



Ora tocca a noi

La passione è il motore più potente per raggiungere determinati obiettivi: 5 anni fa due ragazzi formati in Inghilterra hanno “aperto bottega” in Italia e...

 Enrico Rondinelli  Daniele Fontanin / Claudia Cavalleri



**Mini Morris Cooper S
e Ford Mustang**

Davide Riparbelli (a sx) ed Enrico Spaggiari (a dx) sono i due soci dell'RS Historics, team di auto storiche da loro fondato nel 2013 ad Albiate, a pochi chilometri dall'autodromo di Monza, dopo essersi conosciuti anni prima mentre entrambi si formavano nelle principali squadre inglesi. Incontrandoli separatamente non direste mai che possano essere soci perché si trovano, apparentemente, sempre agli antipodi. In realtà se hanno deciso d'intraprendere insieme quest'avventura i punti in comune ci sono, ma, si sa, nelle coppie i ruoli vanno rispettati. Nonostante la loro giovane età, da circa 20 anni girano l'Europa tra autodromi e grandi eventi per auto storiche. Sono rimasti per qualche tempo in Inghilterra, ma poi la voglia di tornare a casa ha avuto la meglio. **Hanno messo mano su Lola T70, Brabham, Lotus, hanno restaurato una bellissima Alfa Romeo 182 F1, hanno vinto il campionato riservato alle Formula 1 storiche e nel 2017 hanno ottenuto grandi soddisfazioni con una splendida stagione agonistica, che li ha portati a vincere l'Italiano Autostoriche (4° raggruppamento) con una BMW M3 E30 Gruppo N, tra le protagoniste del CIVT nei primi anni '90: un successo raggiunto quasi per caso, poiché erano partiti con l'idea di non disputare l'intero campionato. L'anno appena concluso ha visto Davide ed Enrico impegnati anche in manifestazioni internazionali, tra cui la 6 Ore di Spa, che hanno con-**

**Nonostante
la loro giovane età,
DA CIRCA 20 ANNI
GIRANO L'EUROPA
tra autodromi
e grandi eventi
per auto storiche.
Sono rimasti qualche
tempo in Inghilterra,
MA POI LA VOGLIA
DI TORNARE
A CASA HA AVUTO
LA MEGLIO**



BMW M3 E30 GRUPPO N

Dopo 20 ANNI di esperienza in Inghilterra Davide ed Enrico hanno trasferito il loro know how dando vita all'RS HISTORICS

cluso sul podio con una Lotus Elan, e il Trofeo Nastro Rosso, al Paul Ricard, con una Iso Grifo A3C e una splendida Lola T298.

Conosciamoli meglio

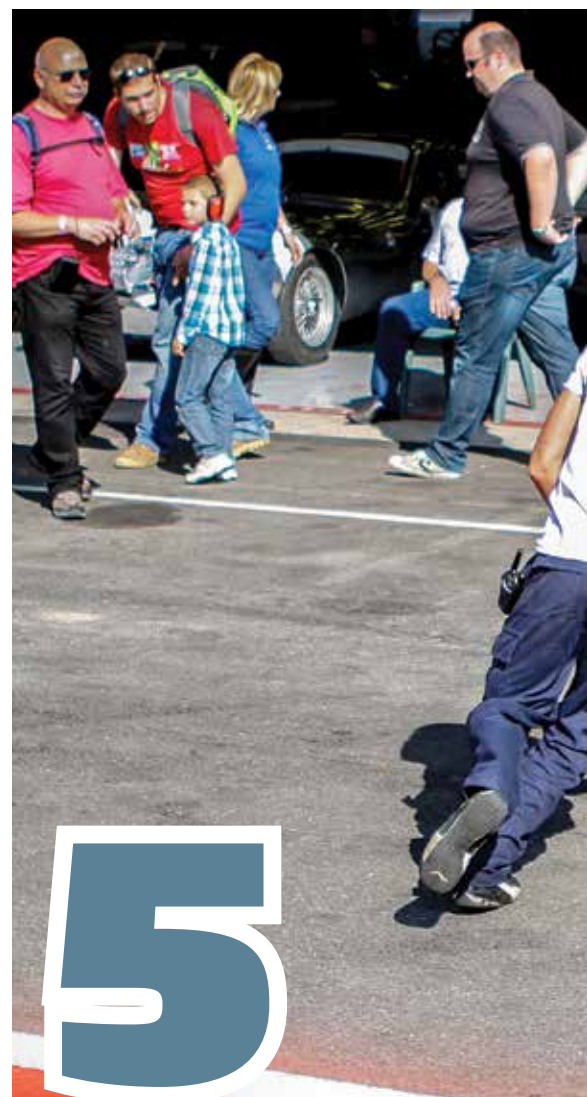
Appena entrati nella splendida sede del loro team, una vecchia industria meccanica della Brianza lasciata con travi a vista e finestre dagli infissi in legno e vetri divisi in quadrati, vediamo chi porta il camice blu d'ordinanza e chi la camicia: infatti **Davide si occupa della preparazione e della gestione delle auto, come direttore tecnico, mentre Enrico ricopre il ruolo di direttore sportivo, mettendo a frutto la sua profonda passione per la storia che si nasconde dietro ogni auto da corsa.** Attraverso un'intervista saranno loro stessi a raccontarci com'è cominciata quest'avventura. **Come è nata la vostra passione per le auto storiche da corsa?**

