

Rassegna Stampa



Cesare ed Enrico Rondinelli

Porsche 911 Carrera 2 Gruppo B, 1990

1° assoluti - IV raggr. Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2018/2019



CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

i Campioni



La stagione 2019 ha messo in pista un elenco partenti di tutto rispetto, che ha dato vita a lotte serrate anche fino alla bandiera a scacchi. Panini, Morteo, Ronconi-Gulinelli e Rondinelli-Rondinelli i campioni assoluti di Raggruppamento

Alberto Bergamaschi Claudia Cavalieri

ELABORARE

GTUNING • SPORT • RACING



È andata in archivio l'edizione 2019 del Campionato Italiano Autostoriche, una stagione per certi versi atipica per tre ragioni in particolare. La prima è certamente l'organizzazione del Campionato da parte di due promotori: la Peroni Race, che ha organizzato

sette delle otto gare, e l'AMBU Magione che si è dedicata all'ultima, la 2 Ore. Due mani diverse equivalgono a due modi di agire differenti, che spesso generano difficoltà di comprensione e interpretazione dei regolamenti: ad esempio la suddivisione in due gare della prova di Magione,

In sé giustissima per garantire ai quasi 40 partenti di disputare la gara, ma profondamente sbagliata nel merito, avendo ripartito le vetture per classi di cilindrata anziché per raggruppamenti, come logico per l'assegnazione dei punteggi in sostanza, ciò ha creato un doppio

con due vincitori per ogni raggruppamento, a cui sono stati attribuiti gli stessi punteggi pieni anziché uno per ogni gruppo, come stabilisce il regolamento e come si è verificato in tutte le ultime sette gare. Per fortuna la cosa non ha turbato più di tanto le classifiche assolute, già praticamente

congelata dalla gara precedente, ma sarebbe auspicabile una ferma linea regolamentare per non creare malumori in futuro, continuando con il solo organizzatore che ha saputo sviluppare e mantenere alto il livello di questo Campionato, vale a dire la Peroni Race. Il secondo motivo è sempre

legato ad un aspetto di continuità di gestione, stavolta però in pista. Il ritiro per protesta del Campionato di Massimo e Marco Guerra con la potente Porsche 935K in seguito alla presunta irregolarità nella ripartenza a Imola 2 dopo la safety car, che li ha praticamente estromessi dai giochi per il

terzo Raggruppamento, fa dire lunga sulla necessità di avere una direzione di gara unica in tutte le prove della serie: una mano unica, buona o cattiva che sia, è sempre una garanzia di omogeneità di comportamenti. La terza ragione, invece, riguarda l'aspetto meteorologico: non capitava da anni di

disputare tante gare sotto l'acqua, almeno qui in Italia. I giudici potranno essere positivi o negativi, a seconda che a uno piova di più il bagnato o l'asciutto, ma lo spettacolo ne ha sicuramente beneficiato, mettendo in risalto anche i concorrenti al volante di auto meno potenti...

1° RAGGRUPPAMENTO

Vetture: periodi D, E, F e G1
Produzione: fino al 1959

Ha vinto la lotta a distanza per l'assoluto tra la Ginetta G12 di 1.600 cc di Matteo Panini, coadiuvato dal suo meccanico Andrea Porroffri nelle due prove endurance, e la potente TVR Griffith 400 di 4.000 cc di Vito Truglia e Giles Giovannini, con la presenza sporadica della Jaguar E di Raffaele Raimondi a imporsi in tre gare, senza però proseguire nel Campionato. La testa della classifica è rimasta aperta fino alla penultima gara, quando Truglia è incappato in un incidente che gli ha impedito di raggiungere il pilota del Circolo della

Bella nelle ultime due prove, Matteo Panini è il campione italiano del 1° Raggruppamento, nonché vincitore della classe G1 (GTR/1959), e precede Truglia-Giovannini, campioni di classe F-GT (oltre 2000), e Carlo Bordo-Mimmo Giovannetti con la Mini Cooper, campione di classe F-T/1300. Ottime prestazioni anche per Massimo Pardi sulla Mini Marcos e Graziano Tessaro sull'Abarth 1000, sempre veloci nelle gare e che hanno preso parte, ma senza raggiungere il numero di partecipazioni necessarie per l'assegnazione dei titoli.



1



2



3

EVENTI | CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

2° RAGGRUPPAMENTO

Vetture: periodi G2/H1
Produzione: tra il 1970 e il 1975
 Sulla carta la lotta in categoria Torino Compilazione era tra l'Alfa Romeo GTAM di Alessandro Morfeo, affiancato dal fratello Emanuele nelle endurance, e la BMW 2002 Ti di Massimiliano Del Nobile e Andrea Castronovo. Morfeo, nonostante alcuni guai, è riuscito ad aggiudicarsi praticamente tutte le gare a cui ha partecipato, conquistando così il titolo assoluto del 2° Raggruppamento e la classe TC2000. Del Nobile-Castronovo invece hanno avuto numerosi problemi



durante tutta la stagione, tant'è vero che proprio nell'ultima gara sono stati sopravanzati per il secondo posto assoluto in Campionato dall'Alfa Romeo 2000 GT Veloce della categoria Turismo di Serie di Alberto Bergamaschi e Stefano Caprotti, campioni di classe T2500 con cinque vittorie e un secondo posto, che hanno assistito alla Scoperta del Portale un fuorigioco uno-due in Campionato. Dietro i primi tre, Francesco Tessaro con l'Alfa 1050, malgrado alcuni ritiri, si è imposto nella classe TC1000 appena davanti a Loris Papa, vincitore della classe TC1150 con la Fiat 128. Più dietro, a pari punti, si sono piazzati



Gabriele Crocchini, che ha dominato nella classe T1300 con l'Alfa Romeo Atlasud Ti. Roberto Chiaramonte Bordonaro-Salvatore Barraco con l'Alfa Renault A115, vittoriosi nella classe GTS/1600 nonostante una squalifica, e più in basso i vincitori 2018 Limit-Incovi su BMW 2002 Ti, 54721 di TC2000.

3° RAGGRUPPAMENTO

Vetture: periodi H2/I
Produzione: tra il 1975 e il 1981
 La lotta assoluta era tra le potentissime Porsche 935K, di Massimo e Marco Guerra, e la 900T di Massimo Ronconi e Giovanni Guinelli, così è stato per tre quarti di stagione. Fino alla decisiva penalizzazione di livello 2, comminata quando non c'era più tempo per recuperare, che ha spinto l'equipaggio della 935K a ritirarsi. La partecipazione al Campionato, il titolo del 3° Raggruppamento è andato quindi a Ronconi.

