorse esistenti, torni al successo pieno.*

*Con due Campioni del Mondo come Alonso e Räikkönen, esperti e determinati, e le opportunità, non disgiunte dai rischi di tecnologie innovative tutte da sperimentare conseguenti al nuovo regolamento, l'obiettivo che abbiamo può essere uno solo.*

**Luca di Montezemolo**

## 12 ANNIVERSARI NEL 2014

### **275 GTB – 50° anniversario**

Una delle Ferrari più significative nella storia del Marchio. La 275, caratterizzata da un audace muso allungato e da sospensioni indipendenti, è stata presentata al Salone dell'Auto di Parigi del 1964, offrendo una nuova gloriosa veste per il motore Ferrari V12 GT.

### **60° anniversario della Ferrari in Nord America**

Nel 1954 è cominciata una storia d'amore tra Ferrari e Nord America, un amore che si rinnova ogni anno con cifre da record. Il 60° anniversario sarà festeggiato in autunno e ci auguriamo che sarà memorabile come il 50°, quando l'Empire State Building è stato illuminato di rosso.

### **John Surtees Campione del Mondo di F1 - 50° anniversario**

Campione del Mondo su due e quattro ruote, Surtees è passato alla Formula 1 nel 1960 e, nel 1963, è approdato in Ferrari vincendo il titolo di Campione del Mondo Piloti l'anno successivo.

I tifosi di tutto il mondo lo ricordano ancora come il Figlio del Vento.

Per maggiori informazioni sugli eventi in programma per celebrare l'anniversario, visitate il sito [henrysurteesfoundation.com](http://henrysurteesfoundation.com)

### **60° anniversario della 750 Monza**

Pietra miliare della storia della Ferrari, quest'auto sportiva da 3 litri dotata di motore Aurelio Lampredi a quattro cilindri e realizzata da Sergio Scaglietti, deve il suo nome alle vittorie ottenute da Mike Hawthorn e Umberto Maglioli.

### **Una Ferrari iconica per un regista iconico - 60° anniversario**

Il celebre regista italiano Roberto Rossellini, un tempo compagno di Ingrid Bergman, commissionò due straordinarie one-off, basate sui modelli sportivi. Nel 1954 fece realizzare l'auto mostrata in foto, una splendida 375 MM ricarrozata.

### **GP di Spagna, 1974: la prima delle molte vittorie di Niki Lauda - 60° anniversario**

Alla sua quarta gara con la Ferrari, Lauda si aggiudica la sua prima vittoria in un Gran Premio con la 312B3-74, dando inizio a una serie di vittorie che avrebbe fruttato tre titoli Costruttori e due titoli di Campione del Mondo Piloti ■





CULTURE:  
DESIGN



NEW MODEL

## 14 MUSEI FERRARI: ADESSO SONO DUE

### Museo Ferrari - Maranello

È il Museo della Ferrari di oggi e di domani che affonda le sue radici nella straordinaria storia di corse e di vetture stradali dell'Azienda. Ampliato nelle strutture offre esperienze speciali come i simulatori della Formula 1 e una nuova area dedicata ai bambini che, anche loro, possono sedersi e provare a guidare in modo simulato una autentica monoposto.

Sette sale, quattro delle quali dedicate alla mostra California Dream con le macchine che hanno fatto la storia della Ferrari in USA. E la Formula 1, naturalmente, con le monoposto Campioni del Mondo.

Via Dino Ferrari 43, Maranello  
Tel: 0039 0536 949713

- Aperto tutti i giorni ad eccezione del 25 dicembre e 1 gennaio
- Orari: dalle 9,30 alle 18 dal 1 ottobre al 30 aprile; dalle 9,30 alle 19 dal 1 maggio al 30 settembre
- Per informazioni sui biglietti, inclusi i biglietti combinati col Museo Enzo Ferrari, visitare [museo.ferrari.com](http://museo.ferrari.com)
- Per prenotazioni per 15 o più persone e per ogni altro tipo di richiesta, inviare una email a [museo@ferrari.com](mailto:museo@ferrari.com)

### Museo Casa Enzo Ferrari - Modena

È il Museo che, a Modena, fa rivivere l'avventura di Enzo Ferrari pilota, inventore della Scuderia negli anni '30 e costruttore dal 1947 alla sua scomparsa nel 1988.

Il visitatore può conoscere la casa dove Ferrari nacque - oggi piena di fascino dopo il restauro e il nuovo allestimento - e lo straordinario padiglione principale. In questo, oltre alle auto più rappresentative della sua storia, si entra in una sorta di macchina del tempo che fa rivivere i momenti dei successi di Enzo attraverso proiezioni che avvolgono letteralmente il visitatore.

Via Paolo Ferrari 85, Modena  
Tel: 0039 059 4397979

- Aperto tutti i giorni ad eccezione del 25 dicembre e 1 gennaio
- Orari: dalle 9,30 alle 18 dal 1 ottobre al 30 aprile; dalle 9,30 alle 19 dal 1 maggio al 30 settembre
- Per informazioni sui biglietti, inclusi i biglietti combinati col Museo Ferrari di Maranello, visitare [museocasaenzoferrari.it](http://museocasaenzoferrari.it)
- Per prenotazioni inviare una email a [info@museocasaenzoferrari.it](mailto:info@museocasaenzoferrari.it); per eventi inviare una email a [eventi@museocasaenzoferrari.it](mailto:eventi@museocasaenzoferrari.it) ■

## 16→25 CALIFORNIA T: ECCOLA

*Raffinata eleganza e un motore Turbo ispirato dalla Formula 1 che rafforza le qualità dei motori aspirati Ferrari. Stesso sound, coppia progressiva e continua, ben 560 cavalli e una sensibile riduzione di emissioni e consumi. La California T è il modello perfetto per chi vuole avere, allo stesso tempo, una grintosa berlina fedele alla miglior tradizione del Cavallino rampante e una esaltante spider da utilizzare nei momenti di relax*

Testo di **Antonio Ghini**  
Fotografie di **Alex Howe**

Parlare della Ferrari California T descrivendone i contenuti, sarebbe riduttivo. Sarebbe una modalità da costruttori di automobili. La Ferrari, che costruisce sogni, non ha bisogno di magnificare la grande potenza del nuovo motore turbo né la raffinatezza delle linee tanto diverse, seppure legate a quelle che hanno fatto lo straordinario successo del modello che l'ha preceduta. Non ha neppure necessità di richiamare l'attenzione sulla raffinatezza dei dettagli e sulla morbidezza delle pelli. Tutto questo lasciamo che lo facciano gli altri. Della California T è molto più appropriato e seducente pensare al suo nome, alla sua genesi ed a ciò che sa evocare.

Il nome California nacque, nei primi anni '60, per rispondere ad una precisa richiesta di chi, negli Stati Uniti, viveva in quello Stato che rappresenta un mondo a sé perfino nella storia stessa di quella nazione. Gente con uno life style guidato da un clima speciale, da un paesaggio pieno di fascino e da uno stile di vita in cui genialità ed intuizione si sposano con mondi fatti di glamour, di cinema e di star. In quegli anni le automobili uniche prodotte da un piccolo costruttore italiano, a Maranello, e sempre protagoniste nelle corse, erano diventate un simbolo di esotico successo. Averle era il desiderio di molti ma la possibilità rimaneva di pochi. In California, però, quelle affascinanti berline piene di cavalli e dal carattere molto pronunciato, non rappresentavano l'ideale: troppo calde anche coi finestrini abbassati e, soprattutto, troppo aerodinamiche e chiuse per potersi mostrare al volante come fortunati ed invidiati possessori.

Luigi Chinetti, pilota italiano vincitore delle più importanti gare di durata, trasferito in America

ed abilissimo venditore, sentiva il bisogno di una Ferrari diversa, una Ferrari adatta a chi viveva sulla costa ovest. Nel suo ruolo di amico di Enzo Ferrari e soprattutto di importatore negli USA, cominciò ad insistere perché a Maranello venisse prodotto un modello aperto. Ci provò Pininfarina dimostrando che la 250 Cabriolet avrebbe potuto essere un successo. Ma il miracolo California nacque a Modena, grazie a quello che per tutta la vita si è considerato più un battista che un genio: Sergio Scaglietti. Questo carrozziere modenese che il genio lo aveva nel cuore, oltre che nelle mani e che inventava carrozzerie davvero magiche per le barchette sport, partendo dall'idea di Pininfarina intervenne in modo speciale sulle forme facendo nascere, sia col passo lungo che con quello corto che arrivò con la SWB, la California.

Quale fu il valore del suo lavoro? Quello di aver fatto un'automobile irresistibile per chi avesse voluto essere davvero ammirato sul Sunset Boulevard. Il suo fu un marketing istintivo, un modo per cucire attorno alle grandi star un vestito perfetto, quello che avrebbero sognato. Dunque il primo ingrediente di un'automobile chiamata California, è questo suo saper dare piacere a chi è a bordo. Piacere di essere su quella macchina, in quel posto ed in quel momento.

Quel nome magico, da allora, è rimasto nel cuore e nei ricordi, fino a quando, alla metà degli anni 2000, Luca di Montezemolo ha chiamato attorno a sé chi in Azienda pensa e sviluppa i nuovi modelli, proponendo di fare una Ferrari che non partisse dai suoi requisiti tecnici e sportivi più classici, ma dai desideri di una nuova generazione di automobilisti. Automobilisti desiderosi di avere una Ferrari vera, con tutti i suoi ammirati attributi, ma utilizzabile in Rodeo Drive, come sulla Croisette a Cannes, a Ginza in Giappone o Cindao in Cina.

Come Chinetti allora, Montezemolo oggi ha voluto che l'Azienda affiancasse ai suoi bolidi più estremi una macchina capace di dare il piacere degli occhi e del cuore, prima ancora dell'emozione della sportività tradotta in prestazioni estreme.

Così nel 2008 è nata una convertibile, col tetto rigido rapidamente retrattile, adatta ad ogni tipo di uso. L'uso glamour, certamente, ma anche all'uso sportivo tanto che ad eventi come Ferrari Tribute to 1000 Miglia o Targa Florio, sono numerosissimi i clienti di questo modello a presentarsi al via. Il suo nome? Poteva essere uno solo: California. Un modello che ha rappresentato la dimostrazione che anche una Ferrari per il piacere e per l'uso quotidiano è una Ferrari e non perde i suoi valori di purosangue.

Questo modello, col suo bel V8 aspirato, la possibilità di accogliere anche più di due persone grazie allo spazio posteriore e, cosa da non sottovalutare, i pacchetti delle signore dopo lo shopping, senza il fastidio di dover aprire il cofano come se si trattasse di valige, è diventato il più venduto della Ferrari.



## 26 → 35

### FUORI I SECONDI

*La F14 T, interpreta il nuovo regolamento in maniera originale con l'ambizione di dare al Presidente Montezemolo la risposta alla sua precisa richiesta: basta arrivare secondi! Insieme a monoposto e squadra, a questo obiettivo contribuiranno i due Campioni del Mondo Kimi Räikkönen e Fernando Alonso*

Testo di **Antonio Ghini** e **Giorgio Piola**  
Illustrazioni di **Giorgio Piola**

Un cambio di regolamento ha sempre due facce: quella positiva, data dall'opportunità di riportare tutti a zero e, di conseguenza, di potere iniziare una nuova gara tecnica e strategica. La seconda, negativa, è rappresentata dalla faccia dell'incertezza, soprattutto se le regole complicano notevolmente il lavoro dei tecnici.

Nel caso del regolamento 2014, senza ombra di dubbio, è la faccia, diciamo così, negativa a prevalere: l'introduzione di un piccolo motore a sei cilindri col V di 60 gradi, specifica obbligatoria per tutti, che deve incrementare la propria potenza col supporto di due motori elettrici alimentati da energia prodotta nelle fasi di rilascio e frenata – ossia energia cinetica – e da energia di origine termica prodotta dal sistema di sovralimentazione, propone una complessità ben superiore a quella cui siamo stati abituati coi motori aspirati tradizionali.

Se questo non bastasse, l'intero Gran Premio deve essere corso con appena 100 chili di benzina, ben meno dei circa 140 utilizzati fino a fine 2013, pur con prestazioni che non saranno così lontane.

Una delle componenti principali della complessità, sta nella gestione delle altissime temperature interne provocate da questo tipo di propulsori, che hanno obbligato i progettisti della F14 T a realizzare una sorta di seconda carrozzeria che sta sotto a quella che tutti possono vedere. Questa sorta di "maglia della salute" separa le zone ad alte temperature, essenzialmente quelle dove si trovano i tubi di scarico e la relativa deviazione verso la turbina che determina la compressione della sovralimentazione, da quelle dove si trovano organi sensibili ad un calore troppo elevato e quindi da proteggere accuratamente. Si pensi solo, per potersi orientare, al sistema di centraline elettroniche deputate non solo alla gestione della vettura ed a tutti i comandi a disposizione del pilota ma anche ai numerosi controlli imposti dalla Federazione Internazionale. Le monoposto di oggi, infatti,

devono avere a bordo apparati di controllo sia dei regolamenti che della sicurezza. Per esempio, se in caso di incidente la centralina di controllo segnala che il pilota ha subito un numero di G superiore a 5, viene attivato un sistema di emergenza che ne garantisca i migliori soccorsi.

Per via della complessità delle soluzioni adottate in conseguenza delle nuove regole, quando il 25 gennaio la macchina è stata svelata, quello che si è visto è stato ben poco rispetto a quello che è stato nascosto e che rappresenta una delle chiavi per puntare al successo nella stagione 2014. Sotto la pelle rossa e ampiamente nera – una presenza di nero tanto ampia non la si ricorda e deriva dalla necessità di risparmiare sul peso diminuendo perfino la vernice – c'è un mondo pulsante che fa parte a pieno titolo dell'altro capitolo principale della nuova sfida tecnica: quello della gestione dell'aria che investe la vettura durante la gara. Aria che ha come prima funzione, attraverso le mille soluzioni rappresentate da forme, pinne e pinnette, inventate per renderla più utile possibile all'obiettivo, di contribuire al recupero di carico. Seconda funzione, ovviamente, quella di garantire il raffreddamento di radiatori aria, acqua ed aria, per quella destinata all'alimentazione del motore surriscaldato dalla pressione impressa dalla turbina. La terza destinazione dell'aria in cui la monoposto si muove in corsa, è la più misteriosa e sconosciuta, e riguarda il passaggio attraverso le parti meccaniche garantendo temperature che non mettano a rischio la funzionalità degli organi elettronici, e non solo. Ricordando i tempi in cui si cambiava agevolmente il motore tra prove libere e quelle ufficiali nello spazio della stessa mattina, c'è da chiedersi quanto un'operazione ritenuta di routine, sarà complicata con le nuove monoposto dell'era delle "power units" che uniscono più fonti per erogare i cavalli necessari ad essere competitivi. Una complessità destinata ad arrivare, presto o tardi, anche sulle vetture destinate alla strada perché la Formula 1, col nuovo regolamento, guarda al futuro delle auto stradali con l'obiettivo di renderle più efficaci nell'utilizzo dell'energia sia per emissioni che per consumi.

Il cambio di regolamento, naturalmente, offre un'ulteriore opportunità: quella di partire con soluzioni, se non conservatrici, almeno non estreme per ridurre al minimo i rischi, per poi sviluppare le monoposto in corso di stagione. Già il piccolo zoo suggerito dalla diversa conformazione dei muscoli lo lascia intendere. Il nuovo regolamento ha infatti obbligato, per ragioni di sicurezza, l'abbassamento dei musetti. Ma i progettisti non si sono limitati a seguirne le regole: per sfruttare l'importantissimo andamento dei flussi nella parte anteriore hanno inventato ogni genere di soluzione. Quando abbiamo visto la F14 T la prima volta, gli estremi del foro che sta sopra l'alettone, ci hanno ricordato le narici di un ippopotamo che galleggia beatamente in acqua. Altri ricordano formichieri, armadilli e via di seguito. Nessuno, però, ha lavorato solo

L'antica intuizione aveva moltiplicato il risultato in modo clamoroso, dimostrando come possedere una Ferrari sia desiderio attivato da motivazioni non sempre uguali. Si pensi che un significativo numero di acquirenti della California è stato al suo primo acquisto di una Ferrari. Questo fenomeno oggi si rinnova con la California T. Come per tutti i grandi successi non ci vogliono rivoluzioni ma sapienti evoluzioni. Quello che conta, lo abbiamo detto fin da subito, è l'anima che sta dentro al modello e quello che quest'anima trasmette.

Così la California T trasmette, prima di tutto, lo spirito californiano che sta dentro ad un progetto che pone il piacere ed il divertimento come suo primo obiettivo. Poi, col turbo, suggerisce che la Ferrari ha voluto dare una precisa concomitanza tra ritorno del motore sovralimentato in Formula 1 col motore sovralimentato stradale. Dagli anni '80 ad oggi quella tecnologia ha compiuto passi inimmaginabili. Il turbo aiuta docilmente ad avere tanti cavalli in più ed a gestire saggiamente consumi ed emissioni. Il caratteristico ed inimitabile rumore del V8 Ferrari trova note ancora più esaltanti mentre lo stop and start ai semafori delle località alla moda dove si usa la propria California, ne fa un modello assolutamente al passo con le nuove regole del bon ton.

La linea, nata dal raffinato tratto del Centro Stile Ferrari, mantiene l'aristocratico tocco di Pininfarina. Tutto è cambiato eppure non si sentono strappi lungo il cammino di successo della California. Visivamente più larga, più morbida, più muscolare, più armoniosa, la California T ha il pregio di mantenere la continuità, pur cambiando in modo importante. Lo stesso vale per gli interni, con sedili disegnati per combinare sportività e comfort, il bridge centrale che rende più armoniosa e funzionale l'area dei sedili ed una accurata ricerca dell'abitabilità anche per chi siede posteriormente.

In definitiva, un'autentica California, con la sua anima ed il suo immutabile fascino.

È bello, a questo punto, ricordare cosa raccontava Paul Newman che, non dimentichiamolo, oltre ad essere stato lo straordinario attore che tutti conoscono, era un ottimo pilota tanto da aver fatto importanti risultati anche al volante delle vetture di Maranello: "Ho sempre sognato di poter usare una Ferrari decapottabile a Los Angeles. L'avevo anche comprata ma quando sono uscito dalla dealership felice e col tetto assolutamente aperto, sono arrivato ad un semaforo rosso. Tra la gente che si è avvicinata per vedere la macchina e quella che mi ha riconosciuto, si è creato un tale ingorgo che, a malincuore, ho girato e sono tornato dal dealer. Scusa, te la rendo, una Ferrari spider non posso averla. Non credo che arriverei più ad un solo appuntamento...".

Visto? Quando si parla di automobili così, la descrizione delle caratteristiche tecniche non è superflua. È inutile! ■



## FERRARI WORLD CARS



per spettacolarizzare il frontale, ma piuttosto per cercarne l'efficacia in modi diversi. Questo lascia capire, facendo le debite proporzioni, a quante altre originalità tecniche meno appariscenti e visibili, si nascondono in ciascuna delle monoposto che si schierano nel Mondiale 2014.

C'è una sola cosa che accomuna tutte le Formula 1 del Campionato 2014: l'incertezza dell'affidabilità. Motori interamente nuovi sviluppati al banco prova e portati in gara dopo appena tre sessioni di prove, obbligati a risparmiare benzina per arrivare a fine gara, quindi gestiti da strategie volte a renderli parchi anche se efficientissimi. Automobili complesse ed esposte a impegnative sollecitazioni termiche. Tecniche di guida rivoluzionate dall'importante utilizzo dell'elettrico, cosa che in passato era limitata a pochi secondi del KERS azionato dal pilota, costituiscono la vera incertezza di inizio campionato. Di qui una parola d'ordine: arrivare in fondo nei primi GP. Ormai abituati a monoposto che non si rompevano più, ci accorgeremo come i Gran Premi siano tornati al passato, quando il rischio meccanico era molto elevato. E oggi, in più, c'è il limite di appena cinque motori per pilota, per l'intera stagione e penalità pesanti nella posizione sulla griglia di partenza qualora vengano sostituite parti significative dell'unità di potenza (definizione che include i tre motori, quello endotermico ed i due elettrici, e i congegni che ne garantiscono il funzionamento). Anche questo farà parte di una strategia che permetta a tutto il gruppo della Gestione Sportiva, di non far più ripetere a Luca di Montezemolo che solo per la Ferrari il secondo posto è una sconfitta. Con le dita incrociate puntiamo ad un 2014 diverso dagli ultimi anni. Un 2014 dove due Campioni del Mondo come Fernando e Kimi possano avere grandi soddisfazioni. Perché le loro soddisfazioni sono la gioia di tutta la Ferrari ■

## 36→39

### CLUB DI CLASSE

*Il Club Ferrari Formula 1® è il modo più eccitante per vivere da vicino le emozioni e il pathos di un weekend di gara, nell'ambiente esclusivo del VIP Hospitality Lounge Ferrari*

Testo di **Matthew Barker**

Per un Ferrarista doc è il modo più entusiasmante di vivere un Gran Premio. Accedere al Paddock può essere già un'esperienza indimenticabile, ma passare un intero weekend di gara godendo della prestigiosa ospitalità Ferrari nel cuore pulsante della Scuderia, è il sogno di tutti gli appassionati.

