

Youngtimer

LE IMPERDIBILI DAGLI ANNI 80 A OGGI



Mondial
Quattrovalvole



348 TS



328 GTS

BUDGET 5K

SAAB 900 TURBO CABRIO
L'icona svedese per pensare
già alla bella stagione

F355
Berlinetta

MATCH

FERRARI V8

“ULTIMA CHIAMATA”

COMPRALETELE ORA PRIMA CHE SIA TARDI



BUDGET 30K

**ALFA ROMEO 75
EVOLUZIONE**
Una delle 500 costruite



CAR CONFIGURATOR

AUDI TT 1.8 TURBO
I consigli fondamentali
per azzeccare l'acquisto

YOUNGTIMER IN PISTA

LA SCELTA GIUSTA PER UN GUSTOSO BIS

ACQUISTATA OLTRALPE, DOVERA STATA DIMENTICATA IN UN GARAGE, LA 911 CARRERA 2 (964) **CON I COLORI DI YOUNGTIMER HA VINTO LA SUA CLASSE NEL CAMPIONATO AUTOSTORICHE**. ECCO COM'È ANDATA UNA STAGIONE INIZIATA CON QUALCHE PASSO FALSO E TERMINATA AL DI LÀ DELLE PIÙ ROSEE ASPETTATIVE

Testo Enrico Rondinelli - Foto Claudia Cavalleri

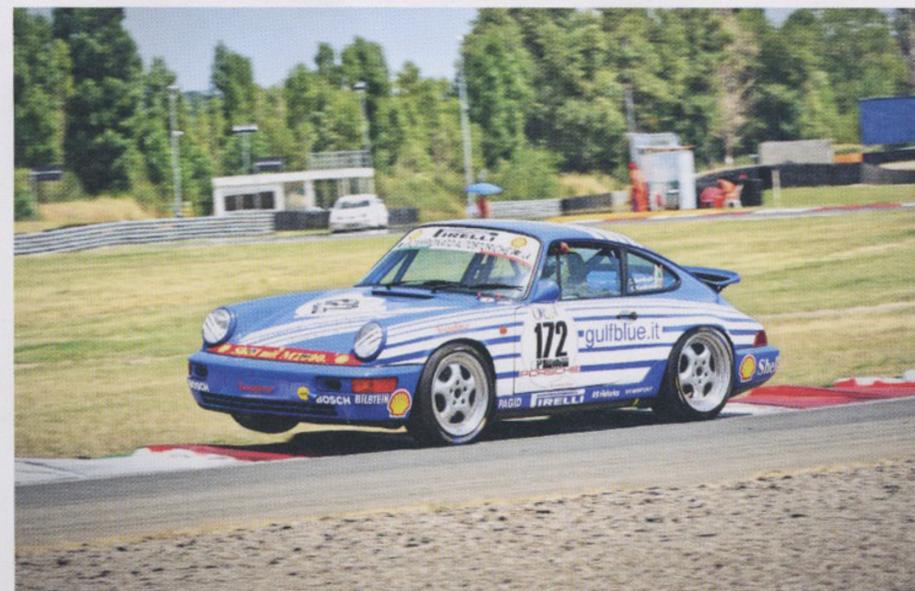


FAMIGLIA RACING

Cesare (classe 1953) ed Enrico Rondinelli (1987) sono padre e figlio. Appassionati di corse, di auto classiche e di youngtimer, quest'anno hanno bissato la vittoria del Campionato Italiano Autostoriche con una **Porsche 911 Carrera 2**, con i colori anche della nostra rivista.



MONZA Il caldo di Monza ha mietuto tante vittime: noi ne abbiamo approfittato perché la 964 è stata impeccabile, dall'inizio alla fine. Primi assoluti e nel IV raggruppamento.



VARANO 1200 chili sono tanti da portare in giro nel piccolo tracciato parmense. Non per caso il duello più acceso è stato con una più anziana ma leggera ed efficace Alfa GTAm. Alla fine - però - ha prevalso la tedesca. Terzi assoluti e primi di classe.