Davide "Nel 1996: avevo 13 anni ed ero appassionato di auto. Mi trovai alla Coppa Intereuropa poiché un amico (Ermanno Ronchi, n.d.r.) correva

con la Brabham BT49 e in quell'occasione conobbi Simon Hadfield, proprietario del team che seguiva la vettura, il quale mi conquistò per il modo in cui lavorava su quelle auto speciali. **Toccare con mano una F1, pulire la carrozzeria, accenderla, tenere al minimo l'acceleratore erano cose uniche ed emozionanti per un ragazzino.** Mi accorsi subito che non era solo una passione fine a se stessa, ma un istinto personale nel coltivarla".

Enrico "Mio padre mi ha trasmesso la passione e ha corso anche qualche rally da giovane; in casa si leggeva Autosprint, Autocapital e si guardavano tutti i Gran Premi: il mio "battesimo" è stato quello di Monza a due anni, nel 1984. D'estate andavamo a Nürburgring per vedere l'Oldtimer GP. **Poi finalmente ho avuto la possibilità di muovere i primi passi nei kart, dai 9 ai 13 anni.** Nell'estate '98 ho iniziato a collaborare col team GP Racing di Formula 3000 e nel '99 abbiamo anche partecipato alla serie internazionale".

Com'è avvenuto il vero "salto" sulle storiche?
Davide "Dal 1997 al 2003, da studente liceale, invece che andare in vacanza studio al college in



5

GLI ANNI D'ATTIVITÀ DELL'RS HISTORICS

Inghilterra, passavo l'estate presso il team di Simon Hadfield, per conoscere da vicino il mondo delle corse storiche inglesi; poi nel 2004 ho deciso di trasferirmi stabilmente lì e ci sono rimasto fino al 2009, con la volontà di fare sul serio, apprendendo il più possibile dall'esperienza di Simon e dei suoi collaboratori. Abbiamo girato tutta l'Europa nei più importanti eventi di motorsport storico: dal Tour de France a Le Mans Classic, dalla 6 Ore di Spa al Gran Premio storico di Monte Carlo".

Enrico "Nel 2001, durante l'estate ho partecipato al mio primo stage con il Classic Team Lotus, un sogno per uno come me che ama questo marchio... Mio padre era un grande fan di Jim Clark, per cui entrare in quel tempio era la chiusura di un cerchio magico. Dopo aver iniziato a guidare con un'Austin Healey Sprite del '59, **nel 2004 ho ricevuto in regalo la prima auto da corsa, una Ford Mustang del '65:** con questa ho disputato le prime gare storiche in salita, poi il Campionato Italiano in pista; nel biennio 2006/07 sono passa-





Mini Morris Cooper S

to al Campionato Europeo Autostoriche. Nel 2008 ho iniziato a correre con le Formula Storiche: una Cooper Bristol Formula 2, poi una Cooper T53 Formula 1, con cui nel 2011 ho vinto il Campionato Britannico dedicato alle formula storiche pre '66. Infine sono tornato alla "fida" Mustang, che ho usato fino al 2015".

Come vi siete conosciuti?