Riservandovi un esclusivo trattamento VIP, il Club Ferrari Formula 1® vi offre l'opportunità di scoprire da vicino l'élite dell'automobilismo ed entrare in contatto con il mondo delle corse, sentendovi parte della Scuderia e al centro dell'azione. Presso il VIP Lounge Ferrari tutto ruota intorno agli ospiti. È possibile assistere alla gara da una postazione privilegiata, vivendo appieno il pathos che la Formula 1 sa offrire in pista e fuori. E c'è di più: la possibilità di assistere alle interviste live con i piloti e i personaggi chiave della Scuderia Ferrari, alle discussioni di strategie di gara e allestimenti dell'auto, condividendo con il pubblico ciò che avviene dietro le quinte di questo emozionante spettacolo. Non tralasciamo la camminata sulla pit-lane e la visita privata ai box Ferrari che porteranno gli ospiti a vivere quanto più da vicino l'azione della gara. Con la partecipazione al Club Ferrari Formula 1® ogni Gran Premio si trasformerà in un'occasione molto speciale: regali esclusivi, pranzi deliziosi e vini pregiati, oltre a un open bar che serve Champagne per tutto il giorno, contribuiranno a farvi vivere con classe le corse più emozionanti della stagione.

Lo staff Ferrari è sempre pronto ad assistervi per far sì che ogni momento sia assolutamente perfetto. E se il trambusto e la confusione in pista diventassero un po' eccessivi, potrete sempre ritirarvi nei tranquilli e lussuosi ambienti del Club. Il modo migliore per concedervi il meglio respirando l'atmosfera di uno degli eventi sportivi più entusiasmanti al mondo. Per darvi un'idea di cosa rappresenta il Club Ferrari Formula 1®, ecco alcuni commenti tratti dal guest book:

"La presentazione di Alonso e le foto con lui sono un ricordo indelebile per mio figlio James, una delle foto è già sul suo profilo Facebook!" Chris, Regno Unito.

"Devo dire che sono rimasto sorpreso dall'atmosfera calda, amichevole e di disponibilità non solo nel Club ma anche nei box, dove tecnici e ingegneri sono stati più che lieti di parlare con noi e di rispondere alle nostre domande, invitandoci a entrare e fare due chiacchiere," John, USA.

"L'atmosfera e il cibo, tutto è stato straordinario," Lawrence, Australia.

"Mio figlio ed io abbiamo apprezzato molto l'evento e non dimenticheremo mai il giro nei box e l'incontro con i piloti," Rajeev, Singapore.

"Avete fatto uno splendido lavoro accogliendoci in "famiglia", ci siamo goduti ogni istante," Alex, Canada.

Scegliete tra 19 gare in 18 paesi e cinque continenti, dove ogni Gran Premio riserva sorprese e atmosfere uniche. Ferrari VIP Hospitality sarà la vostra chiave magica per aprire le porte del glamour e della passione della Formula 1 e partecipare all'evento automobilistico più esclusivo al mondo. Per ulteriori informazioni e prenotazioni visitate il sito [ferrarif1.club.com](http://ferrarif1.club.com) o inviate una e-mail a [ferrarif1club@ferrari.com](mailto:ferrarif1club@ferrari.com) ■

## 40→47

### CALIFORNIA FOREVER

*Luigi Chinetti, importatore Ferrari in USA negli anni '60 la chiese per dare ai californiani il massimo del piacere. Luca di Montezemolo l'ha nuovamente voluta negli anni 2000 per dare il massimo del piacere a tutti coloro che lo desiderano nel mondo intero. Tre celebri designer ci descrivono il percorso di un grande successo*

Testi di **Leonardo Fioravanti, Paolo Pininfarina, Flavio Manzoni**  
Fotografie di **Alex Howe**

Chief designer di Pininfarina per 24 anni, Leonardo Fioravanti ricorda la genesi della prima California nata nel 1957.

The Official Ferrari Magazine: Cosa ha rappresentato la California quando è nata, in termini di stile?

Leonardo Fioravanti: È stata una specie di "Summa" estetica della ricerca sviluppata da Pininfarina e Scaglietti sulle Spider Ferrari. Costituisce, ancora oggi, "Il" riferimento per questo tipo di automobile.

TOFM: Quale messaggio in termini di stile di vita trasmetteva chi la sceglieva in quel momento?

LF: Eleganza innanzi tutto con un tocco di vera sportività all'aria aperta, trasmesse con coscienza "nonchalance".

TOFM: Che valenza ha il nome California nell'immagine di questo modello?

LF: Quella del sogno americano della potenza e del bel tempo perenne, dell'uso della macchina sempre aperta.

TOFM: Si può dire che la California sia stata una sorta di "lupo" travestita con la pelliccia d'agnello?

LF: Qualche corsa fatta in America non basta a farne un "lupo". Certo che le spider dell'epoca non avevano le sue stesse prestazioni!

TOFM: Quale è per Lei la caratteristica più seducente di questo modello?

LF: La bellezza espressa dalle persone della Pininfarina all'epoca con assoluto rigore nell'idea, nelle proporzioni e nei dettagli.

Nel 2008 la Pininfarina propone lo stile di una nuova California. L'attuale CEO, Paolo Pininfarina, ci racconta come.

The Official Ferrari Magazine: Cosa ha rappresentato la California quando è nata, in termini di stile?

Paolo Pininfarina: La California del 2008 rappresenta una importante innovazione dal punto



di vista architettonico. Ferrari torna alla vettura gran turismo aperta e lo fa posizionando il motore 8 cilindri anteriormente, soluzione assolutamente inedita. Inoltre, questo modello ha un contenuto mai apparso prima su una Ferrari: il tetto rigido retrattile che trasforma la vettura in un versatile coupé-cabriolet.

Il progetto è stato sviluppato in collaborazione con Ferrari a partire dal 2005 con un team Pininfarina guidato direttamente da mio fratello Andrea che si è impegnato nel programma con grande entusiasmo e dedizione. Purtroppo mio fratello nel settembre 2008 non poté assistere alla presentazione di questa vettura a cui era particolarmente affezionato e toccò a me rappresentare l'azienda a Maranello.

Lo stile è caratterizzato complessivamente da forme morbide, armoniose e muscolari che fanno indirettamente pensare alle grandi GT dei primi anni '60, non solo allo spider California, ma anche alla 250 SWB e, perché no, alla 275 GTB del 1965, grande capolavoro di mio nonno Pinin.

Ci sono dei richiami abbastanza espliciti al passato come la calandra di forma oval-trapezoidale contornata da un bordo cromato, l'uscita d'aria a tre bocche sul parafrangente anteriore e la coda tronca; però questi elementi di memoria sono inseriti in un contesto di design non solo contemporaneo, ma alquanto avanzato, con un trattamento molto curato sulle superfici.

TOFM: Quale messaggio in termini di stile di vita trasmetteva chi la sceglieva in quel momento?

PP: L'utilizzo in posizione anteriore di un motore 8 cilindri che, rispetto agli standard Ferrari, appare moderatamente prestazionale dà a questo modello un posizionamento da "corsia di marcia" e non necessariamente di sorpasso. L'esperienza di guida della California è propria di uno stile di vita sportivo-elegante, certamente non estremo.

TOFM: Che valenza ha il nome California nell'immagine di questo modello?

PP: Il nome California è assolutamente idoneo. Nell'immaginario, ma anche nella realtà, la California è un mondo fatto di natura, luci e colori forti, voglia di vita all'aria aperta.

Tutte queste sensazioni possono essere vissute intensamente nell'esperienza di guida, e anche il colore blu metallizzato utilizzato nella presentazione a Maranello era perfetto, un richiamo evidente al cielo azzurro terso della California, spazzato dal vento.

TOFM: Si può dire che la California sia stata una sorta di "lupo" travestita con la pelliccia d'agnello?

PP: In un certo senso sì. Certamente la vettura privilegia il comfort e prefigura uno stile di guida rilassato, ma è pur sempre dotata, nell'ultima versione del 2012, di 490 cavalli con una potenza specifica di 114 cavalli/litro!

TOFM: Quale è per Lei la caratteristica più seducente di questo modello?

PP: Mi seduce il volume della fiancata compatta grazie al passo di dimensioni ridotte così come lo sbalzo posteriore e, in particolare, la forte nervatura laterale che conferisce tensione e dinamismo al corpo vettura. Mi piace anche che questi elementi siano tutti presenti nel nuovo modello attualmente in presentazione.

*Ferrari Design, con la passione del suo direttore Flavio Manzoni, ha rinnovato le metodologie di lavoro per lo sviluppo dello stile.*

The Official Ferrari Magazine: Cosa ha rappresentato la California quando è nata, in termini di stile?

Flavio Manzoni: Questo modello è stato completamente ridisegnato, nel rispetto delle peculiarità che hanno reso celebre il modello precedente. La carrozzeria della vettura esprime un elegante equilibrio di superfici concave e convesse che conferisce alla California T un aspetto di raffinata Gran Turismo Ferrari.

A parità di dimensioni la nuova vettura appare più larga, bassa e sportiva, senza eccedere nell'aggressività, rimanendo così la Ferrari più "classica" ed elegante nel suo linguaggio formale.

TOFM: Quale messaggio in termini di stile di vita trasmette a chi la sceglie oggi?

FM: I modelli California, da sempre, attirano una clientela amante della bellezza oltre che della sportività. Successe negli anni '60, è successo nuovamente cinque anni fa e questo desiderio di unire piacere dell'estetica e del lusso a quello della guida, si ripeterà con la nuova California T.

TOFM: Che valenza ha il nome California nell'immagine di questo modello?

FM: La spinta a creare questo modello venne dagli Stati Uniti, dove l'importatore di allora, Luigi Chinetti, aveva fiutato il desiderio di una vettura molto sportiva e affascinosa da vivere con i capelli al vento! Il nome California stesso la dice lunga sulla clientela ipotizzata. Erano gli anni di James Dean in *Gioventù bruciata*, del fenomeno del rock n'roll e della cultura hot rod. In un certo senso la California era perfetta per le persone di alto livello sociale, benestanti ma con una forte componente di libertà e anticonformismo, persino in alcuni un senso di ribellione. Questi valori sono di grande attualità anche oggi ed il linguaggio della California contemporanea risponde a queste aspettative.

TOFM: Si può dire che la California sia stata una sorta di "lupo" travestita con la pelliccia d'agnello?

FM: Assolutamente sì, almeno nel senso che fin dalle origini la meccanica era proprio quella del modello 250 GT che fu declinato in versioni prettamente da corsa come la Tour de France o la GTO. Oggi, con l'importante incremento di cavalli e prestazioni derivate dal motore sovralimentato, la California T è un lupo dalla sola apparenza appena appena mansueta.

TOFM: Quale è per Lei la caratteristica più seducente di questo modello?

FM: Direi che è da cercare proprio nel senso di assoluta libertà che trasmette interpretando un ideale di vita verso il quale tendere, una libertà nel mito della tecnologia, del sole, del lusso e dello stile. Cosa di più bello di viaggiare, con la compagnia giusta, i capelli sciolti all'aria, con la musica avvolgente del motore Ferrari su una strada che si snoda davanti a sé, magari a strapiombo sul Pacifico, all'avvicinarsi del tramonto? ■

## 50→56

### ALLA SCOPERTA DELLA VALLEY

*Incisioni rupestri, geroglifici, scrittura cuneiforme: l'uomo ha appreso l'uso dei simboli ben prima dell'invenzione dell'alfabeto. L'avvento delle tecnologie dell'informazione ha dato nuovo impulso a questa forma di comunicazione. Nel loro viaggio, i geniali creatori della Silicon Valley hanno reinterpretato questo "linguaggio" per aprire orizzonti nuovi e inaspettati. A Maranello, come nella Silicon Valley, ogni giorno si pensa al futuro*

Testo di **Stephen Bayley**

Gli esploratori spagnoli la chiamavano "forno caldo". Ai tempi del conquistador Hernan Cortés, la California si estendeva dalla caldissima Baja (l'attuale Mexico) alla gelida Alaska, il 49° e più settentrionale degli attuali Stati Uniti, fino a coprire 10 gradi di latitudine.

Per Cortés la California rappresentava, letteralmente, la fine del mondo. Ma non era un presagio di disastri, anzi, una promessa di straordinarie ricchezze. In uno dei primi libri in spagnolo, risalente al 1510, venivano descritte la peculiare vegetazione e le straordinarie opportunità offerte dalla California agli avventurieri. Una terra dove tutto era possibile.

Ma "forno caldo" non è la metafora più calzante. La California è più un laboratorio che una semplice cucina. La sua posizione periferica attrae e al tempo stesso stimola i pionieri di tutti i settori e di tutte le culture. In effetti, essa potrebbe essere considerata, in un certo senso, un'isola: un luogo isolato con una cultura propria.

Abitudini stravaganti, cultura pop esuberante e tecnologia avanzata come in nessun altro luogo al mondo (oltre, in tempi recenti, a ingenti capitali di rischio) sono i tratti principali del carattere dello stato: invenzioni e innovazioni definiscono la California. Nel 1911 fu aperta la prima casa di produzione cinematografica. Nel 1934 fu avviata la progettazione della State Route 1, successivamente ribattezzata Pacific Coast Highway, sicuramente la strada più straordinaria al mondo (per chi ama guidare).

Disneyland fu aperta ad Anaheim nel 1955. La cosiddetta Summer of Love ebbe inizio nel 1967 e, sette anni dopo, due capelloni esterni al movimento di nome Wozniak e Jobs cominciarono a smanettare sui loro computer in un garage al 2066 di Crist Drive a Los Altos, nella noiosa periferia della Bay Area (il garage, culla del colosso Apple, è ora riconosciuto come monumento storico di interesse nazionale).

Nei successivi quattro decenni la zona è stata associata ai pionieri e ai marchi dell'innovazione tecnologica che hanno conquistato le nostre vite. Vi ricordate ancora come era la vostra vita prima di eBay, Facebook, Google, Intel, Netflix, Pixar, Twitter o YouTube? Commercio, consumi, interazione sociale e divertimento: questo è l'ombelico del mondo. La costa meridionale della baia di San Francisco è stata definita per la prima volta Silicon Valley nel 1971 in un articolo pubblicato dalla rivista specializzata *Electronic News*, benché la tradizione tecnologica della zona risalga a molto prima. La base aerea militare del Moffett Federal Airfield aveva rappresentato un primo stimolo alla ricerca nel settore delle comunicazioni. Proprio come la Stanford University. Nel 1956, William Shockley, l'inventore del transistor alla Western Electric, si mise in proprio. A loro volta, alcuni ex dipendenti della Shockley Semiconductor crearono successivamente Intel. Presso il centro di ricerca Xerox di Palo Alto furono ideate molte delle tecnologie di cui successivamente Steve Jobs riuscì abilmente ad appropriarsi. Ma questo non rappresentava un problema. Come diceva bene Picasso, i grandi artisti non chiedono nulla in prestito, loro rubano. Tutti sanno come nei *garage* in cui sono nati Apple e, più di recente, Google (un'altra istituzione nella Silicon Valley) si sia rivoluzionato il nostro modo di lavorare e di giocare ma, nonostante l'approccio irriverente alle consuetudini e la superiorità tecnologica, nulla è cambiato nel nostro modo di guidare. Almeno, non ancora.

È interessante notare che il concetto di "garage" metta in relazione la nascita dell'era dei computer con le automobili. Molto prima di Wozniak e Jobs, Bill Hewlett e il suo amico Dave Packard avevano costruito un oscillatore audio (utilizzato nel film Disney *Fanta-*

*sia*) nel loro garage di Addison Avenue, a Palo Alto. Su queste basi romantiche si fondano miti incrollabili. Ma, nella Silicon Valley, la metafora del garage si ferma qui. Storicamente, le automobili hanno avuto un loro ruolo. Il celebre giornalista del *New Yorker* E. B. White affermò: "Tutto ciò che conta nella vita si trova altrove, ma si può raggiungere in automobile".

Tutti in California sono alla ricerca di qualcosa e, naturalmente, lo cercano in automobile. Tuttavia, anche se Jony Ive, forse il più autorevole designer di prodotti Apple, è un appassionato di auto d'epoca, la Silicon Valley non mostra alcun interesse verso l'automobile. Gli agenti immobiliari di San Francisco presentano la vicinanza alle fermate degli autobus aziendali verso i campus Apple a Cupertino e Google a Mountain View come vantaggi per gli acquirenti di nuove proprietà. Anziché premere l'acceleratore della vostra 250 California e sentire il sibilo del carburatore Weber mentre il carburante viene iniettato nei cilindri e il motore romba fino a raggiungere il culmine del piacere autentico Ferrari, nella Silicon Valley, una volta svanita la passione per gli autobus connessi via wi-fi, si preferiscono le vetture senza conducente.

È vero, gli americani hanno dimostrato interesse verso le automobili robotizzate fin da quando il progettista Norman Bel Geddes espose una vettura elettrica radio-controllata alla Fiera Mondiale del 1939, mentre le concept car di Harley Earl negli anni Cinquanta presentavano i primi sistemi elettronici di assistenza alla guida. Ma si trattava di prototipi per gli abbonati a *Popular Mechanix*. Questa volta si fa sul serio.

Non importa se chiunque abbia usato l'Adaptive Cruise Control o il Parking Assist sa come ci si sente a sedersi su un mostro di intelligenza, la vettura a guida completamente autonoma sta diventando un obiettivo irrinunciabile per gli uffici R&S all'interno e all'esterno dell'industria automobilistica. Google ha una flotta di veicoli sperimentali che impiegano una tecnologia di rilevamento da remoto denominata LIDAR (Light Detection and Ranging). Sul tetto sono installati 64 laser che generano continuamente delle mappe in 3D dell'area circostante la vettura. Questa flotta a guida autonoma (che, a mio avviso, "inevitabilmente" comprende l'ecologica Toyota Prius) è stata testata lungo le sponde del pittoresco lago Tahoe, attraverso il Golden Gate Bridge e sui pendii e le strade tortuose di Lombard Street, a San Francisco. Nel 2010, Audi ha lanciato una TT a guida autonoma a forte velocità su per Pikes Peak: una raffinata dimostrazione tecnologica incapace di suscitare forti emozioni, se non nei nerd in camice da laboratorio.

La vettura senza conducente è un concetto

definito per negazione: il viaggio vi annoia e pensate che alla vostra automobile manchi un'anima? Non provate alcuna emozione guidando un'auto potente? Pensate che il viaggio sia un'esperienza necessaria anziché piacevole? Lasciate fare a robot e laser. Potreste anche essere una di quelle persone che preferiscono un integratore di vitamine a un calice di buon vino.

Una Ferrari, al contrario, sarà sempre definita da un eccesso di caratteristiche positive. Look, potenza, emozione, rischio. Vi sembra assurdo, considerato che potremmo far lavorare micro servomeccanismi e gigabyte al posto nostro? È naturale. Fa tutto parte del piacere intenso.