Onestamente, tutti coloro che hanno preso parte al progetto, messo in piedi in fretta e furia da fine dicembre 2017 ad aprile 2018, erano scettici sul buon esito, perché il lungo cammino era disseminato di ostacoli difficili da superare. Uno dei tanti? Siamo andati a correre la prima gara ancora senza il "nulla osta", che abbiamo ottenuto soltanto il venerdì pomeriggio, quando ormai eravamo già al Mugello (e con tante incognite, avendo finito di preparare l'auto poche ore prima del via). I problemi di gioventù nelle prime due gare, al Mugello in aprile e poi a Misano in maggio, hanno demotivato tutti: doppio ritiro. Una volta per errore del pilota, va detto. Però, alla 300 km di Varelungna, agli inizi di giugno, dopo 2 ore di gara la nostra 964 Carrera 2 Gruppo B era lì, in seconda posizione assoluta, girando ancora con tempi da qualifica, e ha tagliato il traguardo in volata a tre decimi dalla potentissima Porsche 935. Risultato finale: secondi assoluti e primi del quarto raggruppamento. È stata una soddisfazione tale da farci dimenticare in un attimo tutte le fatiche e le arrabbiate. Ma le gare sono così - si sa - possono essere portatrici di solenni mal di testa, oppure regalare gioie infinite. Il caldo monzese di fine giugno ha mietuto tante vittime nel quarto appuntamento del campionato. E noi ne abbiamo approfittato, perché la 964 è stata impeccabile, dall'inizio alla fine: stretta nella sua silhouette, ha saputo fendere l'aria in rettilineo proprio come ci aspettavamo e non ha avuto la minima esitazione, né in parabolica né in prima variante. Ci siamo così piazzati sul primo gradino del podio: un primato per il campionato tricolore, che non aveva mai visto un'auto costruita tra il 1982 ed il 1990 tagliare il traguardo come prima assoluta.

A Varano, dove abbiamo corso in luglio, sapevamo che non avremmo potuto fare granché: i quasi 1200 kg della 964 non sono certo la stazza ideale per muoversi nel piccolo circuito parmense. Neppure il cambio con la rapportatura lunga aiuta. Anche in questo caso, però, siamo arrivati sul podio: terzi assoluti e primi di classe dopo un bellissimo e faticosissimo duello contro l'Alfa Romeo GTAm Gruppo 5 di Arnaldi. Per gli spettatori dev'essere stato divertente vedere come l'anziana Alfa non desse tregua alla giovane 911. L'italiana aveva dalla sua un peso piuma di 800 chili, circa un terzo in meno di noi, un cambio a innesti frontali e un ottimo pilota alla guida: per la 964 è stata dura, »



finché le gomme dell'Alfa sono andate in crisi e noi abbiamo potuto prendere un po' di respiro. Sebbene l'assetto fosse stato modificato ad hoc, la 964 Carrera 2 Gruppo B, con i cerchi da 18 pollici, non si guida di certo con un dito tra "esse" e tornantini. Conclusione: terzi assoluti e primi di classe. A Imola, a settembre, nella nostra gara di casa, la 911 con le insegne di Youngtimer ha detto la sua in qualifica piazzandosi in griglia appena dietro le varie Gruppo 5 che, tra noie meccaniche e incidenti, hanno fatto finire la gara anzitempo e siamo così saliti nuovamente sul podio, ancora terzi assoluti e primi nel raggruppamento.

A metà ottobre siamo tornati a Misano per il penultimo appuntamento, nonché l'ultimo sotto l'egida del Gruppo Peroni Race: in qualifica - come sempre - tutto bene, poiché ci eravamo ancora messi alle spalle la Carrera RS 3000, ma c'era un'altra "signora" a dare fastidio: la BMW 3000 CSL di Meloni, con la stessa potenza della 964, ma con 120 chili in meno e un cambio ravvicinato. Ormai, conoscendo i punti deboli degli avversari e i punti forti della nostra 911, sapevo già come sarebbe andata a finire se non avessi fatto errori: quindi partenza tranquilla e qualche giro dietro la BMW "a francobollo". Nel misto provavo a passare, ma nel veloce la CSL guadagnava quei cinque metri di vantaggio che mi fregavano in staccata. Ma con quel ritmo la bavarese non poteva andare avanti molto, così ho preparato l'attacco al Curvone - che potevo fare in pieno grazie alla buona aerodinamica e alle ottime gomme Michelin - e alla curva del Carro mi sono infilato per poi allungare, consegnando la macchina a mio padre con un buon vantaggio. Poteva finire male perché un doppiato ha perso olio in traiettoria nel Curvone e la 964 si è avvitata in un doppio testacoda a circa 180 km/h, per fortuna senza sbattere. In fondo, a ben guardare, avevamo regolato i conti da tempo con la sfortuna.