Davide "A Monza, nel 2002. Lavoravamo per i nostri rispettivi team britannici, in trasferta per la Coppa Intereuropa: entrambi pensavamo che l'altro fosse straniero e per caso abbiamo iniziato a dialogare in inglese, salvo poi scoprire che le nostre esperienze erano molto simili. Siamo rimasti sempre in contatto, finché nel 2008 al Goodwood Revival, mentre io (Davide n.d.r.) lavoravo ed Enrico correva con la Cooper, desiderando tornare in Italia e mettere a frutto l'esperienza appresa, pensammo che sarebbe stato bello fare qualcosa insieme. Così nel 2011 a Monza, durante una gara del Campionato Italiano, ci siamo incontrati per provare a fare sul serio, partendo ufficialmente l'anno seguente alla Coppa Intereuropa, in cui abbiamo seguito il nostro primo cliente, An-



Alfa Romeo 182 F1

Nel 2017 l'RS Historics ha restaurato l'Alfa Romeo 182 F1 e nel 2018 la Casa italiana tornerà nella "classe regina"



Lotus 49



drea Stortoni su una Morris Mini Cooper S".

Cosa avete imparato dagli inglesi?

Davide “La cura dei dettagli, l’attenzione all’originalità e la semplicità costruttiva delle auto; cercare di analizzare i problemi, individuarne la causa e risolverli all’origine, senza rappezzare”.

Enrico “Sono dei maestri in questo settore: ottenere la loro fiducia è stato importantissimo per me. Hanno un’ottima metodologia e un approccio sistematico, per cui sanno gestire questo tipo di lavori”.

Pregi e difetti degli inglesi nel mondo delle corse?

Davide “In Inghilterra il settore delle auto storiche, in particolare del motorsport, è alla base della loro cultura: accorrono numerosi nei paddock di ogni gara, tutti i giorni ci sono piste disponibili per provare e non hanno paura a mostrare le proprie auto. Di contro, sono abbastanza permalosi e spesso troppo orgogliosi di ciò che sanno fare”.

Enrico “Condivido tutto quello che ha detto Davide: inizialmente sono scettici e diffidenti, soprattutto verso noi italiani; tuttavia se conquistano la loro fiducia, si aprono e lasciano cadere quel muro iniziale”.

...e degli italiani?

Davide “Il capitolo più importante della storia dell’automobilismo l’abbiamo scritto noi, sotto molti aspetti, ma non ce ne rendiamo conto e non lo valorizziamo, come invece gli altri sanno fare molto meglio di noi... Ma è così in tutto, non solo nel motorsport storico”.

Enrico “In questo settore gli italiani sono sufficientemente presuntuosi per non vedere oltre la propria storia (spesso molto lontana) e non capire come portare avanti questa tradizione. A differenza degli inglesi, che apprezzano solo quello che fanno loro, noi siamo più di larghe vedute, stimando non solo ciò che è Made in Italy”.

Qual è la più bella macchina su cui avete messo le mani?

7

le vetture preparate per la pista nel 2017

- BMW M3*
- Alfa Romeo GTAM*
- Lola T298*
- Lucchini Sport*
- Lotus 49*
- Iso Grifo A3C*
- Lotus Elan*



Lotus T298

Lotus T298



Davide "Sono indeciso! Non saprei farti una classifica assoluta, piuttosto le divido in classi: tra le Formula la più bella è la Lotus 21 del 1961 ex Jim Clark, tra i prototipi invece la Lola T70 del '67 che fu guidata dal pilota di Formula 1 Dennis Hulme, tra le Gran Turismo la più bella è la Cobra ufficiale targata 645CGT, una delle due che corsero la 24 Ore di Le Mans nel '63, e infine tra le Turismo scelgo l'Alfa Romeo GTA 1600".

Enrico "Ho seguito la passione di mio padre, tifoso di Jim Clark, quindi in casa nostra esisteva solo la Lotus! Avere la possibilità di lavorare presso il loro team è stato un elemento di grande orgoglio: essere a contatto con persone che hanno messo le mani sulle auto di Clark o di Rindt è già di per sé un onore, ma poterlo fare in prima persona, su quei pezzi di storia, è un'esperienza impagabile per me; amo la storia e mi piace documentarmi prima ancora di conoscere le auto sotto il profilo tecnico".

Quali sono invece le auto su cui vorreste mettere le mani?