L'inventore e progettista Matthew Boulton, 250 anni fa, introdusse dei regolatori per controllare i suoi motori a vapore, ingegnosi dispositivi meccanici che impedivano l'eccessiva velocità. Si trattava dei primi robot. Trent'anni fa, esisteva una tecnologia in grado di far decollare e atterrare un DC-10 senza alcun pilota in cabina, ma anche le ricerche meno approfondite hanno registrato una certa resistenza all'idea. In che misura vogliamo che la nostra vita sia automatizzata? Elon Musk, proprietario di PayPal e instancabile promotore di grandi idee, ha una risposta. Tesla è la prima vettura aziendale nata dalla cultura elettronica, anziché industriale: il fermento della Silicon Valley al posto di stabilimenti produttivi e circuiti di gara. La sua scommessa è raggiungere il 90% di mobilità a guida autonoma entro il 2016. In vista di tale obiettivo, due anni fa lo stato del Nevada è stato il primo ad autorizzare le vetture senza conducente. Qualcuno di voi stanotte sognerà di farsi condurre da una Tesla per le strade di Las Vegas? Ne sarei sorpreso.

La storia dell'automobile è piena di paradossi. Henry Ford creò il primo veicolo a benzina per rendere l'uomo più libero ma nelle città le automobili sono una prigionia. Anche la cultura informatica presenta dei paradossi. La Rete è stata creata per essere una fonte universale di quanto di meglio esista, ma è diventata una pseudo-religione che crea schiavi e predica l'abuso e il furto.

La vettura senza conducente è il paradosso più grande: la tecnologia al suo massimo che toglie ogni fascino alla vita. Quando penso alla California, sogno di domare una rombante Ferrari 250 da casa mia a Old Palo Alto fino al 1090 di Point Lobos Avenue e di assaporare deliziosi granchi al forno al ristorante The Cliff House.

E mentre ammiro le onde dell'oceano, medito. In un mondo dominato dall'incertezza, due cose non cambieranno mai. La prima è che non mangeremo mai via internet. E la seconda è che non ci sarà mai una Ferrari senza conducente. Da nessuna parte. Per stavolta in California si sbagliano ■





## CULTURE: DESIGN

# 58 → 65

## PLEASURE BEACH

*La California ha una passione speciale per le automobili di pregio e ogni anno, nel mese di agosto, a Monterey si tiene un evento imperdibile, che culmina con il celebre Pebble Beach Concours d'Elegance. I modelli Ferrari sono stati protagonisti dell'evento fin dalla prima edizione, sia nella categoria GT sia con i più ricercati modelli da competizione*

Testo di **Keith Bluemel**

In California si è sempre dimostrato grande interesse verso le automobili. In particolare nella piccola città di Monterey, sulla costa pacifica. Ogni anno, ad agosto, vengono organizzati dalle principali case automobilistiche numerosi eventi, aste, ricevimenti, destinati sia ai privati che alle aziende, che si concludono con la gara di vetture storiche sul circuito Mazda di Laguna Seca. Monterey è stata associata alle automobili fin dal novembre 1950, quando fu organizzata la prima competizione di Pebble Beach sul percorso stradale della Del Monte Forest, nell'entroterra del Del Monte Lodge. Nello stesso anno, il 5 novembre, si tenne il primo Pebble Beach Concours d'Elegance. A 64 anni dalla prima edizione, organizzata in una zona della California caratterizzata da lussuose ville in cui il golf è un passatempo praticamente obbligatorio, Laguna Seca, Pebble Beach e Monterey sono diventati appuntamenti imperdibili sul calendario degli appassionati di automobili. Tra i numerosi eventi, il Pebble Beach Concours d'Elegance, che quest'anno si terrà dal 13 al 17 agosto, sarà senza dubbio il più importante. Al primo Pebble Beach Concours d'Elegance parteciparono circa 30 vetture sul prato antistante il Del Monte Lodge. I partecipanti portarono cestini da pic-nic e impeccabili tovaglie da stendere sul prato. Le signore indossavano il vestito più bello e i gentlemen l'abito delle grandi occasioni, come si conveniva per gli eventi davvero esclusivi. Negli ultimi anni si è assistito all'aumento costante del numero di partecipanti. Nel 1955, il numero fu talmente elevato che si rese necessario introdurre delle classi, in tutto 13, per un totale di circa 130 vetture. Nelle edizioni precedenti, al concorso avevano partecipato vetture sia attuali sia storiche. Si potrebbe dire che quella edizione segnò per il Concours l'ingresso nella "maggiore età", perché permise di ottenere il riconoscimento nazionale negli Stati Uniti. Da allora, il Concours è diventato un evento di grande rilievo, cui partecipano

200 tra automobili e motociclette attentamente selezionate, che sfilano lungo il percorso del Pebble Beach Golf Links. Il riconoscimento a livello globale si ebbe negli anni Sessanta e Settanta, grazie alla possibilità per gli appassionati di tutto il mondo di partecipare all'evento. Al contempo, gli standard di giudizio raggiunsero nuovi livelli con l'intervento di specialisti che, grazie alle loro competenze, erano in grado di valutare originalità e qualità estetiche delle vetture partecipanti. Attualmente, il Concours è preceduto, il giovedì, dal Pebble Beach Tour d'Elegance, durante il quale la gran parte dei partecipanti sfilano lungo la Highway 1 fino a Big Sur e ritorno. Il Tour è in alcuni casi un fattore decisivo per l'assegnazione delle postazioni al Concours della domenica. Qualora due vetture ottengano lo stesso punteggio e solo una di esse abbia completato il Tour, sarà quest'ultima a conquistare la posizione.

Le Ferrari hanno partecipato al Pebble Beach Concours fin dalle prime edizioni e attualmente sono presenti in due classi: le vetture da strada e i modelli da competizione. Non è insolito vederne degli esemplari anche in altre categorie, ad esempio la classe dedicata alla preservazione o le classi speciali in caso di anniversari di modelli significativi. Negli anni, si sono viste sfilare lungo il percorso vetture spettacolari e uniche (sarebbe impossibile elencarle tutte) tra le quali la 342 America Cabriolet del re Leopoldo del Belgio - telaio 0234 AL - la 375 America Coupé di Gianni Agnelli - telaio 0355 AL - e la 410 Superamerica carrozzata da Ghia - telaio 0473 SA - con le sue inconfondibili pinne. Anche la classe delle vetture da competizione ha portato sotto i riflettori molti esemplari straordinari, tra i quali la 166 MM Barchetta, la 250 Testa Rossa, la 250 LM, la 330 P4 e, nel 2011, diciannove delle trentasei 250 GTO Serie Uno prodotte, insieme a due esemplari con motore da 4 litri.

La storia dell'attuale competizione ha inizio nel 1950, prima lungo le strade della penisola e successivamente sul circuito di Laguna Seca. Sarebbe bello poter dire che la prima gara fu vinta da una Ferrari ma non è così... Tuttavia il vincitore fu Phil Hill (a bordo di una Jaguar XK120) che, la storia insegna, continuò la propria carriera di successi alla guida di vetture Ferrari, riportando, tra le altre, tre vittorie alla 24 ore di Le Mans, tre vittorie alla 12 ore di Sebring e il titolo piloti nel Campionato di Formula Uno del 1961. Hill ottenne inoltre la vittoria su una Ferrari a Pebble Beach nel 1953 e nel 1955, quando si aggiudicò l'evento principale, il trofeo Del Monte, rispettivamente su una 250 MM Vignale Spider - telaio 0260 MM - e su una 750 Monza - telaio 0510 M. La prima Ferrari a gareggiare a Pebble Beach fu la 166 MM Barchetta del "Gentleman" Jim Kimberly, che partecipò alla competizione principale nel 1951, finendo purtroppo fuori pista al 27° giro, fortunatamente senza conseguenze

per il pilota. Oltre alle vittorie di Hill su Ferrari negli anni 1953 e 1955, Sterling Edwards si aggiudicò il titolo alla guida di una Ferrari 340 MM nel 1954 e Carroll Shelby, al volante della stessa 750 Monza portata alla vittoria da Hill nel 1955, vinse la gara finale sul circuito nel 1956. L'incidente fatale a Ernie McAfee, a bordo della Ferrari 121 LM, segnò la fine delle competizioni su strada e la nascita di Laguna Seca. La crescente popolarità delle gare nella regione e i vantaggi economici generati dall'afflusso di visitatori nell'area convinsero l'associazione organizzatrice, la Sports Car Racing Association della penisola di Monterey, a trovare una località alternativa nella regione per soddisfare i partecipanti e il pubblico. Laguna Seca si trovava su un terreno di proprietà militare, ad alcuni chilometri di distanza dal circuito originale di Pebble Beach. La nuova struttura fu costruita in soli 60 giorni e fu in grado di accogliere 35.000 spettatori e 100 partecipanti al primo evento, tenutosi a novembre 1957, giustificando completamente l'ottimismo degli organizzatori nel successo dell'impresa. Da allora il circuito ha ospitato numerose gare prestigiose, compresi i campionati Trans Am, CanAm, IMSA, NASCAR, Formula 5000, CART, ALMS e il Campionato mondiale di motociclismo.

Uno degli appuntamenti principali è la gara annuale delle vetture storiche, nell'ambito della celebre Settimana dell'auto di Monterey, che si tiene ogni anno ad agosto. L'evento fu ideato da Steve Earle, un tempo proprietario di una Ferrari 250 GTO (telaio 4293 GT) che organizzò il raduno inaugurale nel 1974. Da allora questo è un evento imperdibile per gli appassionati di vetture storiche di tutto il mondo, capace di attirare partecipanti e pubblico in quello che si potrebbe quasi definire un anfiteatro naturale dallo splendido panorama. Il nome "Laguna Seca" probabilmente evoca nella nostra mente l'immagine delle vetture che affrontano le micidiali curve dette "cavatappi", una delle caratteristiche più famose del circuito, proprio come le equivalenti Eau Rouge a Spa, Tabac a Monaco, il rettilineo di Mulsanne a Le Mans e la Parabolica di Monza. Tuttavia il circuito è molto più di un'emozionante sequenza di curve mozzafiato, grazie ai numerosi cambi di traiettoria, a tutte le attrattive nell'area del paddock e alla fiera commerciale durante il week-end di gara delle vetture storiche.

L'evento ha raggiunto una tale popolarità negli ultimi anni che si è pensato di organizzare un week-end di anteprima, durante il quale si tengono incontri informali, raduni dedicati ai contendenti, che segnano l'inizio del turbine di attività previste per la settimana dell'auto di Monterey. Negli anni, altri eventi si sono aggiunti alla settimana, il primo dei quali è il Concorso Italiano. Questa celebrazione delle vetture e dello stile italiano è stata introdotta





## INTERVIEW

nel 1986 presso il Quail Lodge, successivamente trasferita a Fort Ord nel 2003 e poi in altre località nelle vicinanze. Lo spettacolo è sempre dedicato a un'ampia gamma di modelli Ferrari, soprattutto moderni, e prevede un Ferrari Concours, organizzato dal Ferrari Club of America's Pacific Region, il cui giudizio segue i medesimi criteri del Pebble Beach Concours. La sede è stata trasferita quando i proprietari del Quail hanno deciso di organizzare un proprio concorso, che ha acquisito un'importanza sempre maggiore, ospitando numerose automobili di classe elevata, tra le quali almeno una Ferrari ad ogni edizione. Una delle novità più recenti è il concorso lungo la Avenue della città di Carmel, tenutosi per la prima volta nel 2007, che vede sfilare le auto lungo le tre principali strade cittadine. Le vetture Ferrari hanno sempre dato ottima prova fin dall'inizio, ottenendo per cinque volte il riconoscimento come Best of Show. Oltre al piacere offerto da tutti gli eventi a diverse migliaia di persone, sia partecipanti che spettatori, essi rappresentano uno stimolo per l'economia locale e, al contempo, un'occasione per raccogliere centinaia di migliaia di dollari da destinare a opere di beneficenza. Ad agosto, la cultura delle vetture storiche rinasce a Monterey. Per non tramontare mai ■

# 66→75

## LOS ANGELES: UNA VITA AL MASSIMO

*A Los Angeles, essere diversi è la norma. Essere completamente differenti da chiunque altro rappresenta una scelta di vita, un modo di vivere. Questi quattro proprietari di Ferrari sono un esempio affascinante dei molti fan del Cavallino Rampante che animano giorno e notte la metropoli californiana*

Testo di **Charles Windisch-Graetz**  
Fotografie di **Mark Hanauer**

Los Angeles, in California, viene spesso definita "città", un termine che in genere associamo a luoghi più "familiari" come New York o Milano. Tuttavia, la verità è che Los Angeles, o LA come la chiama la maggior parte dei 4 milioni di persone che vive qui, è in realtà un insieme di città (località marittime, città glamour, siti industriali, città nel deserto), tutte tanto diverse tra loro esattamente come i quattro straordinari proprie-

tari di Ferrari descritti in questo articolo. Può risultare difficile trovare un filo conduttore nel tessuto urbano di LA e, a prima vista, pare che anche i nostri quattro intervistati rientrino nella stessa categoria. Però, dopo aver letto le loro risposte puntuali, cominciano a emergere delle somiglianze: tutti sono appassionati e orgogliosi della propria Ferrari e tutti hanno indicato che il tratto su cui amano di più guidare la loro auto è una tortuosa strada di montagna. Per farla semplice: la Ferrari è per chi ama comandare e non essere comandato. I nostri intervistati sono tutte persone che ce l'hanno fatta e sono accomunate da spirito avventuroso e creatività; sono filantropi e guru del design, praticano sport estremi e hanno sempre la valigia in mano: questi tifosi vivono la vita al massimo. E sono proprio questi, forse, i tratti più distintivi di chi possiede una Ferrari, qui come in tutto il mondo.

### PRINCIPE ALEXANDER VON FÜRSTENBERG

*Ferrari 458 Italia  
Malibù, Contea di Los Angeles*

Il principe Alexander, figlio del principe Egon e della leggendaria designer Diane von Fürstenberg, ha scelto la finanza invece della moda e Malibù al posto di Montauk. In veste di Chief Investment Officer della Arrow Investments, von Fürstenberg si è conquistato a ragione la fama di buon investitore: "Lavoro nel settore finanziario e ciò significa che per vivere creo pacchetti azionari. Il bello di questo mestiere è conoscere ogni giorno nuove aziende, nuove industrie e nuove tecnologie".

Quando non si occupa di titoli e investimenti, il principe Alexander supervisiona la Diller von Fürstenberg Family Foundation, fondazione creata insieme alla madre e al patrigno, il magnate della televisione Barry Diller.

Fanatico degli sport acquatici, lo si può vedere praticare kitesurf sulla spiaggia di fronte alla sua casa di Malibù; il principe abbraccia la tipica filosofia di vita californiana e la varietà che questa terra offre. "Mi piace fare kitesurf e snowboard nella stessa giornata e, abitando qui, posso farlo. Ho una casa nell'area settentrionale di Malibù e mi diverto tantissimo a guidare la mia Ferrari attraverso i canyon. Durante il fine settimana, la uso per venire a Malibù ma anche per portare mio figlio a fare sport".

Von Fürstenberg è cresciuto a New York e riflette su ciò che rende la California un posto speciale: "Il bello della California è che si trova negli Stati Uniti, dove abbiamo leggi che funzionano e un sistema meritocratico. La California è sinonimo di natura, opportunità e famiglia".

Per il principe Alexander, viaggiare sulle col-

line di Malibù sulla sua 458 Italia è il miglior modo per vedere la California. "Percorrete la strada da Carmel a Malibù passando attraverso i canyon". Parola di un vero tifoso.

### LISA CLARK

*Ferrari California  
Beverly Hills*

Investitore immobiliare di successo, designer e giramondo, nonché madre di due bambini: Lisa Clark è attratta dal clima e dalla vita all'aperto che si può fare in California. Per lei, questo stato è l'emblema di "straordinario divertimento e opportunità illimitate. Ci sono dei canyon dove ti puoi divertire a fare escursioni o assaporare il piacere della guida, ci sono le montagne per sciare e spiagge e città bellissime lungo la costa. Senza menzionare LA, con i suoi fantastici ristoranti, la frizzante vita notturna e il glamour di Hollywood". Quando le domandiamo del suo lavoro, fonte di così grandi soddisfazioni, lei risponde: "La nostra azienda di famiglia genera utili producendo immobili in tutti gli Stati Uniti. Io mi occupo del design e dello studio dei colori delle varie proprietà. Posso viaggiare, conoscere persone e vedere posti nuovi in questa bellissima nazione. L'aspetto più appagante è essere libera di usare il mio lato creativo. È bellissimo portare a termine le migliori per una proprietà e sapere che ce n'è già un'altra pronta ad aspettarmi".

Lisa è parente del pilota Don Branson, che partecipò alle gare di Indianapolis e che ora è ricordato nella Sprint Car Hall of Fame, quindi si può dire che l'amore per le auto ad alte prestazioni è un affare di famiglia. "La mia Ferrari California è l'auto da tutti i giorni ed è perfetta per la California. Ferrari ha davvero colto nel segno quando ha progettato quest'auto. La California ha un tetto rigido retrattile che la rende perfetta sia per godere della freschezza serale che per percorrere la Pacific Coast Highway assaporando la brezza marina sul viso, oppure per raggiungere Sunset Boulevard e passare una serata all'aperto in città. Ogni occasione è quella giusta per mettersi al volante di quest'auto".

Tra i suoi percorsi preferiti ci sono il tratto costiero della Pacific Coast Highway, con qualche deviazione per raggiungere i canyon, oppure la Monterey Peninsula: "Un posto meraviglioso verso il nord, per un giro panoramico più lungo, con paesaggi mozzafiato ma anche costellato da favolosi campi da golf".

### DAZZA BRIGITTE

*Ferrari California  
Beverly Hills*

È sufficiente incontrarla una volta e si capisce subito perché Dazza Brigitte, manager e





RACING

76 → 81

## LO SPIRITO AMERICANO DELLA FERRARI

*La storia d'amore tra Ferrari e gli Stati Uniti è sempre stata un crescendo sin da quando il primo modello proveniente da Maranello è atterrato sul suolo americano, sessant'anni or sono. Qui vi raccontiamo la storia di piloti gentiluomini, di fondatori ispirati di scuderie e di tifosi fedeli, che hanno tenuto viva la passione per il Cavallino Rampante durante tutti questi anni*

Testo di William Edgar

Un primo esempio degno di nota dell'affaire tra l'America e la Ferrari risale al 1952: siamo a Los Angeles e mio padre John vede e acquista la 340 America Carrozzeria Touring del giornalista sportivo Henry Manney. Entrambi sono scomparsi da tempo, ma la Barchetta del Salone dell'Automobile di Torino continua a vivere, seppur lontana dai riflettori. Si mormora che quella stessa Scuderia con motore V12 da 4,1 litri, progettata da Aurelio Lampredi e con la quale il pilota Alberto Ascari e il copilota Senesio Nicolini ebbero un incidente durante la Mille Miglia, si trovi "da qualche parte" nel sud della California, custodita in gran segreto da un amante del poker. Il momento in cui scoprirà le sue carte, resta un mistero per tutti gli appassionati Ferrari negli USA.

Ma perché noi Americani nutriamo una passione così profonda per le Ferrari e come nasce questa ossessione? Il primo Americano a vivere il sogno fu il velista Briggs Swift Cunningham, che nel 1949 acquistò tramite Luigi Chinetti una 166 Spider Corsa, progettata da Gioachino Colombo: col numero di telaio 0161, questo modello vantava un motore a V12 da 2 litri con una potenza di 130 CV. Cunningham conseguì la prima vittoria al Suffolk County Airport Races, con un pubblico elettrizzato alla vista della piccola vettura italiana con i paraurti rossi. Se esiste un momento preciso in cui gli Americani si resero conto dell'esistenza di questo marchio automobilistico, fu durante quella gara a Long Island, New York, nel maggio del 1950.

Il fascino delle Ferrari si diffuse rapidamente nel Midwest, folgorando il facoltoso James Kimberly di Neenah, Wisconsin. Entro l'estate, Kimberly sfrecciava a bordo della sua 166 MM

mecenate in erba, sia una presenza fissa sui red carpet di anteprime cinematografiche e di galà di beneficenza a LA.