Guinelli, comunque validamente quattro volte primi e tre secondi assoluti, che fanno prevedere anche nella classe SL/oltre 2000. Al loro seguito sono si appesantivano Andrea Tessaro con la Fiat X 119, ma l'aver saltato alcuni importanti appuntamenti lo ha privato del punteggio di partecipazione necessario per acquisire il primato in Campionato; basti al secondo posto ai loro classificati Roberto Pardo e Luca Zanetta con la Fiat Ritmo 75, vincitori di classe TC1600, davanti al neopilotato Giovanni Bassi con l'Alfa GTVE, primo in classe T2500. Grandi cose hanno fatto vedere invece Cosimo e Flavio exco Turzio di



volante di una stratotecnica Fiat 128 Coupé di 1.600 cc con cui si sono aggiudicati l'assoluto alla 2 Ora di Magione ma, come per Tessaro, la mancanza di continuità di partecipazione ha impedito di acquisire il portafoglio di Campionato.

4° RAGGRUPPAMENTO

Vetture: periodi J1/J2
Produzione: tra il 1982 e il 1990
 Lotta avvicinata fino al terzo ultimo giro dell'ultima gara, con due primi posti ciascuno, Giovanni Ambroso-Bruno Jarach, coadiuvati nella BMW 320 IMSA da Danny Zardo nelle prove di durata, ed Enrico e Cesare Rondinelli sulla Porsche Carrera 2 si sono presentati a Magione con un solo punto di differenza dopo sette gare. La Porsche dei Rondinelli ha battuto per due ore la potentissima BMW 318iVette finché questa, a tre giri

dai termini, ha rallentato vistosamente per un guasto meccanico. Così Enrico e Cesare Rondinelli hanno conquistato per la terza volta consecutiva l'assoluta del 4° Raggruppamento, primi di classe J2-B/oltre 1600, con un solo punto di vantaggio su Jarach-Ambroso, vincitori della classe J2-C/oltre 2500. Terzi di Raggruppamento Claudio Giudice e Gianni Giudice a bordo della Ford Sierra Cosworth, primi alla 300 Km di Valselunga, vittoriosi nella classe J2-N/oltre 2000 davanti a Geraci, anch'egli al volante della Sierra. Regolarissimo Luigi Coppini, sempre a punti con l'Opel Corsa, che si è imposto nella classe J2-N/1600.



CLASSIFICHE

1° RAGGRUPPAMENTO

1. N° 35 - Matteo Panni	Geneta G52	Campione Italiano 1° classe G1-GTP/1800
2. N° 33 - Vito Triglia - Gino Giovanni	TVR Griffith 400	1° classe F-G/oltre 3000
3. N° 8 - Carlo Boido - Mimmo Giovannetti	Miri Cooper	1° classe F-H/1300

2° RAGGRUPPAMENTO

1. N° 88 - Alessandro Morfeo	Alfa Romeo GTAM	Campione Italiano 1° classe TC2000
2. N° 85 - Alberto Bergamaschi - Stefano Caprotti	Alfa Romeo 2000 GT Veloce	1° classe T2500
3. N° 90 - Massimiliano Del Nobile - Andrea Castronovo	BMW 2002 Ti	
4. N° 47 - Francesco Tessaro	Alfa 1050	1° classe TC1000
5. N° 84 - Loris Papa	Fiat 128	1° classe TC1150
6. N° 82 - Gabriele Crocchini	Alfa Romeo Atlasud Ti	1° classe T1300
7. N° 509 - Roberto Chiaramonte Bordonaro - Salvatore Barraco	Renault Alpine A110	1° classe GTS/1600

3° RAGGRUPPAMENTO

1. N° 148 - Massimo Ronconi - Giuliano Guinelli	Porsche 900T	Campione Italiano 1° classe SL/oltre 2000
2. N° 126 - Roberto Pardo - Luca Zanetta	Fiat Ritmo 75	1° classe TC1600
3. N° 125 - Giovanni Bassi	Alfa Romeo Alfetta GTVE	1° classe T2500

4° RAGGRUPPAMENTO

1. N° 172 - Enrico Rondinelli - Cesare Rondinelli	Porsche Carrera 2	Campione Italiano 1° classe J2-B/oltre 1600
2. N° 175 - Giovanni Ambroso - Bruno Jarach	BMW 320 IMSA	1° classe J2-C/oltre 2500
3. N° 173 - Gianni Giudice - Claudio Giudice	Ford Sierra Cosworth	1° classe J2-N/oltre 2000
4. N° 160 - Luigi Coppini	Opel Corsa	1° classe J2-N/1600

e questo è un dato più che positivo! Dopo le debite premesse, vediamo come è andata la stagione 2018, che ha visto un crescente continuo di partecipazioni, se si esclude la lontana trasferta a Parguay in terra di Sicilia, che certamente meriterebbe

più considerazione da parte dei concorrenti non fossilizzati per la bellezza della pista.

PRONTI PER RIPARTIRE

Gli occhi di tutti ora sono puntati sul 2020, con novità regolamentari

che andremo a svelarvi a breve, appena il calendario sarà approvato da ACI Sport. Ma un dato è certo: le gare in pista per auto storiche, così come le cronoscalate e i rally storici, godono di ottima salute e non dispetto di un mondo

motoristico sempre più in contrazione. Sarà perché le vetture d'epoca sono prive di tutte quelle diavolerie elettroniche che ti tolgono il piacere della guida? Sarà perché il cambio le usi ancora col palmo della mano e non con la falange di due dita?

Sarà perché quando freni devi ancora modulare tu col pedale? Sarà perché se non stai attento al gin/motore ti espone il propulsore? Sarà perché le gomme in curva scivolano e ti avvistano quando raggiungi il limite? Mah... chissà!