Davide "L'Alfa Romeo TZ2 o la 33 Corsa, possibilmente la 8 cilindri da competizione. Ho avuto la fortuna di lavorare su auto che hanno fatto la sto-

Da 3 anni a podio alla 6 Ore di Spa e vincitori del Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2017, 4° raggruppamento, con una BMW M3 E30 Gruppo N

Lotus Elan



Distanziali.it

Via Nosate 42 - 20029 Turbigo (MI)
tel. 0331.898111 - cell. 3394764310

www.distanziali.it

PRODUZIONE E RIPRODUZIONE
BULLONERIE
E VITERIA

PARI ALL'ORIGINALE



DISTANZIALI RUOTE - BULLONERIA RUOTE



Mini Morris Cooper S

ria (spesso inglesi) quindi vorrei poter preparare e restaurare delle italiane da zero. All'epoca le inglesi erano svantaggiate poiché spesso avevano soluzioni meno efficaci ed efficienti, mentre al giorno d'oggi, tra le storiche, la situazione si è ribaltata: Alfa Romeo, Ferrari e Porsche (nonostante non siano italiane) sono state superate dalla flessibilità e dai costi estremamente più abbordabili delle inglesi, che molto spesso risultano vincenti. È un peccato: mi piacerebbe lavorare sulle italiane per riportarle alle prime posizioni di classifica”.

Enrico “La raffinatezza costruttiva e l'avanguardia tecnologica delle Maserati Formula e Barchetta degli anni '50/'60 non hanno eguali. Mi farebbe molto piacere poter correre con una di queste auto, portandole alla vittoria, magari battendo gli

inglesi, come ho già fatto nel 2011”.

Nonostante la passione per le auto, perché preferite le storiche alle moderne?

Davide “Non lo so, è stato l'istinto. Inizialmente mi piacevano le moderne e seguivo tutte le competizioni delle GT e dei prototipi, mentre attualmente non mi affascinano più: sono troppo uguali tra loro e la componente tecnologica oscura quella umana. Poi, avendo lavorato sulle storiche, ho apprezzato, e tutt'ora **apprezzo ogni giorno di**

più, certe soluzioni differenti da macchina a macchina, cosa impossibile al giorno d'oggi su veicoli interamente progettati al computer”.

Enrico “Inizialmente mi sono appassionato perché assistevo personalmente alle gare delle storiche. Mi colpiva la diversità delle varie auto, le caratteristiche e la personalità che ognuna ha, a differenza delle moderne. Crescendo, osservandole con occhi più maturi e poi guidandole, **ho capito che le storiche sono effettivamente più impegnative**

OLTRE 40

**LE VETTURE
DA COMPETIZIONE
PREPARETE
IN SOLO 5 ANNI**



Iso Grifo A3C

e complicate. Sono auto che devi "guidare" e non perdonano nulla".

A quali campionati avete preso parte come l'RS Historics?

Davide e Enrico "Ai Campionati Europei Masters Historic Racing, Masters e Peter Auto, all'Italiano Velocità Autostoriche, all'Historic Grand Prix di Monte Carlo, al Goodwood Revival, al Rally di Sanremo e all'HGPCA (Campionato Britannico per le Formula storiche). **Le Mans Classic rimane uno dei nostri obiettivi da conseguire, speriamo al più presto**".

La gara più bella dell'RS Historics?

Davide "La 6 Ore di Spa-Francorchamps, di cui abbiamo vinto la classe nel 2015; nel 2016 siamo arrivati secondi e nel 2017 terzi".

Enrico "Per me ogni gara in cui i piloti sono contenti e l'auto va bene è una vittoria. Tra le preferite, senz'altro Goodwood e Monte Carlo sono le più piacevoli da ricordare".

Quali sono i migliori piazzamenti ottenuti dal vostro team?

Davide e Enrico "Con la Mini di Andrea Stortoni siamo sempre andati a podio nelle gare riservate alle Turismo del campionato Masters e dell'U2TC (Under 2000 Touring Cars) dal 2013 al 2015; poi i già citati podi alla 6 Ore di Spa, la vittoria nel 2015 del Challenge Formula Historic, classe F.3 1.000 con la Chevron B9 guidata da Federico Buratti e la recente vittoria del Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2017 (4° raggruppamento) con la BMW M3 Gruppo N guidata dalla famiglia Rondinelli".

Come giudichi l'ambiente del motorsport storico?