L'elegante miss Brigitte, che non esce mai di casa senza avere il suo adorabile cagnolino bianco sottobraccio e uno stuolo di assistenti, è un'impresaria dinamica ed energica, che ha saputo unire l'amore per l'arte e coloro che la creano in un'affermata agenzia per artisti. "Los Angeles è famosa per essere il catalizzatore dei migliori artisti al mondo. Molti di quelli che ho conosciuto e con i quali ho lavorato erano dotati di un meraviglioso talento, ma non capivano il valore del proprio lavoro. Credo sia necessario trovare un equilibrio quando si parla del valore economico di un'opera d'arte".

Quando non lavora, è possibile avvistare la sua Ferrari California bianco madreperla parcheggiata davanti ai negozi più fashion di Los Angeles. Un effetto davvero teatrale. Lei sostiene che di tutte le auto che ha in garage, la California è "la sua preferita e di sicuro la più sexy. La Ferrari è simbolo di successo, libertà, arte, potere, eleganza e status sociale. Tutti tratti che accomunano le persone più portate per il successo". Quando le chiediamo di dirci quali sono le caratteristiche uniche dello stato da cui questo modello di Ferrari prende il nome, Brigitte risponde: "La California è il paese di Hollywood, della Silicon Valley, della Napa Valley e di Sonoma, le regioni dei vini, del museo Getty e del LACMA (Los Angeles County Museum of Art). Il glamour di Hollywood e il dio denaro uniti al sex-appeal del rock 'n' roll; un mix esplosivo. Il clima consente di fare surf al mattino e di sciare la sera. Volete sapere perché la California attira le persone? In tre parole: perché è magica".

Che giro ci consiglierebbe di fare? "San Juan Capistrano, lungo la costa, ovviamente con la capote abbassata. Andate alla scoperta dell'emergente Arts District ad est del centro, con i palazzi industriali riconvertiti, la pregevole architettura e il melting pot culturale. Oppure percorrete i 35 chilometri delle strade panoramiche in riva al mare di Malibù. Lungo la via, non perdetevi il Big Sur e l'Hearst Castle e infine fate una sosta a Pismo Beach. Proseguite verso Napa Valley e Sonoma, e fermatevi a Paso Robles per fare una degustazione come si deve. Terminate il vostro viaggio con una cena a San Francisco, dove troverete molti locali famosi, tanta cultura e tante curve per un vero piacere di guida".

### PAT TENORE

Ferrari FF

Costa Mesa, Orange County

Non è un'esagerazione dire che il marchio di moda RVCA (che si pronuncia "ru-kà") noto a livello mondiale e creato da Pat Tenore si

sia conquistato la fama di maestro di stile tra i surfisti e gli skater di tutto il mondo.

Tenore è cresciuto a San Francisco e ha iniziato la sua carriera nella moda all'età di 15 anni, aprendo la sua prima boutique a soli vent'anni. Nel 2001, è stato il co-fondatore di RVCA e da allora è la forza trainante del marchio: infatti, è lui che disegna le collezioni e cura le mostre nelle gallerie RVCA a San Francisco e Orange County.

"Mi sento fortunato e trovo molto stimolante il fatto di collaborare e lavorare ai progetti con persone che la pensano come me e che io stimo. Le persone e le relazioni interpersonali sono la parte più interessante del mio lavoro". Tenore è anche collaboratore, insieme ad amici e artisti, della rivista ANP Quarterly, una pubblicazione gratuita sul mondo dell'arte. È noto per il suo impegno nel campo della filantropia, sia a livello professionale che personale. "Capita di rado che si riesca a far convivere business e vita sociale" afferma Tenore. "È l'equilibrio degli opposti".

In quanto designer e artista, è facile comprendere la sua attrazione verso il design automobilistico e verso la straordinaria Ferrari FF. "Abbiamo una FF che affronta senza problemi i tratti montagnosi come quelli costieri sul Pacifico, sempre con stile e con la massima sicurezza. Di solito è mia moglie che la guida. Gliel'ho regalata per ringraziarla di essermi stata vicina mentre cercavo di realizzare il mio sogno e costruire la mia attività. Mi ha sempre sostenuto, così ho pensato di regalarle un'auto che rispecchiasse il suo carattere: è a trazione integrale ed è adatta ad affrontare qualsiasi situazione climatica e qualsiasi terreno, proprio come lei".

Siccome Tenore ha trascorso la maggior parte della sua vita tra il nord e il sud della California, è la persona più adatta per dirci cosa ne pensa di questo stato. "Credo che la forza di questo stato risieda nelle sue risorse naturali: la costa, la foresta e i terreni agricoli. Queste tre cose rappresentano materie prime e sostentamento per noi, ma sono anche la fonte principale di frutta e verdura per tutto il resto della nazione.

Ci sono altre tre cose che per me sono il simbolo della California: la scritta Hollywood, Disneyland e il Golden Gate. Tutti e tre incarnano lungimiranza, creatività e grande impegno. È una dimensione fantastica: se ti dedichi con passione a qualcosa, qui tutto è possibile. La gente della California è una razza davvero unica: se pensiamo a cosa sono riusciti a fare di una terra che sostanzialmente era desertica, costruendo autostrade e avviando fattorie nella San Joaquin Valley, inventandosi Hollywood e Disneyland... be', per noi nulla è davvero impossibile" ■





Touring Barchetta a Bridgehampton e su un nuovo circuito a Elkhart Lake, Wisconsin, dove vinse la gara inaugurale. Soddisfatto della sua nuova vettura italiana e desideroso di mettersi in mostra, nel marzo del 1951 "Gentleman Jim" la portò fino a Palm Springs, nel sud della California, per iscriverla a una gara automobilistica. Lì la sua 166 fece un figurone sia per le sue linee che per l'ottima prestazione nelle prove libere.

Quando Kimberly fu costretto a fare ritorno a casa per un'emergenza poco prima della gara, il suo meccanico, Marshall Lewis, vinse a bordo della Barchetta con due giri di vantaggio rispetto a tutte le altre macchine d'importazione e ai veicoli speciali statunitensi. Quella era la prima vera apparizione della Ferrari nel west americano. Io ero presente e immortalai la potente 2 litri su uno sfondo d'eccezione: le autocisterne per l'acqua, residuati bellici, e il desolato deserto californiano. La mia prima vera foto da professionista. Quella sera, le feste sfavillanti a bordo piscina presso le residenze dei VIP consacrarono la Ferrari come il nuovo marchio del futuro nelle corse automobilistiche made in USA.

Da quel momento in poi, la febbre per la Ferrari contagiò tutti. Phil Hill, a bordo della sua 250 MM, vinse a Pebble Beach e a Santa Barbara, mentre Jack McAfee conseguì la vittoria a Palm Springs nel 1953, al volante della 340 America di mio padre. John von Neumann, che vendeva Ferrari a Hollywood, scese in pista con il suo pilota Richie Ginther, mentre Carroll Shelby schierava Tony Parravano.

Quando Shelby si unì al Team Edgar all'inizio del 1956, fu per guidare la 410 S (ben 24 candele), costruita per Juan Manuel Fangio e in seguito venduta al Team. Nel novembre del 1956, sul circuito di Palm Springs, la lotta tra la 410 (una fiera rosso sangue) e la 857 S (un lampo di un bianco accecante) di George Tilp, guidata da Hill, fu probabilmente la gara tra Ferrari più emozionante di tutti i tempi negli Stati Uniti dei favolosi anni '50. Shelby, in tuta da lavoro e col sorriso distintivo dei texani, incarnava il pilota capace di domare il Cavallino Rampante da 4,9 litri di cilindrata: strappò la vittoria nell'animato duello soltanto per mezzo secondo di vantaggio su Hill.

Tuttavia fu Hill, futuro Campione del Mondo della Ferrari, che seppe onorare il Cavallino Rampante più di qualunque altro americano di quell'epoca, con il talento e i preziosi risultati in competizioni quali la Road America e Sebring, contribuendo così a fare delle vetture di Enzo Ferrari le auto dei campioni che sono diventate. E non solo: seppur suoni ironico, furono proprio Shelby e le sue Cobra e Ford GT a far puntare i riflettori di tutte le testate degli anni '60 sulla lotta tra Ferrari e Ford, una competizione che evidenziò ulteriormente quanto fosse stimato e riconosciuto il marchio Ferrari negli Stati Uniti.

Quelli furono anni molto prolifici e da allora la

popolarità e la passione per le Ferrari negli USA hanno continuato a crescere. La spinta decisiva arrivò nel 1963 quando, su iniziativa di uno sparuto gruppetto di proprietari, nacque il Ferrari Club of America (FCA), con lo scopo di registrare, fornire assistenza e celebrare le Ferrari esistenti nella nazione e quelle che sarebbero arrivate nelle decadi successive. Oggi il Club vanta 5.000 membri.

Ricordo il tempo in cui le Ferrari che avevano servito così bene piloti e scuderie diventavano semplicemente delle "auto usate", vendute per pochi spiccioli. Allora, nessuno immaginava che gli esemplari vintage un giorno potessero rivelarsi un asso nella manica alle aste o nelle vendite tra privati.

Questa evoluzione ha generato una rete di restauratori di Ferrari in tutti gli Stati Uniti, quali ad esempio Dennison International a nord ovest, sulla costa pacifica, Motion Products nel Midwest e Paul Russell and Company sulla costa est. Alcuni tra i maggiori collezionisti, che spaziano da Ralph Lauren a New York passando per Jon Shirley a Seattle fino al californiano Bruce Meyer, hanno suscitato in molti il desiderio di arricchire le proprie scuderie con esemplari significativi, sia nuovi che usati, mostrandoli agli occhi del grande pubblico.

Agli inizi del 1974 la storica corsa automobilistica di Monterey a Laguna Seca, di recente sostituita dalla Rolex Monterey Motorsports Reunion, ha fatto da cassa di risonanza per la passione Ferrari. Il concept sportivo della Ferrari ammantata paddock, vetture e persone di un'aura vivace che gli americani adorano, mentre la sua crescente popolarità di auto da corsa vintage e da collezione la trasforma in un'opera d'arte. A questo spirito contribuisce in modo decisivo il programma di gara delle ultime stagioni, che ora affolla il nostro calendario 2014 di appuntamenti. Lo scorso anno, alla Rolex Series, la 458 Italia Grand Am ha portato a casa il titolo del mondiale piloti, costruttori e team, durante il finale di stagione a Lime Rock Park, Connecticut. E non finisce qui. La Ferrari Challenge North America, la F1 Clienti, l'ALMS, la FIA World Endurance e la Formula 1 continuano a entusiasmare i telespettatori e gli appassionati su circuiti come Laguna Seca, Daytona, Sebring, Road America, Austin e Watkins Glen, dove 65 anni fa si svolse la prima gara di auto da corsa su strada dopo la Seconda Guerra mondiale. Ma lo spirito ferrarista è legato indissolubilmente a grandi figure del passato come Cunningham, Kimberly, Hill, von Neumann, Shelby, Ginther, Dan Gurney e Masten Gregory: in tempi più recenti ha intrecciato forti relazioni con Sam Posey, Paul Newman, Patrick Dempsey e, nella sua grande coerenza e fedeltà a Ferrari, Mario Andretti.

Dopo la vittoria al Car Club of America Championship nel 1956, conseguita dal pilota Carroll Shelby a bordo delle sue Ferrari, mio padre mi disse che "nessuno può battere le

grandi macchine da corsa rosse che Enzo Ferrari costruisce là, a Maranello". In seguito, le nostre macchine vennero esposte presso uno showroom in California e io mi ritrovai ad ammirare la 410 Sport e la 857 S: fu lì che mi resi conto della loro immane e silenziosa bellezza e per la prima volta avvertii l'ardore che emanano, potenti purosangue pronti a essere domati da piloti di talento capaci di valorizzare tutte le loro potenzialità.

Non dimenticherò mai quel momento in cui colsi veramente il significato dello spirito Ferrari in America. ■

## 96 → 103

### C'ERO ANCH'IO

*Nick Mason, famoso batterista dei Pink Floyd, nostro appassionato collaboratore e noto collezionista di Ferrari, ricorda i tempi in cui la musica di questa leggendaria band era la colonna sonora della controcultura della West Coast della fine degli anni sessanta*

Testo di Nick Mason

Da quando, nel 1964, i Beatles hanno guidato la cosiddetta invasione britannica, si è cominciato a parlare della "conquista" degli Stati Uniti da parte dei musicisti inglesi. Il mio primo viaggio negli States è stato in realtà molto meno trionfale: ingenuo studente di architettura, sono arrivato alla metà degli anni Sessanta per una vacanza estiva. Detroit, cuore pulsante dell'industria automobilistica, era ancora in piena attività e le grandi berline cromate affollavano le strade.

Tuttavia, la mia esperienza iniziale con il mondo dei motori si è limitata a un proficuo accordo con la società di autobus Greyhound Lines che, in cambio di \$99, mi garantiva viaggi illimitati in tutto il paese per tre mesi. Entusiasta di questa soluzione, mi sono imbarcato in un viaggio coast-to-coast che, in soli tre giorni, mi ha portato da Manhattan alla mitica West Coast. È stato indubbiamente educativo, sia dal punto di vista fisico che sociale, sebbene non molto diverso, immagino, dai piani di viaggio del Capitano Bligh del *Bounty* quando sono stati modificati dagli ammutinati.

Sono nate strette amicizie e, all'arrivo a San Francisco, l'esperienza fisica di dormire sul sedile di un pullman con soste di non più di 20 minuti suggeriva che, dopo tutto, le compagnie aeree low-cost non sono poi così male e che non c'è niente di meglio che viaggiare sulla propria auto sulle superstrade americane.

Forte di questa consapevolezza, insieme a un



compagno di studi ho investito una somma modesta in una Cadillac del 1953, una Eldorado credo. Così attrezzati, abbiamo guidato da Lexington, in Kentucky, ad Acapulco, in Messico. Solo più tardi mi sono reso conto che si trattava un'impresa di gran lunga più impegnativa di una partecipazione alla Carrera Panamericana. Non parlavamo spagnolo e non avevamo certo un interprete, né assistenza tecnica o una cartina che si potesse definire tale. Inaspettatamente, solo un anno dopo, mi sono trovato a sbarcare da un Boeing 707 all'aeroporto di LA con una nuova professione scritta sul passaporto: mi descriveva ottimisticamente come "musicista". Devo dire che anche adesso, oltre 40 anni dopo, provo ancora lo stesso fremito di anticipazione e piacere arrivando in quella che è sempre apparsa come la mecca del business della musica.

Anche se il Regno Unito ha prodotto gran parte della musica migliore (Beatles, Rolling Stones, Led Zeppelin, Who tra gli altri), l'autostrada M4 da Heathrow a Londra non è certo pregna di quella solare sensazione di possibilità dei boulevard fiancheggiati dalle palme di LA, elemento base di ogni documentario e promo del rock sin dall'invenzione dei video. Los Angeles e San Francisco erano mete imperdibili, centri nevralgici dell'industria musicale. Oltre ai musicisti, c'erano persone come Sam Jonas Cutler. La prima volta che ho incontrato Sam è stato a Notting Hill, dove credo fosse stato un insegnante di sostegno. Questo lo qualificava perfettamente per diventare un organizzatore di spettacoli rock.

Dopo aver organizzato il mitico concerto degli Stones a Hyde Park, si era unito al gruppo ed era finito in California, dove aveva sostituito la giacca di velluto a coste con una di pelle con le frange e dei baffi alla Viva Zapata che gli conferivano il look alla Buffalo Bill, obbligatorio all'epoca per i musicisti della West Coast.

Un look che si poteva ottenere facendo shopping da Nudie. Nudie Cohn faceva vestiti per tutti i grandi cantanti country e western e aveva una Pontiac Bonneville convertibile con cruscotto e carrozzeria ricoperti di dollari d'argento, maniglie delle porte e leva del cambio a forma di Colt 45 e delle enormi corna pronte a infilzare lo sfortunato pedone che incrociava la sua strada.

Comunque, dopo il disastro di Altamont (un concerto gratuito con la partecipazione degli Stones, durante il quale Meredith Hunter fu assassinata dagli Hells Angels), Sam era riuscito a riprendersi rapidamente, entrando a far parte del team dei Grateful Dead e finendo per diventarne tour manager. E, a proposito di qualifiche, i componenti di una delle nostre migliori road crew avevano un passato da infermieri psichiatrici.

Gli alberghi erano ritrovi per le feste. Il Continental Hyatt House sul Sunset Strip, meglio conosciuto come la "Riot House", in parti-

colare, godeva di una pessima fama. La loro politica era quella di non accettare lamentele dai residenti sostenendo che si adoperavano per l'industria musicale. Era insolito che non ci fossero almeno altre tre band in uno di questi alberghi. Durante uno dei nostri primi tour abbiamo incontrato Frank Zappa e una band per cui faceva il produttore all'epoca, i GTO. Non era un riferimento a Gran Turismo Omologato, ma a una band di sole donne: GTO in questo caso era l'acronimo di "Girls Together Often".

So che i giorni delle strade sgombre, dei parcheggi facili e dei cieli senza smog sembrano un sogno lontano, ma il Whisky A Go Go c'è ancora, così come l'Hollywood Bowl. (I Pink Floyd si sono esibiti nel primo alla fine dell'ottobre 1967 e hanno presentato per la prima volta *The Dark Side Of The Moon* per intero al Bowl nel settembre 1972, sei mesi prima dell'uscita dell'album).

All'inizio, per il viaggio utilizzavamo un'auto a noleggio per band (quattro persone) e manager (una persona) e una grossa familiare con rimorchio per le attrezzature e i tecnici (due persone). Queste dovevano essere prelevate all'arrivo all'aeroporto insieme alle apparecchiature del tour spedite come bagaglio extra. All'epoca c'era un addebito standard di \$10 per ogni unità di bagaglio extra. Tutte le nostre attrezzature potevano essere spedite dalla East Coast alla West Coast per meno di \$1.000, ma lo scotto da pagare era una folla di passeggeri inferociti dietro di noi al check-in e un addetto della linea aerea per niente entusiasta al banco. Ricordo distintamente il nostro primo viaggio da LA a San Francisco, lungo la Pacific Coast Highway. Non solo il panorama era mozzafiato (e lo è ancora, nonostante la preoccupante abitudine di franare regolarmente sulla strada sottostante) ma, grazie alla radio FM locale della California che cambia in continuazione, il nostro viaggio aveva una colonna sonora di una fantastica varietà.

Ci siamo fermati al Nepenthe, il famoso ristorante hippy a Big Sur dove tutti i gruppi rock degni di questo nome si erano fermati prima di noi. Sorprendentemente è ancora lì, gestito adesso dai figli e nipoti di quelli che ci hanno servito la cena quella sera. Lo so perché ci siamo fermati lì l'anno scorso tornando a LA da Pebble Beach. Non sembra più così cool oggi, con tutta quella bigiotteria hippy, i cristalli e le magliette tie-dye per i turisti, ma immagino che anche i miei gusti in fatto di moda siano un po' cambiati.

Un'altra band con cui abbiamo trascorso del tempo è Alice Cooper. Non comprendeva solo Alice e gli altri membri del gruppo ma anche un recipiente di vetro dove era alloggiato un grande serpente che faceva parte dello spettacolo. Non so come si sentissero le cameriere dell'albergo a questo proposito, ma probabilmente meglio di quelle dello Edgewater Inn

di Seattle. All'epoca i Led Zeppelin avevano approfittato dell'occasione per pescare fuori dalla finestra dell'albergo. Avevano catturato un piccolo squalo e lo avevano accuratamente sistemato nel letto e coperto con un lenzuolo. Credo che siano stati per un bel po' nella lista degli ospiti indesiderati.

Il backstage era divertente. A San Francisco eravamo la band di supporto della Big Brother and the Holding Company, il gruppo originale di Janis Joplin. Abbiamo incontrato Janis nella stanza della band e Roger Waters le ha offerto educatamente una sorsata dalla bottiglia di Southern Comfort che aveva con sé. L'ha bevuta tutta d'un fiato...

Parallelamente alla svolta positiva nelle nostre fortune musicali, sono migliorate anche le nostre opportunità per quanto riguarda la guida in America. Tra l'altro questo ci ha consentito di stare a LA e, lusso dei lussi, ognuno di noi ha potuto avere un'auto a noleggio individuale. Dalla foschia di orrende auto americane, emergevano le classiche come la Mustang e, successivamente, la Chevrolet Camaro Z28. Questo era vivere il sogno.