INIZIO IN SALITA

DALLA FRANCIA IL VIAGGIO DEL "TERRORE"

È passato poco più di un anno da quando la nostra 964 è arrivata in Italia, dopo un rocambolesco viaggio dal nord della Francia dove aveva trascorso una vita abbastanza noiosa: in soli 365 giorni le sue sorti si sono rivoluzionate in una seconda giovinezza. Rimarrà un viaggio indimenticabile perché la 911, nonostante fosse ferma

da qualche tempo, è stata avviata con i cavi (batteria ko) e in una notte si è macinata un migliaio di chilometri con gomme semislick sotto un gelido nevischio. Carrello o trasporto su un bilico? Nemmeno a parlarne. Per rendere tutto più epico, nel mezzo della notte il cofano anteriore si è aperto distruggendo parabrezza

e tergi. Stava iniziando a nevicare sul serio, il traforo del Frejus era temporaneamente chiuso e noi dovevamo varcare il confine al più presto. Una volta in Italia ad una cinquantina di chilometri da casa, in autostrada, la Polizia Stradale ha provato anche a multarci per il parabrezza rotto salvo poi lasciarci andare via, impietosa...



IMOLA La gara di casa, con il definitivo passaggio di testimone dalle vecchie 911 Carrera RS 3000 alla 964, che in qualifica ha messo dietro tutti tranne le potentissime Gruppo 5. Alla fine terzi assoluti e primi di classe.



VALLELUNGA Dopo due ore di gara la nostra 964 viaggiava ancora con tempi da qualifica e alla fine abbiamo tagliato il traguardo a soli tre decimi dalla potentissima Porsche 935, arrivando secondi assoluti e primi del nostro raggruppamento.



MISANO Anche se abbiamo trovato un'avversaria ostica come la BMW 3000 CSL di Meloni, con stessa potenza ma 120 chili in meno rispetto a noi, abbiamo concluso a podio. La tattica dell'attesa ha vinto. Terzi assoluti e primi nel raggruppamento.



MAGIONE La pioggia non sarebbe stata un problema, ma la pista umida che si asciugava. Prudentissimi e mai così lenti: non abbiamo preso il minimo rischio perché dovevamo solo tagliare il traguardo per vincere il campionato. Quinti assoluti e secondi di classe.

Sotto la bandiera a scacchi, di nuovo terzi assoluti e primi di classe, ma non matematicamente primi nella classifica finale del IV Raggruppamento: a impensierirci non erano tanto le Ford Sierra o l'Alfa 75 Gruppo A, ma la Peugeot 205 GTI Gruppo N che ha sempre concluso le gare portando a casa punti.

Ma è un segnale forte per chi vuole scendere in pista con le storiche:

non servono tanti CV e auto iperpreparate, perché l'equilibrato sistema dei punteggi permette di vincere il campionato anche con una piccola come la Peugeot. La 2 ore di Magione, ultima tappa della stagione agli inizi di dicembre, diventava obbligatoria per portare a casa il titolo: era sufficiente tagliare il traguardo. In balia della pioggia, siamo stati prudenti partendo con le gomme "rain", ma a metà gara abbiamo dovuto sostituirle con le slick perché la pista si andava asciugando. Così abbiamo perso quattro minuti ai box che ci hanno svantaggiati nei confronti della Sierra Cosworth che, invece, ha sempre corso con le intermedie, evitando soste e vincendo la categoria. Noi ci siamo accontentati del secondo posto di classe e del sesto assoluto, stando lontano da qualsiasi rischio e portando a casa il Campionato 2018.

È stata l'ennesima conferma che le "normali" youngtimer possono vincere:

nel 2017, infatti, abbiamo conquistato lo stesso titolo con una BMW M3 E30 Gruppo N, targata e sempre portata nei campi di gara (ma anche rientrata a casa...) sulle sue ruote. Un'altra bella storia. Ma la 964 Carrera 2 Gruppo B non è stata l'unica 911 storica ad aver vinto un titolo tricolore: sono numerose le Porsche della vecchia guardia ad aver dominato in rally, salita e pista nel 2018. E si tratta di un bel risultato non solo per il titolo realmente vinto, quanto per quello teorico, che la nostra 964 si sarebbe aggiudicata se il Campionato Italiano Velocità Autostoriche prevedesse anche un trofeo assoluto, sintesi di tutti i 4 raggruppamenti. Un riconoscimento che esiste invece nei rally e quest'anno è stato vinto da Lucky con la sua Lancia Delta Integrale 16V. Il merito della vittoria, tanto del merito va riconosciuto alla Rennsport, che ha preparato la vettura, e alla RS Historics, che l'ha seguita tutta la stagione. È stata una bella rivincita, perché non molti credevano in questa 911. Invece, pur senza turbine, spoiler, alettoni ed effetti speciali, si è rivelata la scelta più giusta. 77