Circuito virtuoso

La Velocità Autostoriche vive un momento positivo, con griglie di partenza ricche. Campionato italiano e Alfa Revival per il 2020 avranno importanti novità e la voglia quanto meno di confermare, o addirittura migliorare, i risultati 2019

Di ALBERTO BERGAMASCHI - FOTO CAVALIERI

In un contesto generalizzato di stagnazione o addirittura di calo di partecipazioni nell'automobilismo sportivo, il mondo delle gare per auto storiche fa un po' da sé, vivendo il momento critico in maniera meno difficile di quanto accade in altri settori. Anzi, si potrebbe perfino fare la figura degli ottimisti, considerando che i numeri delle storiche da corsa hanno fatto vedere addirittura una crescita negli ultimi anni, anche se in modo sempre... controllato. Certo, non siamo ai livelli di 10-15 anni fa, quando gli organizzatori

mettevano insieme due "griglie" o addirittura tre, uno per ogni raggruppamento; e men che meno ai fasti dei favolosi anni Ottanta, quando c'erano i piloti "ufficiali", il monarca Giulietta e la Pirelli che sviluppava pneumatici appositi. Tuttavia, piccoli segnali positivi fanno ben sperare per il futuro delle auto da corsa classiche. Merito è certo dell'apertura da qualche tempo al 4° raggruppamento, quello delle auto cosiddette "youngtimer", le Gruppo N, A e B degli Anni 80 che fanno un po' storcere il naso ai piloti meno giovani perché sembra-

no auto moderne, a differenza delle Gruppo 1, 2, 3, 4 e Silhouette e delle ancor più datate Turismo e Gran Turismo di Serie e Speciali, vere auto d'epoca. Le auto meno antiche hanno giocoforza allargato il bacino di automobili "eleggibili" e si è aumentata così la partecipazione in pista. Il 2019 ha visto regolarmente al "Via" una trentina e più di concorrenti sia nel Campionato Italiano Autostoriche - se si esclude la sempre impegnativa trasferta di Pergusa - sia nell'Alfa Revival Cup, la serie monarca dedicata alle auto del Biscione costruite tra il



TORNANO LE PRE-'65

Lo scorso anno a Imola, come anche sugli altri circuiti italiani, il Campionato di Velocità Autostoriche ha visto alla partenza una griglia ben nutrita. Per la nuova stagione l'organizzatore Peroni Race propone una nuova serie riservata alle sole auto pre-1965.



nazionale di Peter Auto, l'organizzatore francese che raduna, nei suoi eventi, circa 300 auto d'epoca da competizione ai massimi livelli. Essere a Monza ospiti di Peter dà un'etichetta di qualità al nostro campionato, sarà la kermesse italiana dell'automobilismo storico, e noi siamo onorati di offrire ai nostri piloti la possibilità di essere parte attiva di questo contesto, oltretutto a condizioni economiche decisamente più abbordabili di quelle che richiede l'organizzatore d'Oltralpe."

A quanto pare, dunque, gli ingredienti per un 2020 decisamente interessante ci sono tutti nel comparto delle gare in pista per auto storiche: Peroni con i suoi 7 appuntamenti in cui propone sia il Campionato italiano sia la Speed Cup, seguiti da quest'anno anche in televisione dal canale AutoMotoTV, e Gelmini con la sua sempre vitale Alfa Revival Cup. La parola passa adesso ai piloti, ai preparatori e alle macchine per confermare tutte queste belle premesse.



ALFA BAGARRE

Nella pagina a fianco, un gruppo dell'Alfa Revival, una delle serie di maggior successo a livello europeo. Qui in alto, un duello tra Giulietta: si spera di rivederne nella Classic Speed Cup. A destra, dall'alto, i quattro gruppi dell'italiano: TVR (1*), Fiat 128 (2*), Porsche 911/964 (3*) e Ford Sierra Cosworth (4*).

Storiche scaramucce!

LA PROVA DI MAGIONE HA CONCLUSO IL CAMPIONATO ITALIANO RISERVATO ALLE "NONNE". RACCONTANDO TANTE BELLE STORIE, TUTTE DA SVELARE...

La 2 ore di Magione "20" Trofeo Anichise Bartolo ha appena chiuso un'altra stagione del Campionato Italiano Velocità Autostoriche: agli occhi di molti può apparire qualcosa di nuovo, mentre si tratta di uno dei titoli tricolori più longevi - se non il più longevo -, organizzate con continuità da ACI Sport. Tanti ricordano con passione i paddock delle auto storiche negli '80 e '90, con le Ferrari 250 TdF e 275 GTB, talvolta delle (vere) 250 GTO, poi OSCA, Lancia Aurelia, Lotus Elan, Jaguar E, Alfa Romeo TZ con suoni e odori di olio ricinato: unici. Esattamente, la prima competizione per auto storiche in Italia si è svolta a Misano nel 1974 mentre il campionato italiano viene organizzato continuamente da oltre 30 anni, con Sergio Peroni costantemente presente in veste di organizzatore del 90% delle gare.

Dagli anni 2000 le griglie si sono aperte alle vetture del 2° raggruppamento (oltre il 1965), poi del 3° (da 1976 al 1981): questo ha favorito l'ingresso di BMW 1600, 2002 e 335, Ford Escort, Renault 5 Turbo, Chevron B8, B15, De Tomaso Pantera ed un'invasione di Porsche 911 Carrera RSE. Da qualche anno la FIA ha inserito fra le storiche anche le auto prodotte dal 1982 al 90 (4° raggruppamento), così il campionato italiano in pista vede l'arrivo delle "youngtimer" tra cui Alfa Romeo 75 Turbo, Ford Sierra Cosworth, BMW M3 e 325i, Alpine GTA, Porsche 944 Turbo, Maserati Biturbo e Peugeot 205 GTI.

Il campionato 2019, articolato su sei gare di un'ora più due endurance ha visto iccete aperte nei quattro raggruppamenti in ogni gara: come sempre hanno corso sia piloti in solitaria che equipaggi, spes-

so composti da padre e figlio come nel caso di Costmo e Francesco Turizio, mattatori della gara fino a 1600 a Magione con la loro Fiat 128 Coupé Silhouette, Massimo e Marco Guerra avversari su due Alfa differenti e compagni sulla 935 Turbò K3, Gianni Giudici e suo figlio Claudio su una più recente Sierra Cosworth Gruppo N che ha lottato contro la gemella pilotata da Emiliano Gerardi, sfortunato nel circuito urbano; sulle immancabili Porsche sono stati presenti i Rondinelli - padre e figlio -, con la 964 Carrera 2 Gruppo B, la famiglia Denti, Matteo e Filippo, con la Carrera RS 2000 Gruppo 4 mentre per il secondo anno consecutivo a Magione il pentacampeone di Le Mans Emanuele Pirro ha fatto squadra con suo figlio Goffredo al volante dell'Alfa Romeo GTA: del giovane Francesco de Bekurion.

Sono variegiate le scelte delle nuove leve, a conferma che c'è interesse a correre con vetture di tutte le epoche: molti di questi piloti si allenano in altri campionati con auto contemporanee (come Claudio Giudici nel Campionato tricolore prototipi o Marco Guerra nei rally) essendo due esperienze complementari: forse le storiche sono addirittura propedeutiche per correre oggi con auto sempre più "digitali". E per puntarsi al tricolore non serve l'auto da podio assoluto, ma grazie al sistema di punteggi possono vincere le Mini, le Ritmo, le Alfa 2000 GT Veloce o le piccole Peugeot 205.