Consumi pazzeschi a cui si aggiungeva l'aspirante rumore prodotto dalle sospensioni sui giunti di dilatazione dell'autostrada e sui tombini del Sunset Strip conferivano certamente un tocco di autenticità. Era la strada per Malibù... E, quando si arrivava ovunque si stesse andando, c'era un servizio di parcheggio per essere certi di non dover mai mettere la retro e imbarcarsi in una manovra di parcheggio che sarebbe risultata più facile con un autobus londinese. Stranamente, all'epoca l'auto a noleggio più prestigiosa veniva dall'Europa, sotto forma di una Mercedes 450SL, che però non aveva quell'affascinante sound allo scarico delle auto americane.

Era anche importante non lasciarsi conquistare da queste auto e portarsele a casa. Proprio come una bottiglia di Retsina aveva un gusto delizioso e romantico su un'isola greca ma un sentore di disinfettante di ritorno a Londra, quelle eccitanti muscle car degli anni Settanta diventavano un po' imbarazzanti in Camden High Street. Molto meglio viaggiare su un Winnebago e portarsi l'auto a casa per usarla nel paddock di Silverstone.

Alcuni dei miei ricordi più belli dell'automobilismo statunitense riguardano l'eccezionale rete di contatti con altri appassionati come me. Il mio primo contatto, all'inizio degli anni Settanta, è stato con uno straordinario appassionato di Aston Martin di nome Charlie Turner, che viveva ad Atlanta, in Georgia credo, e aveva una macchina uguale alla mia. Ricordo ancora la prima telefonata, quando mi ha chiesto come mi avrebbe riconosciuto. Ho descritto il mio abbigliamento davvero poco consoni che, all'epoca, prevedeva stivali di serpente, calzoni stampati William Morris e un caftano. Mi ha detto divertito di cercare





un tipico bianco grande e grosso alla guida di un pick-up.

Da allora, una lista di contatti raccomandati mi avrebbe fornito opportunità illimitate di sognare davanti a fantastiche collezioni di auto, guidare mezzi spettacolari e mangiare nei ristoranti migliori. Fortunatamente questo va avanti ancora oggi e non mi sognerei mai di soggiornare a LA senza contattare almeno due di questi amici pazzi per le auto per vivere lo stesso tipo di esperienza. La fama della città di essere il nirvana degli appassionati di motori è assolutamente meritata. Ma sto divagando.

Ricordo anche un periodo meraviglioso nella metà degli anni Settanta, quando abbiamo tenuto una serie di concerti a Scottsdale, in Arizona. La società di autonoleggio locale noleggiava dune buggy, un'esperienza nuova per tutti noi. Inevitabilmente, una mezza dozzina di appartenenti all'entourage della band si è diretta nel deserto per ricreare la famosa e famigerata corsa Baja 1000. Dopo una serie di (dis)avventure abbiamo lasciato dietro di noi diversi veicoli fuori combattimento e siamo tornati con un paio di vetture che funzionavano ancora. Purtroppo non siamo stati assolutamente in grado di descrivere agli addetti dell'autonoleggio dove avevamo lasciato le altre. "Vicino a un grande cactus" non sembrava proprio il massimo delle indicazioni. Credo che siano state recuperate nei mesi successivi.

L'altro aspetto memorabile di questa città era il fatto che la divisione traffico del Dipartimento di Polizia era stata dotata, incredibilmente, di DeLorean e ogni scusa era buona, anche l'inseguimento più modesto, per mettere in mostra tutta la loro potenza sottoutilizzata.

Musicalmente, San Francisco era ancora più eccitante di LA per i Pink Floyd. Al Fillmore e al Winterland di Bill Graham, facevamo parte di una squadra che comprendeva Janis Joplin, Richie Havens e Santana. Data l'ingestione sin troppo frequente di droghe da parte di alcuni, era prudente non accettare passaggi e molto meglio lasciare in garage le Porsche con accessori psichedelici. Allora come oggi, è consigliabile riservare l'impetuosa guida sportiva ai percorsi ben fuori dalla città e il tragitto verso la gloriosa Napa Valley, la regione dei vigneti, e Monterey, sulla costa, è davvero entusiasmante come avete sentito o letto. Insieme alla Highway One, questo è veramente territorio Ferrari, l'ideale per guidare una California Spider 250 GT del 1961 a passo corto, col tettuccio abbassato. Vista la carenza di questo particolare modello, Ferrari ha gentilmente fatto la cosa giusta e ha prodotto il suo successore: la nuovissima California T. Con il tettuccio apribile più smart al mondo, un nuovo motore (turbo!) e un abitacolo estremamente spazioso, è senza alcun dubbio una degna erede. E, inoltre, c'è molto più spazio per caricare a bordo quelle famose casse di vino locale ■

## 104→109

### ITALIANI CALIFORNIANI

*Tra Modena, Cogento, Fiorano e Maranello si scopre un'energia creativa, un gusto dell'originale, un piacere per le cose, gli hobby ed il lavoro, non così diversi dallo Stato Americano che trascina il mondo verso il nuovo. Matteo Panini e Alessandra Cagliari sono un esempio di come si possano coniugare passione, impegno professionale e successo.*

*Andando all'anima delle cose e spalancando le finestre sul mondo*

Testo e fotografie di **Gabriela Noris**

Senza ombra di dubbio, per vedere come il gusto ed il design evolvano, osservare una specifica categoria di prodotti nell'arco di 100 anni è un modo inequivocabile per capire come il mondo attorno a noi sia cambiato. Un cambiamento influenzato non solo dall'evolvere della tecnologia e dei consumi, ma anche dalla cultura e dalle abitudini di alcuni paesi o territori. L'America, e la California in particolare, hanno impresso un segno riconoscibile sui nostri stili di vita orientando il design di molti prodotti industriali e di consumo. Un design non certo fine a sé stesso, come dimostra il fervore creativo di un'area come quella chiamata Silicon Valley dalla quale sono arrivati, non solo il seducente stile dei prodotti di Apple, ma l'intero universo di segni e simboli attorno ai quali si è sviluppato il mondo digitale.

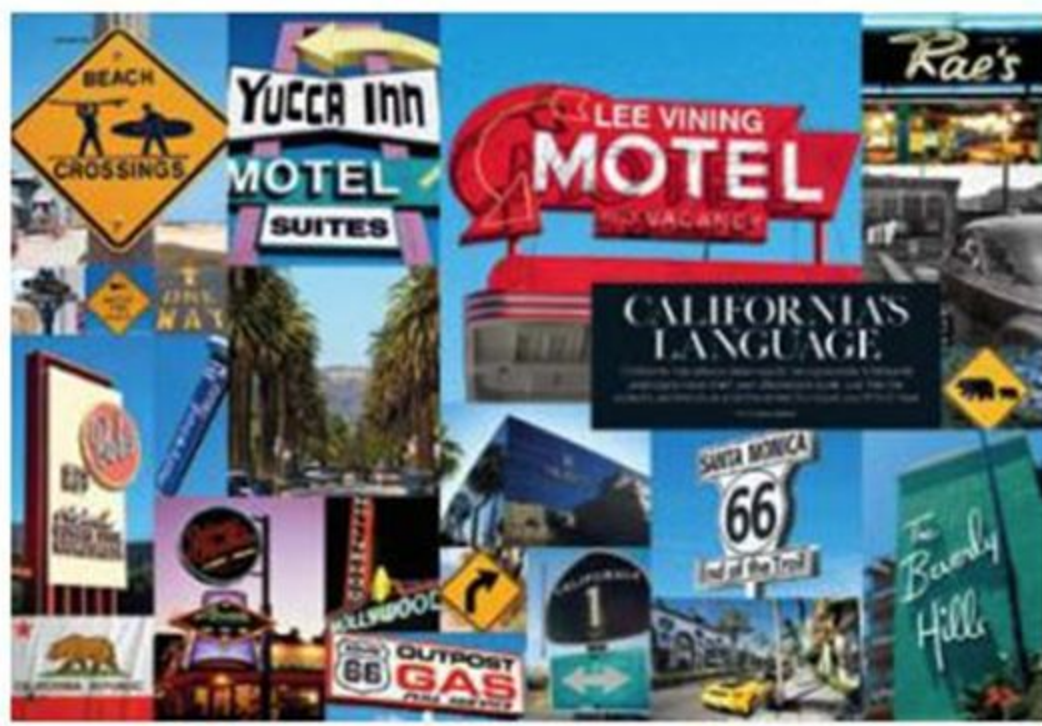
Questo influsso, come la storia che raccontiamo conferma, non si deve necessariamente vedere sul posto. Anzi, in paesi lontani, materiali, forme e perfino esagerazioni di un certo modo di comunicare con gli oggetti, si riconoscono subito. Se poi si incontrano due persone colte e sensibili al gusto e tanto affini da arrivare a sposarsi, la conferma è assoluta. Alessandra Cagliari e Matteo Panini, genitori di due belle ragazzine modenesi, hanno attività molto diverse: lei appartiene ad una famiglia che ha costruito la propria reputazione in oltre cento anni di produzione e vendita caffè; lui fa parte di un'altra famiglia molto nota, quella dei Panini che hanno inventato, negli anni '50 dello scorso secolo, la raccolta delle figurine dei calciatori, con un successo che ha ampiamente superato i confini nazionali. Oggi le figurine Panini si trovano in più di 110 paesi e non perdono il loro fascino di oggetto da collezione e scambio. Una famiglia che, non tradendo le origini campagnole, ha

continuato ad occuparsi di allevamento di bestiame e produzione di formaggio parmigiano reggiano assolutamente bio. Ma anche una famiglia che, essendo modenese, ha una grande passione per le automobili tanto da vantare una collezione davvero unica. Per capire la portata di questa affermazione, Umberto Panini, il papà di Matteo, per evitare che il patrimonio rappresentato dalle vetture di proprietà Maserati che De Tomaso, al momento della vendita dell'azienda alla Fiat, voleva mettere all'asta, fece un'offerta in blocco, davvero molto generosa, tenendo a Modena un patrimonio che altrimenti sarebbe andato disperso.

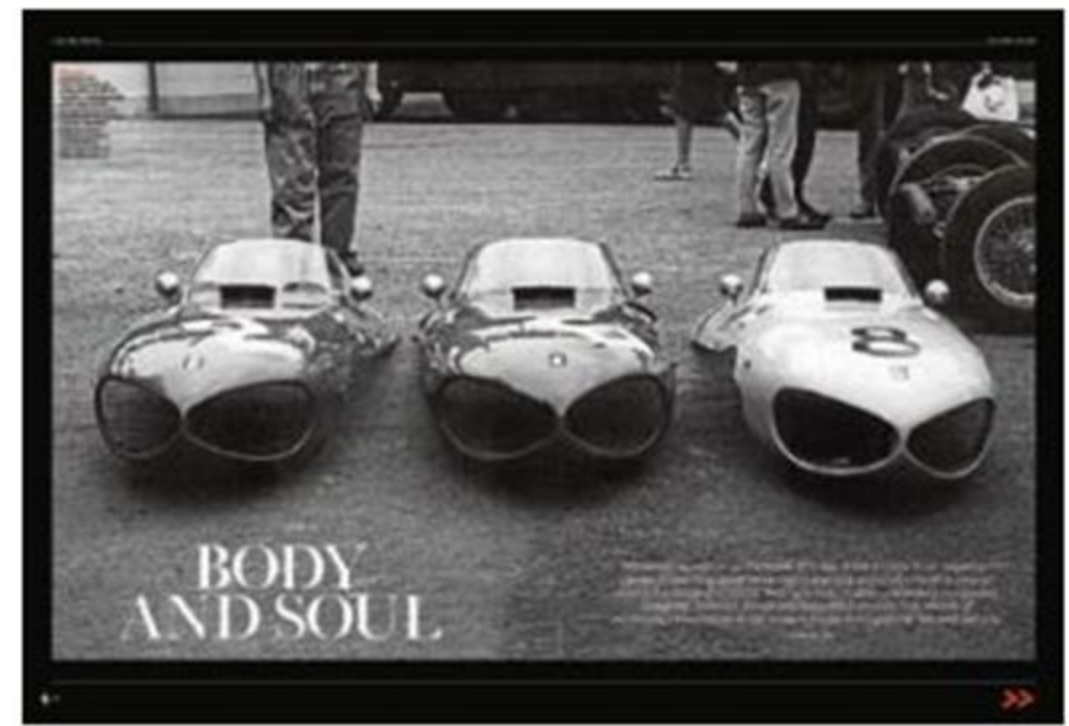
Due personaggi come Matteo e Alessandra meritano quindi di essere conosciuti. Non solo perché venendo in visita alla Ferrari è possibile andare a trovarli e a conoscere le loro straordinarie collezioni, ma anche perché sono un esempio di cosa significhi essere italiani nella terra modenese.

Noi abbiamo approfittato di questo numero dedicato alla California, per capire quanto di America sia presente nel design italiano. Sia la collezione di automobili che quella di macchine del caffè, infatti, coprono un grandissimo numero di anni e la loro osservazione parla più di tante parole. Per esempio, prendiamo la stupefacente Maserati costruita per Stirling Moss in occasione della 500 miglia di Monza del 1958 – una sorta di 500 miglia di Indianapolis da correre sull'ovale dell'autodromo sfidando le macchine americane sbarcate per la prima volta in Europa – ci accorgiamo di come la creatività modenese si sia ispirata magnificamente alle monoposto made in USA. Perfino la vistosissima pubblicità, quella di un gelato che si chiamava, neanche a dirlo, Eldorado, in anni in cui le monoposto in Europa portavano i colori nazionali ed i numeri di gara, e null'altro, faceva capire quanto fosse abile l'interpretazione dell'ispirazione americana. E non solo: la Maserati Eldorado aveva guida di sassata, pinna posteriore pronunciata e quel colore bianco molto più vicino ai codici americani che a quelli tradizionali italiani legati al rosso.

La stessa sensazione di un'ispirazione americana, fatta di acciaio inox e forme maestose da grattacieli anni '30, la si ha osservando molte delle macchine del caffè rigorosamente "made in Italy" degli anni '50 della collezione Cagliari. Anche se il design era italiano, esattamente come il caffè cremoso inventato qui con tecnologie che permettevano di operare con acqua a pressione tanto alta da non bruciare la polvere, la mano dei grandi designer che hanno contribuito a dare uno stile all'America, non sfugge all'occhio di chi osserva. Pensiamo alle Studebaker ed alla iconica bottiglia della Coca Cola di Raimond Loewy, al Chrysler Building di New York di William van Alen o William Eppelsheimer con le magiche Cable Cars di San Francisco. Soprattutto, percorrendo le varie sale dove le macchine sono amorevolmente esposte, sembra di camminare attraverso gli anni: dalle maestose



CULTURE: ART  
CULTURE: DESIGN



macchine a filtro dell'anteguerra a quelle che ricordano grattacieli o gloriose calandre di auto americane anni '50, per poi passare a design ispirati ai rotondeggianti apparecchi televisivi di quei tempi e, più tardi, agli oggetti spaziali dell'epica gara al primato ingaggiata tra Russia e America. Per tutte, e questo la dice lunga sull'italianità, un ottimo, cremoso caffè diventato celebre nel mondo intero, senza subire influenze di fenomeni tanto importanti quanto temporanei! California versus America, Modena versus Italia. Specificità nella specificità. Se la California esalta ciò che l'America esprime, lo stesso accade a Modena e nella sua regione che include, sia ben chiaro, anche Maranello e Fiorano, nei confronti dell'italianità. Qui si pensa in grande e lo si fa con due ingredienti preziosi: la determinazione ed il rigore senza per questo rinunciare a quel gusto del bello e del ricercato che trasformano le proprie scelte in piacere. Matteo Panini, con la sua affascinante azienda agricola dove le mucche pezzate mangiano solo alimenti naturali tra collezioni di antichi trattori e macchine agricole, sculture e meravigliose automobili e dove i visitatori possono sentire il sapore della storia delle corse e delle gran turismo di lusso, oltre a quello del parmigiano reggiano, rappresenta perfettamente questo modo di affrontare la vita. Alessandra Cagliari, nella sua azienda modenese dove domina il profumo di quel caffè italiano che tanti, nel modo, chiamano semplicemente ristretto, col suo curatissimo museo delle macchine da caffè che si arricchisce di sempre nuovi pezzi, rappresenta, allo stesso modo, uno stile di vita che è nel DNA di queste terre. Non sorprende, quindi, che si siano sposati... ■

## 110→115

### IL LINGUAGGIO DELLA CALIFORNIA

*La California ha sempre avuto un suo stile inconfondibile: cartelloni e segnaletica hanno tratti originali e distintivi, così come l'architettura eclettica e l'arredo urbano*

Testo di Jason Barlow

La vastità territoriale della California, la varietà del paesaggio e i movimenti della popolazione nel corso degli anni hanno dato vita a una cultura fortemente proiettata in avanti. Sembra che tutto, qui, sia possibile. Perfino la segnaletica autostradale trasmette energia, incoraggiandoti a procedere verso un futuro migliore. Quando i primi cineasti stabilirono che il clima dolce del Pacifico e la luce liquida di Los Angeles

avrebbero creato uno scenario naturale perfetto per la produzione di film, misero in moto una macchina che sarebbe diventata la forma d'arte dominante del XX secolo. Hollywood proliferò a tal punto che i grandi registi e i pezzi grossi della cinematografia – Louis B. Mayer, Cecil B. DeMille, Samuel Goldwyn e Jack Warner, per citarne solo alcuni – assunsero il rango di una casta nobiliare. Gli studio creavano star. Le star esercitavano un fascino irresistibile e, perfino quando l'intero edificio cominciò a franare negli anni '50 per poi essere totalmente abbattuto, negli anni '70, da una straordinaria nuova generazione di autori (Coppola, Scorsese, Spielberg), LA non perse mai un briciolo del suo fulgore. Fu poi la televisione a prendere il sopravvento, propagando il "look and feel" della città nei salotti di tutte le case attrezzate per ricevere il messaggio: una lingua di immagini locale che fece il giro del mondo, accompagnata da un'inconfondibile colonna sonora. Ma è vero che tutti i camerieri di Los Angeles hanno un copione nel cassetto da raccontare? Probabilmente no, ma certamente l'impressione è quella. Quentin Tarantino aveva fatto la gavetta in un videonoleggio; l'anno scorso *Pulp Fiction*, il suo classico del 1994, è stato selezionato dal National Film Registry come patrimonio da preservare per la sua importanza "culturale, storica ed estetica". Tarantino, più di molti altri, è riuscito a cogliere la curiosa bellezza ed espressività visiva di LA. La sua telecamera si fissa sulle interminabili schiere di edifici bassi e biancastri della città, inquadra alla perfezione le insegne intermittenti dei motel e le panche dei ristoranti art déco. Los Angeles ha sempre avuto un retroscena vagamente noir, messo in luce in innumerevoli pellicole ma forse esplorato in forme ancora più poetiche da scrittori come James Ellroy. Qui è davvero possibile tutto, spesso anche nel male. La sognante commistione tra realtà e fantasia – altro segno distintivo di LA – ha trovato probabilmente la sua espressione più compiuta in *Mulholland Drive*, un film di David Lynch del 2001 la cui narrazione si dispiega come un nastro di Möbius. Los Angeles trasuda un fascino peculiare, che ti avvolge giorno dopo giorno senza che tu riesca mai realmente ad afferrarlo. C'è chi lamenta la mancanza di uno stile unitario, di un tratto architettonico distintivo. Falso: a partire dagli edifici art déco del centro per arrivare al quartier generale della Capitol Records (un edificio degli anni '50 la cui luce sul tetto trasmette la parola "Hollywood" in codice Morse), o fino alla Walt Disney Concert Hall di Frank Gehry, basta sapere dove guardare. Ma la tentacolare metropoli californiana è anche un punto di partenza perfetto, snodo di decine di itinerari assolutamente indimenticabili. Tuttora sprigionante ricchezza nonostante le recenti traversie economiche, è anche il luogo in cui l'Onnipotente sembra avere messo in scena i suoi film più riusciti: la geodiversità della California è talmente ricca da togliere il fiato. La Highway 1 costeggia il mae-

stoso litorale del Pacifico fino a San Francisco; la 395, pur con un nome meno pretenzioso, ti accompagna alle porte del parco nazionale di Yosemite. Oppure, si può imboccare la lingua d'asfalto che porta a Las Vegas (e da lì proseguire fino alla Valle della Morte – anche il deserto, qui, è uno spettacolo), come feci tempo fa con una Ferrari 355 Spider. Si prende la superstrada per San Bernardino a est di LA e ci si immette sull'Interstate 15 in direzione nord, verso Vegas; dopo un tempo che sembra interminabile, la città inizia finalmente a diradarsi e lo scenario diventa più vertiginoso. Ad ogni camion che si incrocia, il tuono roboante di questi titani a 18 ruote sembra pura poesia. Perfino i cartelloni hanno qualcosa di magico. Se i vostri gusti letterari arrivano a Hunter S. Thompson, il compianto capostipite del giornalismo "gonzo", la segnaletica vi apparirà subito familiare. È infatti nei pressi di Barstow che ha inizio, con un terrificante episodio di allucinazione chimica, il suo *Paura e disgusto a Las Vegas*, ed è a Barstow che arriva a metà strada questo viaggio di 300 miglia in cinque ore. Qui è tutto un susseguirsi di stazioni di benzina e fast food, e nonostante la non comune bellezza naturale del posto venga poco celebrata, c'è una profonda sincerità in un luogo che deve la sua stessa esistenza alle persone di passaggio. Perfino il rifornimento nel piazzale di un distributore ha una sorta di risonanza musicale. Se è vero che Bruce Springsteen ha trovato ispirazione nella East Coast per comporre *Born To Run*, è altrettanto vero che il desiderio di fuga è una pulsione universale. Tornando in città, un sottofondo musicale più adatto per la vostra Ferrari potrebbero essere i Doors, i Beach Boys o Neil Young. O magari potreste optare per la classica *California Soul* di Marlena Shaw. Una ritmica originale per un luogo di una bellezza fuori dal comune ■

## 116→123

### CORPO E ANIMA

*La reputazione di Modena come sede dei più noti nomi tra i carrozzieri internazionali ha avuto il suo picco negli anni '50 e '60. Tra i tanti che facevano base proprio nella città emiliana citiamo Scaglietti, Fantuzzi, Drogo e perfino l'americano Tom Meade. Scopriamo il perché*

Testo di Adolfo Orsi

Negli anni Cinquanta-Sessanta Modena era la "capitale mondiale dell'automobilismo sportivo". Grazie ai costruttori (Ferrari, Maserati

e Stanguellini in primis), grazie all'Aerodromo, ma anche grazie ai tanti artigiani attivi nella costruzione di particolari per le vetture da corsa. Tra questi, i carrozzieri rivestirono un ruolo molto importante.