Davide "È particolare. In Europa, rispetto a una decina d'annifa, sta peggiorando perché viene preso d'assalto da giovani ex professionisti (comunque di ottimo livello) che corrono con auto importantissime senza sapere nemmeno cosa stanno guidando. Sempre più bilici, motorhome, professionismo e meno gentlemen appassionati! Principalmente all'estero, meno in Italia. **Ultimamente c'è un'eccessiva corsa alla prestazione, quindi le vetture vengono sviluppate ai massimi livelli, senza limiti di spesa, e in molti casi si usano le repliche in luogo di esemplari autentici che hanno ormai raggiunto valori esorbitanti. Insomma, il moderno arriva tra le storiche: assetti, telai, freni, meccanica... Parti moderne montate su auto storiche rovinano l'ambiente!**"

Enrico "È molto cambiato, mi piace meno rispetto a quando ero un ragazzino o forse sono io a essere più disincantato. Oggi ci sono maggiori ambizioni, più voglia di vincere. Una volta il pilota correva con l'auto che gli piaceva, con spirito di competizione, ma non con la vittoria come unico obiettivo: l'auto vincente non era una prerogativa. Oggi invece la corsa è per accaparrarsi l'auto da

Goodwood, Monte Carlo, Masters Historic e Campionato Italiano: queste le prossime sfide per il 2018

podio. Ci sono schieramenti più uniformi, i valori delle auto sono saliti e questo ha dato un impulso affinché il settore ospiti strutture che preparano in modo professionale le vetture da corsa, come tra le moderne. Romanticamente mi piacevano le storiche di una volta".

Cosa pensate di avere di diverso?

Davide "In Italia sono in pochi a dedicarsi unicamente alla preparazione di auto storiche da corsa. **Secondo noi mancavano i pregi degli inglesi che noi volevamo esportare fuori dall'Inghilterra per altri clienti, magari italiani**".

Enrico "Abbiamo quella metodologia e quell'approccio di lavoro nelle auto da corsa che abbiamo imparato in Inghilterra: **secondo noi è il modo vincente per lavorare in questo settore. Io e Davide volevamo fare una cosa "all'inglese" proprio perché mancava una struttura così: nessuno dei preparatori e dei meccanici che conoscevo aveva un background simile ed è per questo che noi possiamo fare la differenza**".

Secondo voi mancano giovani italiani appassionati di storiche? Se sì, perché?

Davide "È un diverso tipo di passione tra Italia e Inghilterra. Senza dubbio ci sono più giovani inglesi appassionati perché in generale hanno cultura del motorsport; un ulteriore fattore determinante sono i costi, molto più accessibili Oltremontana che in Italia: come dicevamo, autodromi ovunque, dove

si può girare o correre con poche centinaia di sterline. In Italia manca la conoscenza, la cultura, la voglia di sporcarsi le mani perché tutto è più difficile e costoso: magari siamo appassionati di auto da corsa, ma molto poco di storia".

Enrico "Mancano gli italiani. Basta passeggiare nei paddock per vedere come all'estero l'età media sia molto più bassa che in Italia. Purtroppo noi abbiamo "perso un giro" nel passaggio generazionale, sia degli operatori che degli appassionati: i nostri nonni e i nostri padri hanno creato, ma difficilmente hanno tramandato la cultura dell'automobilismo d'epoca ai figli, tranne qualche eccezione".

Progetti futuri?

Davide "Più che progetti, diciamo ambizioni: senza paura, **mi piacerebbe che l'RS Historics potesse diventare il team numero uno tra le storiche. Vorremmo diventare il punto di riferimento per tutti gli appassionati italiani e non**".

Enrico "La nostra piccola realtà sta crescendo pur essendo un settore più che di nicchia. Ci manca un reparto motori, che attualmente affidiamo a motoristi specializzati in singole tipologie (motori 1.000 da Formula 3, V8 americani, bialbero Alfa Romeo...); mi piacerebbe poterci occupare anche di questo. **Nel 2018 tornerò in pista con la Lotus 41X Formula 3 (appena restaurata da noi) con i colori RS per farla vincere sia in Inghilterra che in Europa. Come fanno nelle squadre inglesi, sarebbe bello che i proprietari del team potessero ritagliarsi il tempo per correre: speriamo che questo sia l'anno buono!**"

RS Historics S.r.l.

Viale Lombardia - 20847 Albiate (MB)

Tel. 338/9457144 - 335/6911669

www.rshistorics.com

info@rshistorics.com



Monoposto in lavorazione: al centro una Lotus 49, a destra una Lotus 41X e a sinistra un'Osella F41