





# La malattia delle corse

**Una piccola ma affermata realtà ha portato in Brianza un pezzo d'Inghilterra. Due giovani italiani l'hanno creata mettendo a frutto le rispettive esperienze nel Regno Unito**

TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI

**R**iparbella e Spaggiari sono due malati di automobili. E di corse. Tutto d'epoca, naturalmente. Sono anche la "R" e la "S" di RS Historics, piccola ma valente struttura posizionata in Brianza, non lontano dall'auto-dromo di Monza, ma con il cuore e i gangli neuronali in Inghilterra. E, più in generale, in Europa. Non per motivi di spocchia, ma per il semplice fatto che entrambi in Inghilterra, e poi in Europa, sono piuttosto conosciuti e ci hanno speso un po' del loro tempo.

Il primo, Davide Riparbella, nella per lui meravigliosa e amorevole Albione ci andava a 13 anni, da solo, a imparare la lingua. Quello che per lui era il mese più bello delle vacanze, non era però soltan-

to di studio. Non soltanto dell'idioma, perlomeno: perché lui andava a studiare meccanica da Simon Hadfield, uno dei "guru" dell'automobilismo da corsa vintage. E la cosa si è ripetuta per 10 anni, di cui gli ultimi quattro, terminato il liceo, per intero. Una sorta di università. Così, «oltre alla lingua e alla meccanica -racconta Davide-, ho co-

## GARAGISTI

**In apertura, l'interno della sede di RS Historics.**

**Si respira un'atmosfera da garage inglese anni '60.**

**Sotto, con il giubbotto blu Davide Riparbella (appoggiato all'auto) e Andrea Spaggiari con una Mini curata da loro.**







**CONTATTI**

R.S. Historics  
 Viale Lombardia, 73  
 20847 Albiate (MB)  
 Tel. 338-9457144  
 www.rshistorics.com



**CAMBIO ZF**  
 Sopra, Riparbella al lavoro... dentro il cofano della Mini di Stortoni. A sinistra, la Lotus 21 di F1 e il suo cambio ZF (con il tubo di sfiato) di fianco allo Hewland "universale". Sotto, Riparbella mostra il sedile della Lotus 21, su cui si sedette nientemeno che Jim Clark. La "21" è stata la prima Lotus a vincere un GP iridato.

*nosciuto tutti i principali specialisti inglesi che lavorano su telai, motori e cambi delle più belle auto da corsa della storia. È diventata la mia vita». Tanto da voler aprire un proprio team, una volta tornato in Italia. Cosa che ha fatto a seguito dell'incontro con Enrico Spaggiari.*

Quest'ultimo, veronese, ha seguito per molti versi un percorso simile. Contagiato della passione per le corse dal padre, a 16 anni va a fare il garzone niente meno al Classic Team Lotus. Alterna lo studio alle corse e si laurea in ingegneria meccanica, ma il suo virus non prevede soltanto di lavorare sulle automobili, ma anche di guidarle. Proprietario, dall'età di 21 anni, di una splendida Ford Mustang da corsa (con cui ancora lo scorso anno ha vinto a Digione), nel 2011

ha addirittura centrato la vittoria nell'Historic Grand Prix Cars Association, campionato europeo dedicato alle F1 pre-66, al volante di una Cooper T53 del 1960 con la quale ha più volte sconfitto i piloti inglesi a casa loro. Conquistando così il loro eterno rispetto.

**Garage**

Purtroppo le corse costano e il sogno di fare il pilota a tempo pieno è rimasto nel cassetto. Ma qualche soddisfazione Enrico se la toglie sempre e nel frattempo ha aggiunto al suo lavoro quotidiano anche la società con Davide, creando la RS Historics che in breve, grazie alle rispettive conoscenze ma soprattutto alla riconosciuta competenza, si è guadagnata la fiducia di importanti collezionisti e piloti, italiani e no. Nella loro attività







**ALFA 182**  
In alto, il telaio della Alfa Romeo 182 di Formula 1 e al centro alcuni pezzi raggruppati ordinatamente. Sopra, Riparbella e Enrico Spaggiari, pilota spesso vincente (a sinistra in azione sulla Cooper T53 con cui ha vinto il campionato delle F1 pre-'66). A fianco, memorabilia della RS Historics insieme a letture interessanti...

di assistenza in pista, che si accompagna a quella di restauro, i due ragazzi di RS Historics sono spesso chiamati anche dai team stranieri a collaborare nelle trasferte più impegnative. Silverstone, Spa o il Nürburgring li vedono protagonisti nei box e in pista con le auto seguite da loro, direttamente o per conto terzi.

«Quello appena concluso è stato il terzo anno di attività - spiega Riparbella - e il primo nel quale essa ha prodotto reddito». Si può considerare un ottimo risultato, di questi tempi. L'officina di Albiate (Monza Brianza), ha lo stile dei "garage" inglesi anni '50 e '60: non molto grande, è un tipico ex-laboratorio in un cortile lombardo, con le travi a vista al soffitto e grandi finestre. All'interno vi regna il "caos studiato" tipico delle officine nelle quali si lavora con passione. C'è tutto quello che serve per lavorare sulle auto «ma non sui motori» - dichiarano all'unisono Riparbella e Spaggiari: preferiamo non fare confusione e chiarire subito con il cliente che la parte relativa al propulsore la deleghiamo all'esterno. Il motivo è semplice: tra Inghilterra e Italia ci sono quasi tutti i motoristi migliori, che dispongono delle attrezzature che noi non ci possiamo permettere e



delle conoscenze adeguate a preparare motori da corsa. Se ci impegnassimo noi in tal senso costerebbe di più e il risultato non sarebbe altrettanto buono».

## A tutto fondo

Mentre scriviamo i due sono alle prese con la definizione del programma di partecipazioni per il 2016, che nel momento in cui questo numero di Automobilismo d'Epoca sarà in edicola dovrebbe essere definito. Oltre all'Alfa Romeo Spider di Davide («è qui da un po', in attesa di restauro; da quando l'ho comprata, l'ho messa sui cavalletti pensando di sistemarla nei tempi morti, ma quei tempi non sono mai arrivati...»), al momento in lavorazione ci sono una Lotus 21 (la stessa comparsa su Automobilismo d'Epoca n. 93), una De San-

ctis Sport e un'Alfa Romeo 182 di Formula 1, di cui abbiamo potuto apprezzare la scocca in carbonio e la posizione incredibilmente avanzata del pilota. Più una interessantissima De Tomaso-Alfa Romeo di F1 (1500 cc), che avrà bisogno di un lavoro piuttosto lungo.

Oltre a restauro, manutenzione e gestione in pista delle auto, la RS Historics offre tutti i servizi che possono essere connessi: dalla preparazione per le corse al trasporto in pista, dal rimessaggio alla fornitura di ricambi e minuteria, fino all'organizzazione di test e tutorial nei quali, sfruttando l'esperienza di Enrico Spaggiari, il pilota meno esperto o neofita può avere importanti consigli di guida e fare conoscenza con la tecnica richiesta in pista prima di partecipare eventualmente alle gare con la sua "storica".