Nel caso dei carrozzieri modenesi si può parlare di partenogenesi (che significa sviluppo spontaneo), anche se si possono individuare i padri (principalmente Ferrari e Maserati) e le madri (Fantuzzi e Scaglietti), da cui sono usciti i provetti artigiani che hanno poi iniziato un'attività in proprio.

I battilastra modenesi costruivano le carrozzerie (almeno fino all'inizio degli anni Sessanta) senza un disegno costruttivo. Nascevano da un semplice bozzetto o schizzo, dall'immaginazione e "dall'occhio" degli artigiani, per modellazione diretta con il solo aiuto di una sagoma. I primi studi di aerodinamica sono della metà degli anni Cinquanta (la Maserati provò alcuni modelli nella galleria del vento del Politecnico di Milano), solo negli anni Sessanta in Ferrari è arrivato un tecnico (Edmondo Casoli) che ha iniziato a disegnare le carrozzerie.

La costruzione delle carrozzerie delle vetture da corsa in alluminio iniziava con il c.d. "manichino", costruito con filoni di ferro. Per la pelle era utilizzata la lamiera di alluminio con uno spessore di 10 o 12 decimi di millimetro, alcuni particolari che necessitavano di una maggiore rigidità, per esempio, i serbatoi, venivano costruiti con lamiere da 15 decimi. Era lamiera cruda, più difficile da lavorare; l'alluminio "ricotto" è più facile da battere, ma è più tenero e meno resistente nel tempo.

Per una prima modellazione le lamiere erano battute con un martello tondo su un tronco di legno concavo o su sacchi di sabbia e poi erano finite battendo con martelli via via più piccoli su piani di ferro. I singoli pezzi erano poi appoggiati sul manichino, erano tagliati e saldati insieme, poi fissati su di una leggera struttura tubolare o angolare, fissata al telaio della vettura. È un'arte difficile da comprendere per chi abita in città, figurarsi per gli americani. Negli anni Novanta, venne in visita a Modena uno storico americano che mi chiese di poter incontrare Sergio Scaglietti. L'incontro avvenne nella sua casa sulle colline modenesi, dove Sergio si dedicava al suo hobby preferito - la pittura - e la prima domanda fu: "Chi disegnava le vetture?" Scaglietti rispose, come sempre, in dialetto modenese: "Disegn, a scherzamia? A ciaveven un baratol vod ed vernisa, e al mitiven su la roda". La sua risposta, tradotta in italiano, significa: "Disegni? Scherziamo? Prendevamo un barattolo vuoto di vernice, lo mettevamo sulla ruota". Questo ingombro serviva per dare l'altezza dello scuotimento delle sospensioni. Immaginate la faccia dello storico!

Difficile da credere oggi in quante poche ore erano costruite le carrozzerie delle vetture da corsa: 40/50 ore lavorative. Se non c'era fretta (il che capitava, ma non frequentemente) era meno di una settimana. Quando invece c'era

fretta (cioè quasi sempre!), le carrozzerie nascevano in 2/3 giorni lavorativi.

Per costruire le carrozzerie "made in Modena" non occorre grandi investimenti e questo ha facilitato la nascita di tante micro-imprese. Erano sufficienti una serie di martelli, un tronco d'albero, un saldatore ad autogeno con due bombole di ossigeno e acetilene, una taglierina, un paio di cesoie, un piano di lavoro, un locale anche non riscaldato, tanto a forza di battere le lamiere ci si scaldava. A volte, bastava una tettoia. Le foto d'epoca rendono bene la pochezza delle attrezzature utilizzate.

Dopo che un battilastra si era fatto un po' di esperienza presso uno dei "maestri", se vedeva la possibilità di avere qualche cliente e amava il rischio imprenditoriale, si metteva in proprio. Così si sono sviluppati tanti laboratori qui in città, che raggiunsero l'apice tra la fine degli anni Cinquanta e i primi Sessanta. Lavoravano per Ferrari, Maserati e Stanguellini, riparavano le carrozzerie per i gentlemen drivers e per le scuderie (Centro Sud, Serenissima), ma anche per costruttori di città vicine (come le bolognesi Tecno e AMS) o per stranieri che s'impantavano in città (come la WRE, De Tomaso, Tom Meade) o per altri che venivano da lontano (come Carroll Shelby o Luigi Chinetti).

Quest'arte (o vogliamo definirlo artigianato di altissima qualità), raggiunse l'apice a metà degli anni Sessanta per poi declinare con l'avvento della fibra di vetro (per le vetture da corsa) che mandò in pensione le carrozzerie in alluminio e i nostri artigiani. Ho recentemente studiato la storia della prima Ferrari 250 LM in vetroresina, costruita da Scaglietti tra l'agosto del 1964 e il maggio del 1965: fu un tempo insolitamente lungo, ma necessario per prendere possesso della nuova tecnologia, utilizzata fino ad allora solo nella nautica.

Per raccontare la storia dell'automobilismo modenese nel Museo Casa Natale Enzo Ferrari di Modena, ho fatto un'approfondita ricerca sulle carrozzerie locali. La prima carrozzeria attiva in città fu la Carrozzeria Orlandi, che passò dalle carrozze per i cavalli alla costruzione delle carrozzerie per le prime automobili, allora di proprietà dell'aristocrazia o dell'alta borghesia. Nel 1920, anche la prima attività imprenditoriale di Enzo Ferrari fu in questo campo: la Carrozzeria Emilia di Enzo Ferrari & C., con sede in via Jacopo Barozzi 5. Enzo Ferrari fu costretto nel 1922 a liquidare quest'attività (con l'aiuto finanziario della mamma Adalgisa) e, da quel momento fino alla nascita della Scuderia, si dedicò a correre e a vendere le vetture Alfa Romeo.

Dalla metà degli anni Venti la Carrozzeria Orlandi si specializzò negli autobus e pullman e gradatamente abbandonò l'automobile; lo stesso Ferrari, affidò loro la costruzione delle carrozzerie per diversi telai Alfa Romeo e, in seguito, per i camion assistenza della Scuderia.

Intanto, nei locali di via Jacopo Barozzi 5 utilizzati dalla Carrozzeria Emilia, l'attività proseguì

negli anni Venti come Cooperativa di Lavoro Fabbrica Modenese Carrozzeria, poi di Comini, Bertani, Galli e Torricelli. Nel 1933 l'attività divenne di Torricelli, Bertani e Galli. Vi lavoravano anche Gino Scaglietti (il fratello maggiore di Sergio, nato nel 1908) e Renato Torricelli; nel 1933 v'iniziò a lavorare anche il giovanissimo Sergio Scaglietti (1920-2011).

Nel 1937, questa ditta modificò un'Alfa Romeo 6C 2300 (la meccanica era elaborata da Stanguellini) per il Marchese modenese Lotario Rangoni Machiavelli, che poi corse con le Alfa della Scuderia Ferrari e con l'Auto Avio Costruzioni.

Nel 1930, era nata in città la Scuderia Ferrari: un mistero ancora da risolvere è chi abbia costruito la carrozzeria della prima vettura da corsa nata a Modena, l'Alfa Bimotore, costruita integralmente in via Trento Trieste con componenti Alfa.

Alla fine degli anni Trenta, Stanguellini iniziò ad elaborare le vetture Fiat (di cui era concessionario) per poi passare a costruire vetture particolari, come la Topolino aerodinamica per la Tripoli-Tobruk del 1939, la cui carrozzeria è opera di Torricelli.

Nel 1940, la Maserati, acquistata dal nonno di chi si scrive, fu trasferita da Bologna a Modena, ma subito dopo scoppiarono le ostilità.

L'immediato dopoguerra, a Modena, fu un periodo di dure lotte sindacali. Da una di queste nacque la Carrozzeria Autodromo, costituita da ex-dipendenti delle Carrozzerie Padane. Costruirono una sola Ferrari, una 625TF; in seguito si specializzò nella costruzione di autobus e pullman, attività che è proseguita fino a qualche anno fa. Negli anni '50 costruirono il camion officina per la Ferrari.

In città era attiva anche la Carrozzeria Ansaloni, che costruì una delle Ferrari 159, ma anche la Frasca, una giardinetta dalla linea molto avanzata, la prima vettura disegnata e costruita nel 1952 da Franco Scaglione, che diventerà uno dei designer italiani più prolifici degli anni Cinquanta-Sessanta.

Con la Maserati si era trasferito a Modena un nuovo personaggio: il bolognese Medardo Fantuzzi (nato nel 1908). A soli 18 anni aveva partecipato alla costruzione della prima Maserati, la Tipo 26. Quando poi, nel 1947, i fratelli Maserati ritornarono a Bologna per fondare l'OSCA, Fantuzzi, insieme ad altri tecnici (tra cui i fratelli Bertocchi e Parenti) si fermò in città. Fantuzzi lavorava all'interno dello stabilimento Maserati, pur con un'attività staccata amministrativamente.

Ha sagomato la bellissima A6GCS "monofaro" (1947), l'A6GCS/53, una delle più belle Sport costruite in quel periodo. Fantuzzi ha costruito poi le carrozzerie di tutte le Maserati da corsa, sport e monoposto, fino all'Eldorado. Tra i suoi dipendenti c'erano - bisogna ricordare questi nomi perché li troveremo in seguito - Anselmo Gentilini, Mario Allegretti, Elvio Franchini, Celestino Fiandri e Fernando Baccarini.

Fantuzzi era impegnato a tempo pieno a costru-





ire, modificare o riparare le carrozzerie per la squadra ufficiale, non riusciva quindi a costruire le carrozzerie delle tante vetture che la Maserati vendeva ai clienti; a un certo punto, due suoi dipendenti, Fiandri e Malagoli, si misero in proprio e la Maserati affidò loro la costruzione di diverse A6GCS, 150S e 200S.

A Fantuzzi si deve la linea della mitica 250F, considerata ancora oggi la massima espressione della monoposto con motore anteriore. Ha costruito una sola carrozzeria per una Maserati stradale, la 1500 GT Spider, recentemente venduta in un'asta in America per 3,2 milioni di dollari. La Maserati nel 1957 si ritirò dalle corse, ma nel 1958 Fantuzzi continuò a lavorare per la Maserati e per i suoi clienti, modificando, tra l'altro, il frontale di alcune 250F con un frontale tipo "shark nose" per la Scuderia Temple Buell, adottato nel 1961 anche dalla Ferrari.

In quel periodo era attiva anche la Carrozzeria Campana dei fratelli Onorio ed Erasmo. Essa ricarrozziò la Ferrari 166 di Cacciari e costruì le carrozzerie per le Stanguellini sport "codine", la prima vettura da corsa di una carrozzeria modenese nella quale intervenne uno stilista, Franco Reggiani di Reggio Emilia, coinvolto nel disegno della Ferrari 166 "Uovo" per i fratelli Marzotto, costruita però a Padova.

Non si può tuttavia ricostruire la storia delle carrozzerie modenesi senza parlare di Sergio Scaglietti. Nel 1937 Scaglietti aveva iniziato a lavorare dal fratello, nel 1948 si era messo in proprio con i soci Francesco Marchesi e Lino Sala, nel 1952 trasferì l'attività in una nuova sede in viale Monte Kosica (vicino alla stazione ferroviaria) e nel 1953 iniziò a costruire le prime Ferrari: la prima fu la 166/MM53 per Alberico Cacciari poi, direttamente per la Ferrari, la 500 Mondial. Fino a quel momento Ferrari aveva utilizzato carrozzerie note, come Pinin Farina e Touring, che erano sicuramente più care, meno malleabili e, last but not least, situate a Torino e Milano, quindi con tempi di reazione molto più lunghi. A parte le 250 TdF, la 250 Testa Rossa è uno dei grandi capolavori di Scaglietti in un periodo in cui non carrozzava solamente le auto da competizione, ma anche vetture speciali come le Ferrari 375 MM per Rossellini, la 410 S Berlinetta per Chevalier o la 410 SA per Wax.

Nel 1959, la società Scaglietti & C. si divide: Marchesi e Sala proseguirono l'attività di riparazione, Scaglietti costruì la California, una delle più belle Spider mai costruite.

Scaglietti non è stato solo Ferrari: ha costruito anche alcune carrozzerie per tre piccole sport Ermini, una Giulietta SV, 3 Dyna Panhard per Crepaldi di Milano, una Stanguellini sport per Andrea Frascchetti (poi diventato D.T. Ferrari), 3 Chevrolet Corvette per Chinetti. Alla sua scuola sono cresciuti tecnici come Giancarlo Guerra, Egidio Brandoli e i fratelli Luppi.

Quando la Maserati si ritirò dalle corse alla fine della stagione 1957, alcuni operai di Fantuzzi si misero in proprio: tra di loro, Allegretti che, con

Gentilini, aprì la Carrozzeria Allegretti e Gentilini. A loro si devono le carrozzerie delle Maserati Tec-Mec (sviluppata da Valerio Colotti), delle Tipo 60/61 "Birdcage", Tipo 63 e Tipo 151. Un altro carrozziere, Fernando Baccharini, dopo aver fatto esperienza da Fiandri, fondò la Carrozzeria Gran Sport con Pietro Vaccari: costruirono le carrozzerie di tutte le Stanguellini Formula Junior (circa 150), le Delfino a motore posteriore e quelle da record. Baccharini lavorò anche per De Tomaso e costruì le carrozzerie di ben 5 delle 6 Cobra Daytona Coupé. Il prototipo fu realizzato in California, poi Carrol Shelby venne a Modena per costruire le successive cinque. Questa è l'ulteriore dimostrazione di quale fosse la fama dei nostri carrozzieri nel mondo. Nel 1960 Giorgio Neri (1926) e Luciano Bonacini (1923-2009), ex-meccanici della Maserati, aprirono l'Officina Neri e Bonacini che riparava, costruiva e modificava vetture da corsa. Quando la Carrozzeria Allegretti e Gentilini si sciolse, Allegretti si unì alla Carrozzeria Sport Cars di Drogo e Gentilini iniziò a costruire le carrozzerie per Neri e Bonacini. Alcune tra le più belle vetture degli anni Sessanta, tra le quali, la Breadvan per il Conte Volpi, le Nembo su meccanica Ferrari sono opera di Gentilini. Poi, nel 1966, Bonacini divenne capo-officina di De Tomaso e Neri costituì una società con Pier Giorgio Marazzi, il figlio del noto industriale delle ceramiche, per costruire una "piccola Miura" che utilizzava il motore Lancia 4 cilindri montato in posizione centrale. Il progetto però non ebbe seguito.

Avevamo lasciato Medardo Fantuzzi con la Maserati. Dal 1959 inizia a costruire le carrozzerie per le Ferrari da corsa, che da allora fino al 1965 sono costruite sia da lui che da Scaglietti. Fantuzzi costruì tutte le vetture ufficiali per le gare sport (P2 compresa), la F1 e la F2, mentre Scaglietti costruì le vetture per i clienti (come la 250 GTO e la 250 LM). In quello stesso periodo, Fantuzzi (aiutato dal figlio Fiorenzo) costruì occasionalmente anche "speciali", come la famosa "Oro", costruita su una 330 LMB e utilizzata nel film *Toby Dammit*. Interrotto il rapporto con Ferrari, Fantuzzi collaborò poi con la Serenissima e la Tecno.

Alla fine degli anni Cinquanta arrivò a Modena il pilota piemontese Pietro Drogo (1926-1973), che fondò la Carrozzeria Sports Cars, inizialmente con Benedetti e Marchesini, cui nel 1963 si unì Allegretti. Alla Carrozzeria Sports Cars si devono le carrozzerie delle Ferrari P3, P4 e Dino 206SP, oltre che le carrozzerie delle ASA da competizione e delle Iso Grifo A3C; costruì diverse carrozzerie speciali di Ferrari per gentlemen drivers (Ulf Norinder e Dick Protheroe). Nell'autunno 1960 partendo da Roma arrivò a Modena in Vespa uno squattrinato americano: il ventunenne Tom Meade. Fu preso in simpatia da Fantuzzi, nei primi tempi dormì addirittura nella sua carrozzeria, su una brandina da campo. Più che un carrozziere era un designer

che ha creato interessanti speciali, come la Thomassima 1, 2, 3 e modificato, aggiornandole, molte Ferrari usate che hanno poi preso la strada degli Stati Uniti. Le Thomassima erano anni luce avanti rispetto alle carrozzerie del periodo e appaiono moderne ancora oggi.

Come abbiamo accennato all'inizio, questo mondo, questa storia fantastica delle carrozzerie modenesi, finisce tra il 1966 e il 1970, con l'avvento della vetroresina.

Alcune botteghe si trasformarono in industrie come Scaglietti (che fu poi acquistato e in seguito incorporato dalla Ferrari), altre si dedicarono al restauro come Fantuzzi, Brandoli, Bacchelli & Villa, alla riparazione come Marchesi & Sala, Franchini & Bonfiglioli, Campana, alcune diversificarono, come Fiandri (attrezzature per l'igiene urbana) e Baccharini (cabine per macchine movimento terra).

Nel campo delle vetture di produzione (Ferrari di Scaglietti a parte), la storia proseguì con le Carrozzerie Padane (specializzate nella produzione di pullman) che assemblarono a Modena le carrozzerie delle Maserati Mistral e Bora, la cui scocca era prodotta a Torino. Vi furono altri tentativi di produzione di vetture granturismo come le Momo e Stutz, ma senza seguito.

Oggi le Ferrari e le Maserati di quel periodo sono vendute, nelle aste, a milioni di euro. Perché? Sono considerati oggetti d'arte.