Domenica 24 Novembre si sono svolte due gare suddivise in base a periodi e cilindrate per decretare i vincitori: lotta aperta nel primo raggruppamento (ora esteso ad auto fino al 1969) tra la potente TVR Griffith di Vito Traglia e Giles Giovannini e la piccola Ginetta G12: Davide contro Golia, dan scuo-

LA PORSCHE 935 K3
STELLA IN PISTA
Sopra e sotto, la
bellissima Porsche 935
K3 portata in gara
da Massimo e Marco
Guerra, tra le stelle della
stagione



Foto: G. C. / G. C.



di pensiero britanniche come ha avuto ma meglio la leggerissima G12 di Matteo Panni assieme ad Andrea Pegreffi.

La classifica del secondo raggruppamento era già quasi definitiva: ad Alessandro Morici bastava far passare la sua Alfa GTA: sotto il semaforo di partenza per aggiudicarsi il titolo, a svantaggio di Andrea Castronovo e Massimiliano Del Nibbio, sempre più veloci durante la stagione ma con una BMW 2002 Gruppo 2 perseguitata da note meccaniche. Anche il terzo raggruppamento era già stato vinto a tavolino - per mancanza di avversari - a Imola nella 2 ore di endurance Marco Zoni ha affiancato Massimo Rocconi e Giovanni Galinelli, transitato primo sotto il traguardo a bordo della Porsche 930 Gruppo 5.

Nel quarto raggruppamento, con la Sierra di Gianni Giardina da un po' di sfortuna, sembrava tutto scritto con l'equipaggio composto da Giovanni Ambrosio e Bruno Jasek: avvantaggiati di 1 solo punto sulla Porsche del Rondinelli: il velocissimo professionista Danny Zardo, giunto per le gare di durata in aiuto dell'equipaggio in testa, ha fatto la differenza sulla velocissima BMW 323i IMSA purtroppo però, a 12 minuti dalla fine, è stato costretto ad alzare bandiera bianca a causa della rottura del differenziale e lasciando il titolo del campionato a Cesare ed Enrico Rondinelli sulla 911 Carrera 2.

Nel 2020 per favorire il ritorno delle auto costruite fino al 1965, secondo quanto avviene in Europa, il Gruppo Pesci Race organizzerà un trofeo articolato su 5 gare sprint riservate alle si più antiche, ma non certo meno divertenti da ammirare e da guidare. ■





SUPERIORI
A sinistra, le prime due file a Vallelunga monopolizzate dalle Porsche, con la 934 Turbo dei Guerra davanti a tutti. Sotto: a sinistra, a Magione la 930 turbo di Ronconi/Zorzi/Gulmelli davanti alla BMW 323i di Ambroso/Jarack/Zardo; a destra la 911/964 RS del Rondinelli, vincitore del 3° Raggruppamento. La 930 e la 934 sono molto più potenti delle concorrenti.



GTAM REGINA
A sinistra, la BMW 2002 Ti di Del Nibbio-Castronovo, competitiva nel 2° Raggruppamento vinto dalla Alfa Romeo GT Am di Alessandro Morleo (sotto, a sinistra). A destra di Morleo, la TVR Griffith di Truglia-Giovanini, protagonista di un appassionante duello con la Ginetta di Perini.

BMW 635, che una volta riempivano gli schieramenti di partenza, la presenza di automobili, da un lato, troppo potenti e, dall'altro, decisamente moderne, ha relegato i modelli di cui sopra a ruoli che non motivano più i piloti a investire le cifre necessarie per partecipare al campionato. Cifre contenute se rapportate all'automobilismo moderno, ma elevate se messe in relazione alle scarse possibilità di ottenere soddisfazioni sportive. Gli organizzatori ne hanno ben capito il motivo, ma i regolamenti tecnici internazionali impediscono qualsiasi iniziativa.

Davide contro Golia

Venendo al campionato di quest'anno, con classifiche finali non ancora del tutto confermate mentre scriviamo a causa dei consueti ricorsi, ed essendoci classificati soltanto i piloti che hanno preso punti in almeno 6 gare su 8 disputate, abbiamo avuto nel 1° raggruppamento la vittoria di "Davide" Matteo Perini su Ginetta G12, piccola e agile vettura inglese di 1000 cc contro il "Golia", cioè la poderosa TVR Griffith, potente vettura con motore Ford 8 cilindri 4700 cc tanto veloce quanto impegnativa da guidare, soprattutto sul bagnato dove diventa una bestia indomabile - e tante sono state le gare su pista bagnata in questa stagione - impedendo ai suoi piloti Vito Truglia e Gilles Giovanini di ripetere il risultato della scorsa stagione. Dietro di loro sono state eccellenti le prestazioni della Mini Cooper di Boido Giannetti. Il 2° raggruppamento, notoriamente più affollato, ma orfano delle auto di cui abbiamo det-

to più sopra, ha visto la vittoria di Alessandro Morleo su una molto competitiva e assai resistente Alfa Romeo GTAm che a sua volta a preceduto l'Alfa Romeo GTV 2000 della coppia Bergamaschi-Caprotti. In questo raggruppamento, molto interessanti sono state le prestazioni della coppia Del Nibbio-Castronovo su BMW 2002, così come la coppia Linnù-Incerri, della Porsche 9113.0 di padre e figlio Filippo-Matteo Denti, della Porsche 911 2.0 dei lombardi Damiani-Benesiglio e di Chiaravante Bordonaro che, insieme all'amico di mille gare Salvatore Barracà, ha condiviso una competitiva Alpine-Renault A110. Con le vetture di piccola cilindrata si sono messi in luce anche Francesco Tessaro (Piat Abarth 1000 TC) e Loris Papa (Piat 125). Nel 3° raggruppamento Massimo Ronconi e Giovanni Gulmelli, su Porsche 930 turbo, hanno brillantemente vinto anche la classifica assoluta precedendo la Piat XL8 di Andrea Tessaro. Ottime le prestazioni della Piat Ritano di Roberto Piatto e Luca Zanella, mentre Giovanni Bussi ha concluso la stagione correndo sempre in solitaria con la sua Alfa Romeo Alfetta GTV.