Oltre che dalla meccanica, che però non si vede, dalla storia di successi nelle corse, l'occhio del collezionista è attirato dalle linee di queste vetture. Linee armoniose, che sono nate a Modena, dall'occhio e dall'abilità manuale di questi abili artigiani, Fantuzzi e Scaglietti in primis, di cui i modenesi devono essere fieri e orgogliosi ■

## 124 → 129

### CUORE ITALIANO, SANGUE AMERICANO

*Tom Meade era un sognatore californiano che negli anni '60 si infiltrò nelle rinomate carrozzerie di Modena creando una formidabile serie di modelli esclusivi. Rendiamo omaggio a un grande uomo diviso tra l'amore per l'avventura e la passione per il car design*

Testo di Jason Barlow

L'idea del film *I predatori dell'arca perduta* nacque dal desiderio del produttore George Lucas di ricreare in chiave moderna i serial cinematografici per ragazzi, un genere molto in voga negli Stati Uniti negli anni '30. Fu realizzato con



maestria fin nei minimi particolari, compresa la grafica della mappa che tracciava gli avventurosi itinerari di Indiana Jones.

È raro trovare personaggi di questo calibro nel mondo del car design, ma la figura di Tom Meade presenta certamente più di un richiamo all'icona interpretata da Harrison Ford. Meade, scomparso l'anno scorso all'età di 74 anni, non ha lasciato un'eredità paragonabile a quelle di Sergio Pininfarina o Sergio Scaglietti, ma la sua carriera si è spesso intrecciata con quelle dei grandi, e la sua produzione esprime una capacità di visione e una determinazione che portarono lo stesso Enzo Ferrari a riconoscerne il valore. Più di ogni altra cosa, Meade era un amante dell'avventura, un uomo con un gusto naturale per le belle automobili, animato da una passione per la vita paragonabile a quella di Ernest Hemingway.

I suoi anni giovanili furono rocamboleschi. Nato a Hollywood nel 1939, figlio di un lottatore professionista morto prima che Tom venisse alla luce, lasciò presto la scuola per arruolarsi in Marina e dare così sfogo al suo innato desiderio di viaggiare, e per qualche tempo si stabilì in Australia.

Già in giovane età era un maturo collezionista di esperienze di vita. Tornato in California, nel 1960 vi fu l'episodio che avrebbe segnato il suo destino. Passando davanti a un garage, gli cadde lo sguardo su un'auto diversa da qualunque altra avesse mai visto, perfino nella trafficatissima Los Angeles. Era una Ferrari 500 TRC, un esemplare tuttora raro di quel sottogenere di Ferrari da competizione equipaggiate con un quattro cilindri da 2 litri. Il proprietario gli raccontò di un magazzino in Italia pieno zeppo di quelle vetture; Meade ne fu talmente stregato che in quel preciso momento si ripromise di partire per l'Europa alla ricerca di quel tesoro.

Stacco sulla mappa in stile Indiana Jones. Con 50 dollari in tasca, attraversò gli Stati Uniti in autostop fino a New Orleans, dove riuscì a trovare impiego come garzone di mensa a bordo di un mercantile norvegese. Dopo 35 giorni di traversata in acque turbolente, Meade approdò al porto di Stavanger; da lì partì per l'Inghilterra, acquistò una motocicletta e iniziò il suo viaggio in Europa in compagnia di un amico. Secondo alcuni resoconti, pare che i due abbiano pernottato per sei mesi sul tetto di un hotel di Majorca prima che Tom facesse finalmente il suo ingresso in Italia. Tra gli innumerevoli incontri di quel periodo vi fu quello con il produttore cinematografico Dino De Laurentiis, che gli fruttò una comparsata insieme a David Niven nel film del 1961 *I due nemici*. (Il figlio di Meade, pur avendone sentito parlare, non ha mai individuato il padre nel film. È possibile che sia un apocrifo.) Del tanto sognato magazzino di automobili, tuttavia, non si vedeva alcuna traccia. Ormai giunto fino a lì, Meade fu indirizzato verso Modena, patria della Maserati e di numerose carrozzerie (in realtà, la sua vera destinazione era

Maranello). Come da copione, si mise in marcia a bordo di una Vespa.

La fortuna aiuta gli audaci. Ma è il Caso, qualche volta, che fa la differenza. Arrivato dopo ore alla fabbrica Maserati, Meade riuscì a varcare i cancelli e si imbattè nel capo collaudatore, Guerino Bertocchi, che gli fece cortesemente visitare lo stabilimento. Quando Tom mise gli occhi su una vecchia Maserati da corsa – destinata alla demolizione, prassi oggi sacrilega ma allora abituale – fu colto immediatamente dalla smania di acquistarla. Fu la prima trattativa della sua vita, e diede il la alle altre innumerevoli che seguirono. Stacco su Meade, imprenditore per caso.

Quell'auto era una 350S, guidata in gara dal grande Hans Herrmann nella Mille Miglia del 1957 (un guasto al motore pose fine prematuramente alla sua corsa), più tardi equipaggiata con un motore V12 e utilizzata in diversi altri eventi di rilievo. Queste origini prestigiose non significavano granché nel 1961. Un agricoltore della zona acconsentì a fargliela custodire in un garage, dove Tom trascorse perfino la notte per timore dei ladri. Durante i lavori di restauro della vettura, Tom fece la conoscenza di un amico di Bertocchi, il carrozziere Luciano Bonacini (della Neri & Bonacini), anch'egli noto per i frequenti pernottamenti in officina.

Nella vita di Tom Meade, niente era mai premeditato. Viveva alla giornata, solcando l'onda come il più navigato dei surfisti californiani. Nel riportare in vita la Maserati diventò presto un catalogo vivente dei pezzi e componenti presenti nella fabbrica e, grazie anche alla sua velocità nell'imparare l'italiano, si dimostrò una risorsa di immenso valore. La Maserati decise perciò di assumerlo part-time.

E qui arrivò un altro momento decisivo. Il progetto di recupero di Tom richiedeva un massiccio intervento sulla carrozzeria, perciò Bertocchi lo presentò al celebre Medardo Fantuzzi, autore di pagine memorabili nella storia delle auto sportive e da corsa (ricordiamo la Maserati A6 GCS, la Ferrari 250 Testa Rossa e, non da ultimo, l'auto che lo stesso Meade stava riparando). Fantuzzi prese in simpatia il giovane e carismatico americano e lo assunse come apprendista. E fu così che il Mozart dei carrozzieri insegnò la propria arte a Tom Meade.

Da allora si iniziò a fare sul serio. "Era un'avventura. Nessuno di noi era interessato a guadagnare, ci bastava il necessario per mangiare e pagare l'affitto. Vedevamo solo auto, auto, auto, tutto il resto poteva anche scomparire", disse Meade una volta. Steve McQueen aveva un'ossessione simile, e in verità la sua stellare carriera di attore gli permise di appagare in abbondanza i suoi capricci. Tornando a Tom, il figlio ricorda: "C'erano periodi in cui era pieno di denaro, altri in cui era completamente al verde. Ma a prescindere dalle disponibilità economiche, c'erano alcune auto, motori e componenti da cui non si sarebbe mai separato". Meade vendette la sua Maserati negli Stati Uniti, realizzando un cospicuo guadagno.

Pare che negli anni '60 gli siano passate tra le mani almeno due Ferrari 250 GTO, una P3 e altri gioiellini; era un'epoca in cui queste vetture di valore inestimabile erano soltanto ex-reginette della pista, dimenticate e pronte per l'oblio. Addirittura, si prese la libertà di usare una GTO come base per l'oggi celebratissima 250 Nembo Spider, un modello che Tom contribuì a creare per Neri & Bonacini prima di optare per una 250 cabriolet Pininfarina come veicolo donatore. Furono costruite complessivamente quattro Nembo, una delle quali fece perdere le sue tracce dopo aver preso la via di Beirut. In realtà possiamo rivelare che questa vettura, numero di telaio 2707, fu più tardi riacquistata dallo stesso Meade e tornò a far parte della sua collezione.

Nel frattempo, Tom aveva iniziato a trattare con facoltosi clienti americani, in particolare con Richard Merritt, fondatore del Ferrari Club of America, e Peter Sachs (di Goldman Sachs), procurando loro auto esotiche in Italia e coltivando vari contatti sia in Italia che negli States. Una volta si trovò ad essere inseguito dalla polizia prima della consegna di un'auto in Arizona, ma il pensiero che più lo tormentava all'idea dell'arresto era la preoccupazione per il suo cane Meccanico.

Il suo appartamento si affacciava sull'autodromo di Modena, e lì affittò anche un locale uso officina per avviare un'attività in proprio, che ebbe subito grande successo. Alla fine degli anni '60 aveva accumulato abbastanza motori, telai e denaro da poter finalmente iniziare a realizzare i propri modelli. Le serie di automobili scaturite da questo lavoro, le Thomassima 1, 2 e 3, occupano forse uno spazio marginale nell'agiografia delle carrozzerie modenesi, ma sono ugualmente creazioni importanti, soprattutto per gli studiosi del car design italiano. La prima, forse la meno nota, era basata sul telaio di una Ferrari 250 GT, ma andò perduta insieme a innumerevoli altri tesori artistici e letterari nella catastrofica alluvione dell'Arno a Firenze, nel novembre 1966. La Thomassima 2 è un piccolo capolavoro: chiaramente ispirata alla Ferrari P3/4, vincitrice della 24 Ore di Daytona nel 1967, ne esalta le proporzioni con un'esasperazione quasi fumettistica. Meade e il suo team di tecnici, sottratti sotto banco a Maserati e Ferrari, utilizzarono il compensato marino per modellare le forme della vettura. Sotto quella forma incredibile si nascondevano un telaio spaceframe tubolare e, montato posteriormente, un motore Ferrari V12 da 3 litri mutuato da una 250 GT. La terza edizione speciale di Meade è forse la più memorabile, e certamente la sua preferita. Probabilmente è anche la vettura che incarna in modo più compiuto la sensualità della Modena di allora con la carica espressiva più muscolare normalmente associata alla patria di Meade. Presentata al Salone dell'automobile di Torino nel 1969, destò subito un enorme scalpore: basti pensare che i produttori del seguitissimo talk-show americano 60 Minutes inviarono





## FERRARI WORLD

una troupe a Modena per girare un servizio su Tom, mentre la rivista automobilistica più venduta negli Stati Uniti, Road & Track, le dedicò un'intera copertina. Ma non va neppure dimenticata la risposta di Meade alla Shelby Daytona, un'auto basata sullo chassis della Maserati WRE significativamente battezzata Anti-Cobra. Era nata una stella.

O forse no. Negli anni '70, dopo aver messo al sicuro le sue auto e la sua vasta collezione di pezzi e motori, Tom lasciò l'Italia in circostanze poco chiare e trascorse la maggior parte dei vent'anni successivi viaggiando per l'Asia. Il figlio ricorda i racconti di Tom su quel periodo: pernottava in hotel da 1 dollaro a notte e spendeva più o meno altrettanto per cibo e bevande. "Ha avuto una vita divertente", dice con un sorriso malizioso. "Era un bel tipo, uno spirito realmente libero". Le automobili passarono così in secondo piano, almeno per un po'.

Tom tornò a Los Angeles nel 1993 per occuparsi della madre, e da lì iniziò a rimettere insieme i suoi averi. Aveva un nuovo progetto che accarezzava da molto tempo, una supercar carrozzata in fibra di carbonio con il motore della Ferrari 333 SP, regina delle gare di resistenza negli anni '90. Ma intervennero problemi di salute, e la Thomassima 4 non fu mai realizzata. Dopo la triste scomparsa di Tom Meade è stato il figlio, una figura di successo nell'industria del lusso, a prendere in custodia le opere del padre. Lo straordinario lascito di Tom non potrebbe trovarsi in mani migliori.

*La Thomassima 3 di Tom Meade sarà esposta dal prossimo marzo al Museo Ferrari di Maranello, in versione completamente restaurata, nell'ambito della mostra California Dream ■*

# 130 → 143

## CHI, DOVE, QUANDO

*In 5 continenti la passione Ferrari intorno al mondo*

### Gli Emirati Arabi puntano a ovest

Non possiamo che congratularci con il Ferrari Owners' Club degli Emirati Arabi Uniti per la creatività degli eventi che organizza regolarmente. L'ultimo viaggio in California, con sosta a Las Vegas, è stato davvero incredibile. Le Ferrari hanno percorso alcune strade mozzafiato: attraverso il Golden Gate di San Francisco, giù fino alla Half Moon Bay e la mitica 17-Mile Drive per raggiungere The Lodge, l'albergo simbolo del Concours d'Elegance di Pebble Beach. E poi via, verso Las Vegas e un viaggio al Valley of Fire State Park. I Ferrari Club of America di San Francisco, Los Angeles e Las Vegas hanno dato un caldo benvenuto ai colleghi degli Emirati.

### Qatar World Champion

Ha prevalso su tutti Alfanad Sports Motors aggiudicandosi la durissima gara del miglior servizio Ferrari al Mondo. Una lotta sul filo di lana decisa da molti parametri di giudizio, non ultimo l'indice di Customer Satisfaction. Bravo Qatar, da imitare visto che il premio è stato consegnato da Presidente e CEO di Ferrari!

### Una bestia in Africa

Bravi i Sudafricani a pensare che una bellissima bestia come la 458 Speciale potesse essere presentata vicino ad altre bellissime bestie... assai più feroci. L'evento ha avuto luogo all'Haywards Luxury Safari Camp col prezioso aiuto del King of the African beast e del Lion Whisperer Kevin Richardson. Il dealer di Johannesburg, Viglietti Motors, ha poi presentato la 458 Speciale a giornalisti, clienti e membri del SEFAC (Southern Equatorial Ferrari Owners Club).

### Kenilworth race day

Tutti in pista sul circuito di Kenilworth gli appassionati clienti sudafricani. Nel paese del GP di Kyalami è bello ritrovare il motore delle Ferrari in pista!

### La grande parata

100 Ferrari a seguire quella di Nail Al-Zayani che sedeva al fianco di Felipe Massa in una delle sue ultime uscite in rosso. Evento di grande orgoglio e soddisfazione per i tanti partecipanti che sono stati protagonisti e ammirati anche dai tanti curiosi sulle strade del percorso.

### Ferrari Store anche in Kuwait

È stato un evento di grande attrazione l'apertura del primo Ferrari Store a Kuwait City. Appuntamento per tutti di fronte al The Avenue Mall dove ha sede il nuovo prestigioso punto vendita nei colori Ferrari. All'inaugurazione hanno preso parte Andrea Perrone Ferrari Brand Senior Vice President e Abdul Aziz, Vice President di Wahran Trading, società che gestisce il nuovo punto vendita.

### Una specialissima private view

Ai due giorni di anteprima della nuova 458 Speciale, organizzati nel celebre One & Only Royal Mirage, sono arrivati clienti da tutto il Middle East. Una bella soddisfazione poter vedere l'auto prima del lancio e conoscere in anteprima, grazie all'intervento di tecnici giunti da Maranello, le specialissime caratteristiche.

### Un lancio da vip

Possiamo pensare che fosse molto onorata della presenza di tanti personaggi, per non parlare degli ospiti, la 458 Speciale al suo lancio a Dubai. A farle gli onori di casa: Sheikh Juma bin Maktoum al Maktoum e Piero Ferrari insieme a Ahmed Humaid Al Tayer, Matar Al Tayer, Saeed Humaid Al Tayer, Giulio Zauner, Ashok Khanna, Hossam Hosnie e Marc Gené.

### Battezzata dal campione

Reginetta del Dubai Motor Show, la 458 Speciale ha avuto un padrino degno del suo potenziale in pista, oltre che su strada. Giancarlo Fisichella, campione di Formula 1 e oggi pilota della Ferrari 458 GT2 era con lei sul podio.

### Cose da Formula 1

Euro Motor, importatore ufficiale in Bahrain, ha organizzato una giornata in pista sul celebre tracciato del Bahrain International Circuit. Bello e vario il programma con la possibilità di divertirsi ai livelli di rischio che un pilota gentleman decide di prendersi. Tutti molto bravi, dobbiamo dire.

### Raduno del FOC

Quando a Jeddah la temperatura si abbassa, il FOC non perde l'occasione di riunirsi per parlare dalla sua passione. Il raduno si è svolto a ottobre al Park Hayat Cappuccino (Jeddah), dove gli ospiti hanno potuto godere di una degustazione di sigari.

### Riservata ai duri

La presentazione della Speciale organizzata dal dealer Ferrari Cannes è stata dedicata ai clienti dei modelli speciali, dalla Scuderia alla Challenge Stradale. La guida nel Golf Club di Mandelieu, vicino a Cannes. Un bel successo per la nuova supersportiva.

### Magnifico Riviera Tour

Con un programma tutto da vivere, ha avuto luogo l'evento organizzato da Ferrari West Europe: primo giorno dedicato alle strade del "Monte" con speciali, incluso il Col de Turini. Poi via verso Saint Tropez per seguire la grande regata di barche d'epoca e moderne. Tutto tra pranzi e hotel al top. Per finire e tornare terreni, una sfida a bocce secondo la miglior tradizione francese. A vincere è sempre il migliore!

### Una bella storia

Non c'è salone dell'auto al mondo capace di concentrare tante vendite come quello di Bruxelles. In Belgio piace andare a comprarsi la macchina nuova al salone e alla Ferrari hanno risposto all'aspettativa presentando l'appetitosa novità chiamata 458 Speciale. Meglio di così!

### Una scelta difficile

Mettere in gara i più begli orologi, con Hublot in testa, e delle splendide Ferrari, è impresa ardua: vittoria garantita per entrambe come ha dimostrato la grande presenza di pubblico all'evento patrocinato da Keusch Premium al Museum of Applied/Contemporary Arts di Vienna. Una tradizione che si rinnova con successo.

### Vedova ospitale

Una serata raffinata, a base di Champagne Veuve Cliquot e pesce, nella bella dealership di Vienna di Keusch Premium. Al piacere dell'ospitalità, anche quello di guardarsi con





calma i diversi modelli Ferrari e ricevere risposte alle domande sempre molto abbondanti in queste occasioni.

### **Super-degustazione**

I migliori vini rossi austriaci per una serata di degustazioni a Vienna proposta dal raffinato Keusch Premium per i propri clienti. Oltre a degustare i vini l'occasione è stata quella di godersi i modelli Ferrari e di assistere alla premiazione dei migliori produttori.

### **Opa Josef 65!**

In pensione? Mai! Josef Thielen non può lasciare il suo posto presso Lueg Sportivo, è troppo noto, importante e amato per farlo. Si è visto alla festa organizzata da clienti, amici e colleghi il giorno del suo compleanno. Una vita in Ferrari fa la differenza e i clienti lo sanno e amano questo, Josef lo sa: ha messo anche suo figlio già al lavoro come venditore.

### **Speciale come un libro**

Speciale il libro di Gunter Raupp, speciale la 458 Speciale. Presso il dealer Ferrari Hannover Lumani Kruger serata tutta speciale quindi col fotografo Raupp che ha presentato il suo magnifico libro e Lumani Kruger la nuova 458 tutta pepe.

### **Spirito sportivo danese**

Se c'è la nuova 458 Speciale, una Formula 1 e un pit-crew fatto di belle ragazze, la serata non può che essere un successo. Lo ha dimostrato Formula Automobile con l'evento danese di presentazione della nuova vettura. Ma gli occhi ed i cuori erano tutti per lei: una 458 Speciale gialla come il colore di Modena.

### **Una bella tradizione**

L'evento in pista al Knutstorp Ring, nel sud della Svezia, è ormai una tradizione divenuta imperdibile per molti clienti di Autoropa Racing. Quest'anno la perfezione, con tempo perfetto e clienti felici di poter capire le vere prestazioni delle vetture del Cavallino.

### **Sorridenti a Basilea**

Niki Hasler AG e il suo team hanno accolto col sorriso gli ospiti dell'evento di presentazione della 458 Speciale. Non hanno mancato di ricordare che tutte le Ferrari sono speciali... come dire di no?

### **Sole a Mont Melo**

Il circuito di Catalunya, il celebre tracciato della Formula 1, è stato affittato da Modena Cars per un evento in pista dove divertirsi al volante della propria Ferrari. Visto che tutti erano contenti il programma si è concluso in un'atmosfera di festa a base di pesce.

### **Un tocco frizzante**

Che sciccheria la confezione di Champagne Veuve Clicquot personalizzata per i clienti di Modena Cars per il Christmas aperitif dedicato alla stagione sportiva 2013 di Cavalieri. Un'idea che sarà sicuramente copiata.

### **Sion festeggia i 30 anni rinnovandosi**

Il dealer Garage Zenith di Sion ha inaugurato la sua nuova sede, perfettamente conforme alle norme di corporate Ferrari, festeggiando così i suoi trent'anni di lavoro col Cavallino. Oltre 4000 metri quadrati tra show room e officina sono un bel messaggio ai tanti clienti di Zenith.

### **Gioielli e glamour**

Auto Pierre Sudan, dealer di Zurigo, ha organizzato una serata al top, molto gradita dalle signore, tra i gioielli di Bucherer. Di solito quando si compra una Ferrari si regala alla moglie un gioiello. Questa volta forse è toccato alle mogli regalare la Ferrari al marito, visto il gioiello acquistato!

### **Dolomiti e circuiti**

Il dealer di Zurigo ha organizzato attività di guida sia in pista che sulle alpi. Il circuito, quello di Anneau du Rhin mentre il giro alpino ha incluso uno dei passi più mitici per chi ama la guida: quello dello Stelvio.

### **Week end per ferraristi in Polonia**

Ben pensato il programma di week end per ferraristi in Polonia organizzato da Ferrari Katowice. In questa occasione, gioco del golf con gara finale. Poi, e come poteva essere altrimenti, tutti hanno vinto: a tavola!

### **La star è l'auto**

A Katowice gli invitati hanno potuto scoprire la nuova 458 Speciale giocando anche su quello che sarebbe stato il suo colore al momento dell'unvealing. Pista, piacevole compagnia ed ospitalità e poi, finalmente, lei, la star. Piaciuta molto a giudicare dal numero di ordini ricevuti.

### **Un party di Capodanno Speciale**

È tradizione il party che ha luogo il 25 dicembre, ad Istanbul, per festeggiare il nuovo anno. Organizzato nel bello show room di Fer Mas, ha raccolto 150 invitati che hanno avuto un'occasione di brindisi in più al momento dell'unvealing della nuova 458 Speciale.

### **Magia a Praga**

La capitale della Repubblica Ceca è nota per la sua magica bellezza. Con la presentazione della 458 Speciale ha avuto, per un giorno, una gemma in più. La nuova vettura è stata festeggiata con lo Champagne Veuve Clicquot che accompagna sempre più spesso gli eventi Ferrari.

### **Ferrari day a Kiev**

Una bella festa per i partecipanti ed il tanto pubblico: l'evento, organizzato nel lussuoso villaggio di Zoloches da Ferrari Kiev, ha avuto come obiettivo quello di avvicinare alla Ferrari nuovi possibili clienti. Un'occasione gioiosa, in una bella giornata, per scoprire un mondo fino ad oggi molto lontano da queste terre.

### **Tutto cuore Ferrari**

Tra le tante attività degli Scuderia Ferrari Club, quella da ricordare del 2013 è stata certamente il tributo di affetto espresso a Felipe Massa nel giorno del suo addio alla Ferrari. Il grande cuore che gli è stato dato rappresenta perfettamente quello di ciascuno degli appassionati tifosi della Scuderia.

### **Rally a Birmingham**

Il percorso è stato bello ma molto impegnativo per i partecipanti a questa tre giorni su strade davvero straordinarie e poco note. Sosta anche al circuito di Anglesey per non parlare della pantagruelica cena della giornata conclusiva! Perfetto spirito British, auto ugualmente al top per un evento che meriterebbe di essere aperto anche a ferraristi provenienti da altre regioni, se non perfino dall'estero.

### **DJ e cavalli**

La festa di Natale di HR Owen che ha raccolto oltre 250 partecipanti, è stata tutta a ritmo di musica grazie alle buone scelte del DJ di turno. E i cavalli non sono mancati con uno scenario davvero seducente formato dalle Supercar Ferrari delle diverse epoche.

### **Presentazione della 458 Speciale a Sydney**

La 458 Speciale è stata presentata ufficialmente a Sydney il 3 dicembre. I 200 ospiti Ferrari, a cui i Veuve Angels hanno servito champagne Veuve Clicquot, hanno avuto la possibilità di ammirare da vicino alcuni splendidi orologi Hublot. La vera star della serata è stata tuttavia la 458 Speciale, che ha fatto il suo ingresso trionfale emergendo sul palco da una nuvola di fumo per la gioia degli astanti, ansiosi di poterla vedere più da vicino.

### **Fortunatamente niente guida**

La concessionaria Euromarque Ferrari ha invitato clienti e potenziali clienti Ferrari a una lussuosa serata all'insegna dei "peccati di gola". Gli ospiti hanno potuto assaporare le delizie gastronomiche dell'Esquire e degustare bevande esclusive, dallo champagne Veuve Clicquot al cognac Remy Martin Louis XIII, mentre altri hanno optato per rilassarsi al bar con un semplice Whisky accompagnato da un buon sigaro. Una notte di divertimento accanto ad alcune splendide Ferrari, cosa desiderare di più?

### **Grande Chef, grandi auto**

Quattro portate di una cena tutta italiana proposta dallo Chef George Calombaris, 40 clienti con le loro vetture ed una serata animata da interessanti domande e risposte e da graditi premi. Una bella serata nella primavera australiana organizzata da Zagame Automotive.

### **Ricordando Enzo**

Il 27 ottobre si è svolta, in memoria di Enzo Ferrari, la Cavallino Run, un evento Ferrari



Maserati Sydney: oltre 40 ospiti hanno guidato le loro Ferrari attraverso alcune delle strade più scenografiche di Sydney, verso le Southern Highlands dove si è tenuto un pranzo esclusivo.

### **Adelaide Tailor Made**

La nuova concessionaria nell'Australia meridionale, Ferrari Adelaide, è stata inaugurata a dicembre con tutti gli onori, alla presenza di una folla di proprietari Ferrari. Clou della serata è stata la presentazione in prima mondiale della Ferrari 458 Spider Tailor-Made, appositamente progettata per l'Australia e ispirata al Redback Spider, il ragno dal dorso rosso.

### **Grazie Filippine**

Bravi e di classe i colleghi filippini che, in occasione della presentazione della F12berlinetta, hanno saputo creare un evento raffinato e di vero cuore. Oltre alla vettura, un quartetto ha suonato musica classica mentre il ricavato di un'asta tra i presenti è stato devoluto alle vittime del tifone Haiyan. Ambitissimi i guanti da corsa di Alonso ed uno splendido modello della GTO realizzato da Amalgam.

### **Speciale Thailandia**

Se la tecnologia della Formula 1 è familiare agli europei, la sua descrizione è certamente sensazionale in paesi lontani dai Gran Premi. La presentazione a Bangkok presso l'importatore Cavallino Motors lo ha confermato. Giustamente.

### **Per veri piloti**

Due giorni in pista sul Sentul International Circuit di Jakarta sotto l'esperta guida degli istruttori di Pilota Ferrari. Una serie di esercizi, sempre più impegnativi, per i partecipanti che, alla fine, hanno giustamente festeggiato. Onore al merito per Ferrari Jakarta.

### **Cavalli ruggenti a Singapore**

L'accensione del motore della 458 Speciale ha dato l'emozione finale ad una giornata di presentazione, a media e clienti, della 458 Speciale. Sentire oltre 500 cavalli all'interno dello show room di Italia Auto non è cosa di tutti i giorni e Teo Hock Seng, che faceva gli onori di casa, ne è stato fiero.

### **Spettacolo Guangxi**

Tre giorni di guida in una delle regioni più spettacolari ed affascinanti della Cina, sono un ricordo davvero speciale. 1000 i chilometri percorsi dai 20 equipaggi partecipanti al rally. Vincitore del trofeo, un ferrarista di Shenzhen.

### **Mito per il Mito**

La presentazione di un modello destinato ad arricchire il mito Ferrari, ha avuto luogo a Shanghai, proprio alla Ferrari Myth Exhibition. Edwin Fenech, Presidente e CEO di Ferrari Greater China, ha illustrato il nuovo modello ed i suoi contenuti unici.

### **Imparare il sogno**

Ben 2000 richieste dai graduati delle più importanti università cinesi, per partecipare ai 15 giorni di corso organizzati da Ferrari Greater China. Il modello Ferrari e la sua internazionalità, sono stati al centro di un programma denso di contenuti.

### **Un must a Shanghai**

Con oltre 500.000 visitatori in un anno, Ferrari Myth Exhibition rappresenta una delle attrattive della grande Shanghai. Ospitata nel palazzo che fu il Padiglione Italia all'Expo 2010, presenta alcuni dei più interessanti motivi del successo Ferrari nel mondo.

### **Show nello Show**

L'auto Show di Guangzhou, considerata l'importanza di questa città e della sua regione, ha un significato speciale in Cina. E il successo dello stand della Ferrari e dei modelli che ha ospitato, ne è stata conferma. Oltre 80 giornalisti hanno visitato con interesse professionale, l'esclusivo spazio Ferrari.

### **Nuovo Show Room a Jin Hua**

Ferrari ha aperto una nuova concessionaria a Jing Hua, il più grande mercato al mondo della piccola produzione. Il nuovo centro 3S, che copre un'area di 3.900 metri quadri, si trova in una importante piazza del distretto commerciale. Alla fine del 2013, le concessionarie in attività hanno raggiunto le 27 unità nella Grande Cina (Repubblica Popolare Cinese, Hong Kong, Macao e Taiwan).

### **Stelle a Taiwan**

L'inaugurazione del nuovo, magnifico Show Room di Kaohsiung ha richiamato celebrities di ogni settore, dando all'evento il giusto glamour. È facile pensare che questa splendida struttura diventi uno dei punti di riferimento del bel porto cittadino.

### **In primo piano al Salone dell'Auto di Taipei**

La prima partecipazione al Salone dell'auto di Taiwan è stata certamente un passo importante. Il debutto Ferrari si è rivelato di altissimo profilo, con la 458 Speciale per la prima volta a Taiwan. Con un ampio stand e cinque straordinarie supercar, Ferrari non poteva che essere al centro della scena.

### **Il Classic Car Club**

In occasione del pranzo annuale del Classic Car Club di Hong Kong, Auto Italia Ltd. ha presentato una 275 GTB/4 insieme ad altre sei prestigiose Ferrari classiche. La 275 GTB/4 originale è stata ammirata dalla folla e ha ricevuto innumerevoli apprezzamenti nel corso della giornata. Tutte le Ferrari classiche - 288 GTO, F40, 348 Challenge, 365 GTB/4, 365 GTC e Dino 246 GT - sono state accolte con grande entusiasmo nel corso di questo importante evento annuale in onore delle auto classiche di Hong Kong.

### **Asian Le Mans Series**

La versione sportiva della otto cilindri di Maranello si è aggiudicata il titolo per la sua classe all'Asian Le Mans Series. Il pilota del Ferrari Challenge APAC, Steve Wyatt, ha condotto la squadra alla vittoria a Zhuhai e si è aggiudicato il campionato del team GTC. Questa vittoria è valsa anche un invito a partecipare alla 24 ore di Le Mans del 2014 nella categoria GTE-Am.

### **Il design perfetto**

LaFerrari è stata celebrata come massima espressione del design automobilistico presso Art Basel 2013 a Miami, in Florida. Questo capolavoro automobilistico ha ispirato un altro tributo artistico - un ricalco a carboncino del veicolo che ha tradotto in un'opera d'arte la tecnica sublime che si nasconde dietro la carrozzeria - ed è rimasto esposto nell'ambito della mostra "Piston Head: Artists Engage the Automobile".

### **Lancio della 458 Speciale**

Difficile pensare a uno scenario più azzeccato per la presentazione della nuova versione, più sportiva, della 458, del penultimo appuntamento del Campionato del Mondo di Formula 1, seguito da una speciale prova delle Ferrari Challenge Series 2013. I 500 Ferraristi hanno avuto un'altra sorpresa: alcuni membri della Scuderia Ferrari, tra cui il Team Principal Stefano Domenicali, erano infatti a disposizione per presentare la vettura.

### **Il Challenge riconquista il centro della scena automobilistica**

Le decine di migliaia di appassionati che si sono dati appuntamento al Gran Premio degli Stati Uniti hanno goduto di uno spettacolare mix di sound e abilità quando 35 dei migliori piloti americani di Challenge si sono dati battaglia sull'impegnativo Circuito delle Americhe, appena fuori Austin, Texas, nel corso di uno speciale evento della North American Ferrari Challenge Series 2013.

### **Rosso a Nagoya**

Col tempio tradizionale di Nagoya illuminato in rosso Ferrari, Cornes dealer ufficiale del territorio ha celebrato i suoi 25 anni di collaborazione con Ferrari. Tanti i clienti e gli appassionati presenti a conferma dello stretto legame tra Giappone e Maranello.

### **Xmas Restaurant**

Trasformare la dealership, per una serata, in un raffinato ristorante italiano, è una performance non comune. Lo ha fatto Cornes a Osaka con un successo proporzionato alla qualità dei cibi.

### **Sorrisi e freddo al Fuji**

Un meeting in pista in pieno inverno, con temperatura gelida ed il cielo terso col vulcano che domina la pista, è certamente qualcosa di speciale. Per questo i clienti di Cornes Shiba





## LAST WORD

erano sorridenti. Non è un po' di freddo che può rovinare un'esperienza tanto bella!

### Un raffinato evento a Tokyo

Obiettivo Chiba, con un delizioso Sushi come premio per tutti i partecipanti. Partenza dalla Tokyo Tower con la gioia di una giornata tersa e soleggiata. Così Cornes ha ospitato i suoi clienti per una gradevole giornata insieme.

### Tocco di classe

Sono stati accolti personalmente dal celebre chef francese Joel Robuchon, i clienti Ferrari invitati da Ferrari Japan ad una serata davvero esclusiva. L'incontro è stato doppiamente piacevole: cibo delizioso e presentazione davvero interessante da parte dell'autore ■

# 144

## VERSO SUD

*La regione messicana della Baja California, a sud del confine degli Stati Uniti, è la terra della mitica Baja 1000, il rally che si svolge su un fondo sconnesso da Ensenada a La Paz*

Testo di **Antonio Ghini**

Tristemente, la storia che gli Eagles abbiano scritto la loro canzone più celebre *Hotel California* in un hotel dallo stesso nome sulla costa vicino a Cabo San Lucas, nella regione messicana della Baja California, è stata confutata dall'hotel stesso. Ciò che è certo, invece, è che l'ultima vera gara di velocità che si disputa su strada, come si faceva un tempo con 1000 Miglia, Targa Florio e Carrera Panamericana, ha luogo proprio lì, ogni anno ad inizio novembre, con partecipanti a bordo dei veicoli più strani e diversi per correre, d'un fiato, per 2000 chilometri, da Tijuana fino all'estrema punta di quel-

la sottile penisola che sta tra l'Oceano Pacifico ed il mare di Cortes.

Quando si lascia San Diego per varcare il confine del Messico e, attenzione, lo si deve fare con la propria vettura perché quelle a noleggio non possono entrare in Messico, il mondo cambia di colpo. La gioiosa opulenza di una delle città più gioiose e piacevoli degli Stati Uniti, dove si può staccare un'ora dal lavoro per andare a cavalcare qualche buona onda, si dimentica immediatamente appena oltre confine. Perfino il paesaggio cambia perché le case sono diverse e perché in strada ci si muove in modo differente. Le insegne fanno capire come lì tutto sia a buon mercato rispetto agli USA e come possa convenire far riparare la propria auto o andare dal dentista al di qua del confine. Ma siamo, appunto, al confine e lo spettacolo dei suonatori che girano per strada sperando di essere ingaggiati per una festa o una cerimonia, suonatori che vi accompagnano suonando se proponete loro che lo facciano, accontentandosi di pochi dollari, ben presto finisce. Usciti da Tijuana si va verso sud su un'unica strada asfaltata e ri-asfaltata negli anni, tanto da essere una sorta di sopraelevata di asfalto rispetto alle terre arse e desertiche che attraversa.

Questo fatto la renderebbe già piuttosto pericolosa: se per distrazione o perché di notte non vedi il bordo, spesso non delimitato da riga bianca, e una ruota va oltre il limite, l'incidente non è una semplice uscita di strada, ma un autentico e pericolosissimo capottamento. Ma non è tutto: questa strada è strettissima e frequentata da camion che viaggiano a velocità vertiginose. Quando li vedi arrivare in senso inverso, ti domandi come potrai trovare lo spazio per passare. Ancora peggio quando li vedi nello specchietto retrovisore. Già. Perché vanno fortissimo anche quelli che viaggiano nella tua stessa direzione e non sono per niente amichevoli se rischi di rallentarne la corsa. Per giunta hanno un sistema di freni collegati alla trasmissione che fischiano come sirene mettendoti l'angoscia quando li hai vicino. Chi non

ricorda *Duel*, il celebre film del giovane Steven Spielberg? Ecco, precisamente, il grosso camion che avete dietro potrebbe essere pronto a spero-

narvi se non vi date, come si dice, una mossa! Detta così la Baja California può non sembrare attraente. Errore. Basta andarci con lo spirito giusto e decidere di godersi quello che offre e tutto si dimentica. Aragoste e crostacei stupendi a prezzi irrisori, paesaggi straordinari ed un mare selvaggio con ottimi spot per chi ama il surf. In più, costi più che abbordabili sebbene, spesso, in Hotel ci si deve accontentare puntando su un buon sonno ristoratore.

Per chi ama le corse in quell'ultimo lembo della California c'è il massimo del sogno: la Baja 1000: 1130 miglia tutte d'un fiato sulla strada che si vuole scegliere andando il più veloce possibile da Ensenada a La Paz. La strada che si vuole scegliere significa che un percorso è tracciato ma che si è liberi di scegliere tratti alternativi se ritenuti più vantaggiosi. Ovviamente dipende molto dal tipo di mezzo. Le moto tendono ad andare dove credono meglio, le auto sono più fedeli alla strada. Strada, si fa per dire: mulattiere sassose, tratti desertici, pezzi asfaltati saltando e sbattendo da ogni parte. Il mezzo più diffuso e raccomandato per gareggiare è il Buggy. Buggy nel senso di un'auto da corsa montata sul telaio da Buggy. Quando ho visto la gara coi miei occhi ho capito: le sollecitazioni sono incredibili e tanto prolungate da non lasciare spazio a possibili debolezze meccaniche. Debolezze che hanno invece i piloti. Sono pochi quelli che riescono a percorrere interamente la gara. Più diffusa l'abitudine di dividere in due o in tre il percorso e fare il cambio pilota lasciando al mezzo l'onore e l'onore della gloria. Quando ho visto la Baja 1000 ho subito sognato un Buggy con motore V8 Ferrari. Magico. Peccato che per me resterà un sogno. Ma per chi legge forse no. Chi decidesse di farla con un mezzo Ferrari me lo dica. Avrà un servizio garantito sul Ferrari Magazine e il mio personale sostegno sul posto. California Dreaming è anche questo. E non importa se è targato Messico ■



#### IL MAGAZINE

*The Official Ferrari Magazine* è un trimestrale: tre edizioni con uscita a inizio marzo, fine maggio e inizio settembre e l'edizione speciale "Annuario", che viene diffuso a inizio dicembre. Il magazine viene spedito da Ferrari ai propri clienti nel periodo di attesa della consegna della vettura e per i primi tre anni di possesso.

## THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

#### L'ABBONAMENTO

L'abbonamento costa 250 Euro e può essere sottoscritto attraverso il sito [ferrarimagazine.com](http://ferrarimagazine.com) oppure via mail, [Subscriptionmagazine@ferrari.com](mailto:Subscriptionmagazine@ferrari.com), specificando nome, cognome, indirizzo e modalità di pagamento. È anche a disposizione un call center (risponditore in italiano) con il seguente numero: +39 02 6423386.



#### WEB E TABLET

Scoprite il sito web dedicato al *The Official Ferrari Magazine* ([ferrarimagazine.com](http://ferrarimagazine.com)) con i testi completi delle principali interviste, foto esclusive e post del nostro Direttore e del suo avatar: Pistunzen. Potete avere *The Official Ferrari Magazine* anche sul vostro tablet, scaricando la versione completa sul vostro iPad o sul supporto Android.