Guerra se ne va

Nel 3° raggruppamento hanno partecipato a singhiozzo i Guerra. Massimo e Marco, con la superlativa Porsche 934 Turbo (l'auto più potente del campionato, con ogni probabilità), in anni passati spesso dominatori delle gare (anche in coppia con Denny Zardo): "Ci sentivamo padroni, già da qualche tempo, e poco predittori" - ci ha detto Massimo Guerra. A Milano sono stati penalizzati

di 25", mentre ero in testa, per essermi avvicinato troppo alla Safety Car. La simulazione mi è stata comminata al penultimo giro, rendendomi impossibile recuperare. L'anno scorso era successo una cosa simile. Perciò ho deciso di andare a correre altrove l'anno prossimo". Il 4° raggruppamento è stato deciso negli ultimi dieci minuti dell'ultima gara di Magione, quando la BMW 323

dell'equipaggio Ambroso-Jarack-Zorzi ha dovuto mollare la leadership della gara lasciando così la vittoria sia della prova stessa, sia del campionato, ad Enrico e Cesare Rondinelli, padre e figlio da corsa su Porsche 911/964 RS. In questo raggruppamento molto bene si sono comportate le Sierra Cosworth di Giulio-Giulio e di Biagio Geronzi e l'Alfa Romeo 75 S.0 di Zadolà-Libertonore.

UN CAMPIONATO IN CERCA D'AUTORE

Il Campionato Italiano Velocità Autostoriche è la eredità dell'automobilismo italiano. Non basta avere una griglia di partenza ricca come pochi altri in Europa (non parliamo dell'Italia). Evidentemente tra le "storiche" alla Federazione interessano soltanto lo Salto e i Rally, oltre alle "vetrine" lucidanti (non sempre, perché) delle gare di Regolarità. Basti guardare la "pagina" riservata a questo campionato sul sito di Acisport: al momento in cui parliamo compaiono soltanto le classifiche, quando tutte le altre categorie, comprese la Formula Challenge, hanno un vero e proprio notiziario. E non si spiega altrimenti il calendario assurdo: da anni, sette gare sono

organizzate da Peroni Race e una, l'ultima, dall'Autodromo di Magione. In questo modo l'immagine del campionato coincide con le gare organizzate dal promotore (che fa legittimamente il suo mestiere, sia ben chiaro), mentre quella umbra sembra al di fuori del torneo, quando invece spesso risulta decisiva, come capitato quest'anno in due dei quattro raggruppamenti. Insomma, l'ACI è assente: delega a Peroni e fine. Non si vede mai un uomo ACI Sport alle gare; nemmeno all'ultima di Magione, che è fuori dei confini di Peroni. È un vero peccato, perché i numeri dei partecipanti dicono che ci sarebbe spazio per sviluppare il campionato. Basterebbe un

piccolo investimento finanziario, per i bilanci ACI, fare un sito dedicato (quante storie si potrebbero raccontare) e cercare almeno uno sponsor. Insomma, seguire un po' il campionato, con passione. Siamo sicuri che, con la storia che possiamo vantare in Italia, non sarebbe difficile creare un prodotto di qualità; tra l'altro, si troverebbe magari anche il modo di far tornare a correre le auto "vecchie" e riemere così la doppia griglia, con migliore uniformità di prestazioni in pista, più divertimento e più sicurezza per tutti (molto iniettati si sono allontanati per la paura di incidenti, correndo con auto da 200 km/h contro "vecchie" da 200 ora!).

SAFETY CAR determinante



Una discutibile interpretazione della ripartenza dietro all'auto staffetta priva la Porsche 935 di Guerra-Guerra della vittoria assoluta, che va all'altra Porsche, la 930 di Ronconi-Gulinelli. Rondinelli-Rondinelli con la Porsche Carrera 2 si aggiudicano il 4° raggruppamento, Morfeo con l'Alfa GTAM il 2° e Raimondi il 1° al volante della Jaguar E

Alberto Bergamaschi e Claudia Cavallari

Sembrava scritto che a Imola dovesse dettar legge la potentissima Porsche 935 K di Massimo e Marco Guerra: almeno così diceva la prestazione in qualifica e il crescente vantaggio accumulato nella prima metà della gara. Ma le sorprese sono il sale che rende speciale il piatto delle corse automobilistiche! Al via è un paragrafo alla prima staccata, con la Ginetta G12 di Panini e l'Alfa 75 di Zadolà che vengono a contatto e scompigliano il gruppo. Panini è punito col drive



Una vera battaglia a Imola con tanti contatti che hanno visto la safety car in pista per 15 minuti!

trough, mentre Zadolà-Liberatore sono subito fermi, così come i leader del 2° raggruppamento Piero e Gaetano Corazzini che non splerano in griglia la Escort, per problemi meccanici. Dopo 15 minuti, ad un quinto di gara, Guerra-Guerra hanno già un ampio margine sugli inseguitori Ronconi-Gulinelli al volante della Porsche 930T, Jarach-Ambrosio con la BMW 323i IMSA primi del 4° Gruppo, Rondinelli-Rondinelli con la Porsche Carrera 2, Pugliese-Pugliese con la Porsche 911 SC, Amaldi con l'Alfa GTAM, Gerardi con la Sierra Cosworth, Tessaro con la X 1/9, Mezza con il nome V6 Turbo, Triglia-Giovanetti con la TVR Griffith leader del 1° Gruppo, Giudice con la Sierra Cosworth, Raimondi con la Jaguar E-Type

Nibbio-Castronovo con la BMW 2002 Ti primi del 2° Gruppo, Morfeo con l'Alfa GTAM, Quaranta con la Maserati Burbo, Chiaromonte Bordonaro-Banaco con l'Alpine A 110, Pucci con la Mini Marcos GT e Piatto-Zanella con la Ritmo. Dopo la fermata obbligatoria a metà gara un duro contatto alle Riva tra la TVR di Giovannini e la Mini Cooper di Giovannetti sbilgia la safety car ad un lungo intervento di 15 minuti, azzardando di fatto i distacchi. Alla ripartenza Guerra prende immediatamente un vantaggio di oltre 10 secondi, che cerca di amministrare nel quarto d'ora finale di gara. Ma Gulinelli, subentrato a Ronconi, forza l'andatura a suon di giri veloci, guadagnando quel secondo al giro che comunque non intrinseca

il leader, Davide Iotitano Ambrosio, Rondinelli, Gerardi, Pugliese, Amaldi, Tessaro, Mezza e Giudice, nell'ordine nelle prime 10 posizioni. Castronovo è costretto al box per un controllo e perde la testa del 2° Gruppo, mentre Amaldi si ferma nelle ultime battute per un problema tecnico. Tra le vetture di serie, all'ultimo giro, Lonardi con l'Alfa 2000 GTV supera l'auto gemella di Capretti e Bergamaschi in difficoltà per problemi di alimentazione. Con 10 secondi di vantaggio Guerra-Guerra tagliano per primi la linea del traguardo, ma la vittoria assoluta - e del 3° raggruppamento - è assegnata a Ronconi-Gulinelli per una penalizzazione di 25 secondi inflitta all'equipaggio della Porsche 935 K a causa

CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE 2019 - 7° PROVA

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI IMOLA (BO) | 12-13 SETTEMBRE 2019

- 1° GRUPPO (PERRINO 6, 1, 2, 3, 1990 AL 1990)**
 Raffaele Raimondi, Jaguar E Type (1° F-GT/altro 2000), 25 giri in 1:02'11.582
 Matteo Paoletti-Andrea Pagretti, Ginetta G12 (1° 51-GP/1600) a 1:48.762
 Massimo Pucci, Mini Marcos 1.3 GT (1° 20-GP/1300) a 1 giro
 Graziano Tessaro, Abarth 1000 TC (1° F/1900) a 2 giri
- 2° GRUPPO (PERRINO 6/2011 DAL 1970 AL 1970)**
 Alessandro Morfeo, Alfa Romeo GTAM (1° TC/2000), 25 giri in 1:02'46.341
 Roberto Chiaromonte Bordonaro-Salvatore Banaco, Alpine Renault A 110 (1° GT/1400) a 1 giro
 Massimo Del Nibbio-Andrea Castronovo, BMW 2002 Ti, a 1 giro
 Salvatore Linati-Marcello Isoratti, BMW 2002 Ti, a 2 giri
 Roberto Lonardi, Alfa Romeo 2000 GTV (1° TC/2000) a 2 giri
 Alberto Bergamaschi-Giuseppe Capretti, Alfa Romeo 2000 GTV, a 2 giri
- 3° GRUPPO (PERRINO 6/21 DAL 1970 AL 1970)**
 Massimo Ronconi-Giovanni Gulinelli, Porsche 930 T (1° SL/altro 2000) 28 giri in 1:02'02.598
 Massimo Guerra-Marco Guerra, Porsche 935 K3, a 12.541
 Marco Pugliese-Vittorio Pugliese, Porsche 911 SC (1° GT/altro 2000) a 2 giri
 Andrea Tessaro, Fiat X 1/9 (1° SL/1600) a 2 giri
 Roberto Piatto-Luca Zanella, Fiat Ritmo 75 (1° TC/1600) a 4 giri
 Roberto Amaldi, Alfa Romeo GTAM (1° SL/2000) a 5 giri
 Giovanni Rossi, Alfa Romeo GTV6 (1° TC/2000) a 5 giri
- 4° GRUPPO (PERRINO 31/13 DAL 1980 AL 1980)**
 Enrico Rondinelli-Gianni Rondinelli, Porsche 911 Carrera 2 (1° J2-B/altro 1900) 27 giri in 1:02'37.617
 Diego Jarach-Giovanni Ambrosio, BMW 323i (1° J2-40 IMSA/2000) a 25.814
 Edoardo Gerardi, Ford Sierra Cosworth (1° J2-N/altro 2000) a 21.288
 Riccardo Mezza, Alpine Renault V6 Turbo (1° J1-R/altro 1900) a 1 giro
 Gianni Giudice-Cassio Giudice, Ford Sierra Cosworth, a 2 giri
 Massimiliano Castronovo, Maserati Biturbo (1° J2-A/altro 2000) a 2 giri
 Luigi Capretti-Marcello Isoratti, Opel Corsa GSi (1° J1-N/1600) a 6 giri
 Silvio Gattilini-Umberto Costa, Peugeot 205 GTI (1° J2-N/2000) a 7 giri

CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE 2019

MAGIONE (PG) | 23-24 NOVEMBRE

2 Ore Autostoriche di Magione by ARBO Magione

di una irregolarità rilevata dalla direzione di gara in sede di ripartenza dietro alla safety car. Sul finale anche Rondinelli-Rondinelli hanno la meglio su Jarach-Ambrosio, che daneggiano la BMW in una uscita proprio nell'ultimo passaggio, conquistando così la vetta del 4° raggruppamento. Nel 2° raggruppamento Alessandro Morfeo si ritira dopo la fermata al box di Castronovo. Del

Nibbio, mentre Raffaele Raimondi domina nel 1° raggruppamento dopo l'incidente degli avversari Giovannini e Triglia. L'ultima prova del Campionato Italiano Autostoriche, la 2 Ore di Magione del 23-24 novembre, con l'assegnazione del punteggio doppio lascia ancora aperte molte incognite sui possibili vincitori delle quattro categorie.



CAMPIONATO ITALIANO MONZA

Monologo Porsche

In un week end in cui finalmente non è certo il sole, sono riprese all'Autodromo di Monza i campionati riservati alle auto storiche con le gare organizzate da Peroni Race. Ci ha però lasciati perplesso il fatto che ci siano stati meno partecipanti del solito. Certo, Monza con i suoi lunghi rettilinei mette sotto pressione i motori delle balde "nonnette" e gli orari un po' infelici per quel che riguarda le prove e le stesse gare hanno scoraggiato alcuni piloti, ma non ci si aspettavano così tante defezioni. Comunque le gare si sono svolte alla insegna della grande combattività, anzi diremmo forse troppo combattute, perché a fine gara la direzione ha inflitto diverse penalizzazioni.

Guerra vincente. La gara del Campionato Italiano Auto storiche, si presentava con uno schieramento di partenza dove tra i primi due ed il terzo ci sono quasi 20" di differenza e pertanto eravamo pronti ad assistere ad una lotta a due per la vittoria assoluta e ad una bagarre per le classifiche di raggruppamento. Grande battaglia nei primi giri tra le due Porsche Turbo del 3° Raggruppamento, quelle di Guerra, padre e figlio, e della coppia Ronconi-Gulinelli, finché questi ultimi non si devono ritirare con grossi problemi al motore con i Guerra che portano a casa una meritata vittoria sia assoluta sia di raggruppamento precedendo i monegaschi, padre e figlio, Tomatis su Bmw 3.0 CSI e gli increduli Piatto-Zanella su Fiat Ritmo.

Nell'altra pagina la Porsche 935 di Marco e Massimo Guerra che fanno avuto vita facile dopo il ritiro di Ronconi-Gulinelli. Sopra la TVR Griffith 400 di Truglia-Giovanini, dominatori del 1° Raggruppamento mentre Enrico e Cesare Rondinelli, a destra, hanno primeggiato nel quarto.





CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE 2019

ELABORARE

GTUNING • SPORT • RACING

MONZA - 4ª PROVA CAMPIONATO: SOFFOCATI DAL CALDO

Un caldo quasi irrespirabile ha pervaso tutto il weekend del Campionato Italiano Autostoriche by Peroni Race sul circuito di Monza, mettendo a dura prova vetture e piloti. Alla fine l'hanno spuntata ancora Massimo e Marco Guerra con la potente Porsche 935 K3, ma alle loro spalle c'è stata una dura lotta con ripetuti cambi di posizione tra Ronconi-Guinness (Porsche 930),

Ambroso-Jarach (BMW 323 IMSA), Enrico e Cesare Rondinelli (Porsche 911 Carrera 2), Filippo e Matteo Denti (Porsche 911 3.0), Ronconi-Guinness (Porsche 930), entrambi però a 4 giri dal leader, Rondinelli padre e figlio, secondi assoluti, vincono la 4ª Gruppo davanti ad Ambroso-Jarach (3ª assoluta) e a Bravetti-Boselli sulla Porsche 944 Turbo (8ª assoluta),

conquistano la vittoria del 3ª Gruppo davanti alla BMW 3.0 CSI di Benjamin e Marcel Tomatis (14ª assoluta) e alla Ritmo 75 di Piatto-Zanella (16ª assoluta), entrambi però a 4 giri dal leader, Rondinelli padre e figlio, secondi assoluti, vincono la 4ª Gruppo davanti ad Ambroso-Jarach (3ª assoluta) e a Bravetti-Boselli sulla Porsche 944 Turbo (8ª assoluta).



13-14 Luglio - Misano Adriatico (RN)
Completata l'ultima Autostoriche by Gruppo Peroni Race
21-22 Settembre - Vallelunga (RM)
300 km Autostoriche by Gruppo Peroni Race
12-13 Ottobre - Imola (BO)
Completata l'ultima Autostoriche by Gruppo Peroni Race
23-24 Novembre - Mugello (PO)
2 Ore Autostoriche di Mugello by AMSI Mugello
Riferenze segue il Calendario Italiani Autostoriche 2019 nella pagina "Classifiche"



mentre Giudici-Giudice su Ford Sierra Cosworth dominano nella classe N oltre 2000. Nel 2ª Gruppo il primato è appannaggio di Matteo e Filippo Denti su Porsche 911 3.0 (4ª assoluta) davanti a Walo Bertschinger su Porsche 911 S (7ª assoluta) e

Alessandro Morleo su Alfa GTAM della Scuderia del Portello (10ª assoluta), mentre Bergamaschi-Caprotti con l'Alfa 2000 GT Veloce anch'essi del Portello si aggiudicano la classe 2000 del Turismo di Serie. Il 1ª Gruppo vede l'affermazione di Truglia-Giovanini su TVR Griffith 400 che si piazzano anche al 5ª posto assoluto, davanti a Matteo Panini su Ginetta G12, vittima di un incidente in prova, 6ª assoluto al traguardo.

CLASSIFICHE

PENDEI BRICE CAMPIONATO ITALIANO AUTOSTORICHE

3ª prova - Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Imola, 26, 28 Maggio 2019

- Gruppo (Periodo D, E, F, G1 fino al 1988)**
1º Matteo Panini, Ginetta G12 (1ª GT-191000), 25 giri in 1.03:22.804
2º Marco Ronconi-Fabrizio Ronconi, Jaguar E type (1ª F-87Volvo 2000) a 1 giro
3º Massimo Pucci, Mini Marcos GT (1ª G1-GTA19000) a 2 giri

4ª Gruppo (Periodo G2/81 dal 1970 al 1975)

- 1º Riccardo Meola, Alpine Renault A110 (1ª GTS19000), 25 giri in 1.03:55.187
2º Filippo Denti-Massimo Denti, Porsche 911 3.0 (1ª GTS/oltre 2500) a 1 giro
3º Alessandro Marzio, Alfa Romeo GTAM (1ª TC2000) a 1 giro
4º Francesco Tessari, Albirol 1000 (1ª TC1000) a 1 giro
5º Andrea Costantini-Massimiliano Del Nobile, BMW 2002 TL a 1 giro
6º Andrea Danzani-Fabrizio Bonalumi, Porsche 911S (1ª GTS2000) a 2 giri
7º Giacomo Jelicic, Porsche 911 3.0, a 2 giri
8º Roberto Chiaravante-Benedetto-Salvatore Barroco, Alpine Renault A110, a 3 giri
9º Alberto Bergamaschi-Stefano Caprotti, Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1ª TC2000) a 3 giri
10º Gabriele Crociani-Massimo Tassi, Alfa Romeo Alfasud (1ª T1300) a 3 giri
11º Salvatore Linari, BMW 2002 TL, a 4 giri
12º Luca Antonio Papa, Fiat 125 (1ª TC1150) a 2 giri

5ª Gruppo (Periodo G2/81 dal 1976 al 1981)

- 1º Massimo Sutra-Marco Guerra, Porsche 935 K3 (1ª S/oltre 2000) 27 giri in 1.01:33.028
2º Massimo Ronconi-Giovanni Guinelli, Porsche 900 T, a 40/200
3º Andrea Tessari, Fiat X1/9 (1ª SL18000) a 1 giro
4º Rossano Erri, Renault 5 Turbo (1ª GTS2000) a 2 giri
5º Filippo Marzari, Porsche 911SC (1ª G/Volvo 2500) a 4 giri
6º Roberto Piatto-Luca Zanella, Fiat Ritmo 75 (1ª TC1800) a 4 giri
7º Giovanni Bassi, Alfa Romeo GTV 2.5 (1ª TC2000) a 5 giri

6ª Gruppo (Periodo J1/02 dal 1982 al 1990)

- 1º Bruno Jarach-Giovanni Antonino, BMW 323i (1ª IMSA/2500) 25 giri in 1:52:18.123
2º Francesco Zaccari, Francesco Liberatore, Alfa Romeo 75 V6 (1ª J2-A/oltre 2000) a 6/399
3º Emiliano Corradi, Ford Sierra Cosworth (1ª J2-Molto 2000) a 139/222
4º Gabriele Ceterani-Andrea Riani, Peugeot 205 GTI (1ª J1-A/1900) a 1 giro
5º Gianni Giudici-Claudio Giudice, Ford Sierra Cosworth, a 2 giri
6º Claudio Regazzoni-Luigi Coppini, Opel Corsa GSi (1ª J1-A/1900) a 4 giri

4ª prova - Autodromo Internazionale di Monza, 16, 18 Giugno 2019

Gruppo (Periodo B, E, F, G1 fino al 1990)

- 1º Walo Bertschinger, TVR Griffith 400 (1ª F-G/oltre 2000), 25 giri in 1.02:08.314
2º Matteo Panini, Ginetta G12 (1ª G1-GTA19000), a 1 giro

5ª Gruppo (Periodo G2/81 dal 1970 al 1975)

- 1º Filippo Denti-Matteo Denti, Porsche 911 3.0 (1ª GTS/oltre 2500), 25 giri in 1.01:52.828
2º Walo Bertschinger, Porsche 911 S (1ª GTS/2500) a 1 giro
3º Alessandro Morleo, Alfa Romeo GTAM (1ª TC2000) a 1 giro
4º Massimo Del Nobile-Andrea Costantini, BMW 2002 TL a 1 giro
5º Luigi Scialoi, Alfa Romeo GTAM, a 1 giro
6º Alberto Bergamaschi-Salvatore Caprotti, Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1ª TC2000) a 2 giri
7º Luca Antonio Papa, Fiat 125 (1ª TC1150) a 5 giri
8º Roberto Chiaravante-Benedetto-Salvatore Barroco, Alpine Renault A110 (1ª GTS1800) a 6 giri

6ª Gruppo (Periodo H2/81 dal 1976 al 1981)

- 1º Massimo Guerra-Marco Guerra, Porsche 935 K3 (1ª S/oltre 2000) 27 giri in 1.01:20.501
2º Benjamin Tomatis-Marcel Tomatis, BMW 3.0 CSI (1ª TC/oltre 2500) a 4 giri
3º Roberto Piatto-Luca Zanella, Fiat Ritmo 75 (1ª TC1800) a 4 giri
4º Massimo Ronconi-Giovanni Guinelli, Porsche 900 T, a 8 giri

7ª Gruppo (Periodo J1/02 dal 1982 al 1990)

- 1º Enrico Ronzetti-Cesare Ronzetti, Porsche 911 C2 (1ª J2-B/oltre 1600) 26 giri in 1.03:20.657
2º Bruno Jarach-Giovanni Antonino, BMW 323i (1ª IMSA/2500) a 1 giro
3º G. Bossoletti-R. Bravetti, Porsche 944 Turbo, a 1 giro
4º Gianni Giudici-Claudio Giudice, Ford Sierra Cosworth (1ª J2-Molto 2000) a 2 giri
5º Emiliano Corradi, Ford Sierra Cosworth a 2 giri
6º Gabriele Ceterani, Peugeot 205 GTI (1ª J1-A/1900) a 3 giri
7º Luigi Coppini-Nicola Roccapri, Opel Corsa GSi (1ª J1-A/1900) a 8 giri



Il Mugello "battezza" le Autostoriche

Nella prova di apertura del Campionato Italiano Autostoriche, la pioggia fa crescere la vis agonistica dei protagonisti in tutti i raggruppamenti

Alberto Bergamaschi e Claudia Cavalieri



Si presentano in 37 nel rivitalizzato Campionato Autostoriche by Peroni Race alla gara di apertura del Mugello, "battezzata" da una pioggia che livella decisamente i valori in campo. Tant'è vero che

dopo due giri le posizioni della griglia di partenza sono già rivoluzionate: in testa c'è Andrea Nori con la Porsche 911 scattato dal 10° posto, seguito da Andrea Tessaro sulla Fiat X1/9 partito in 9ª posizione. I titolari della prima fila, Guerra-Guerra e Ronconi-Guinielli, entrambi su Porsche Silhouette Turbo, sono in difficoltà per l'enorme potenza delle loro vetture; così anche la Ford Sierra di Emiliano Gerardi, partito 11°, sopravvive dopo qualche tornata. Ma la gara riserva sorprese: non abbandona dopo il gin, la pioggia diminuisce fino a cessare verso la fine, rinvengono le auto più potenti: la safety

car, entrata proprio sul finale in seguito ad un incidente, ricompare il gruppo e sul traguardo transita prima la Porsche 935 di Guerra-Guerra davanti alla Porsche 930 di Ronconi-Guinielli, che precedono Tessaro con la X1/9, Gerardi con la Sierra, Rondinelli-Rondinelli con la Porsche Carrera 2 e Messa con la Renault Alpine V6 risalito dalla 24ª posizione di partenza fino al 6° posto. Riguardo alle classifiche dei raggruppamenti per epoca di produzione delle vetture, Matteo Panini su Ginetta G12 conquista il successo nel 1° Gruppo chiudendo 9° assoluto, davanti a Raffaele e Romolo Raimondi su

ELABORARE

GTUNING • SPORT • RACING



Jaguar E Type, che trionfano nella classe oltre 2000, mentre Boido-Giovannetti su Austin Cooper S si aggiudicano la classe 1300. Nel 2° Gruppo emerge Giacomo Jelmini (Porsche 911 3.0) che precede sul podio Alessandro Morleo su Alfa Romeo GTAm, primo della classe 2000, e Francesco Tessaro su AbARTH 1000 TCR, partito dal box e vincitore della classe 1000. Buona prestazione anche per Loris Papa su Fiat 128, autore di numerosi sorpassi, che domina nella classe TC 1150,

mentre Bergamaschi-Caprotti con l'Alfa Romeo GTV, costretti anch'essi alla partenza dalla corsia box in fondo allo schieramento, prevalgono nella categoria Turismo di Serie. Il 3° Gruppo è appannaggio dei vincitori Marco e Massimo Guerra dopo una battaglia sul filo dei secondi e scambi di posizioni con Massimo Ronconi e Giovanni Guinielli, seguiti da un efficacissimo Francesco Tessaro, trionfatore nella classe Silhouette 1600 con la X1/9 davanti agli altrettanto performanti Cosimo e Francesco

Turzo al volante della Fiat 128 Coupé, autori addirittura del 6° tempo assoluto in prova. In difficoltà fin dall'inizio, invece, Marco Micangeli con la potente De Tomaso Pantera, obbligato al ritiro. Tra le Youngtimer del 4° Gruppo detta il ritmo Emiliano Gerardi con la Ford Sierra Cosworth particolarmente a suo agio sul bagnato, che prova sui campioni in carica Enrico e Cesare Rondinelli con la 911 Carrera 2 e su Riccardo Messa (Alpine Renault V6 Turbo), autore di una gara tutta in salita.



- 27-28 Aprile - Pergusa (CH) (FI)**
Campionato Italiano Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 26-28 Maggio - Imola (BO)**
Campionato Italiano Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 15-16 Giugno - Monza**
Campionato Italiano Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 13-14 Luglio - Milano Adriatico (RM)**
Campionato Italiano Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 21-22 Settembre - Vallelunga (RM)**
300 km Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 12-13 Ottobre - Imola (BO)**
Campionato Italiano Autostoriche by Gruppo Peroni Race
- 23-24 Novembre - Magione (PG)**
2 Ore Autostoriche di Magione by AMSB Magione

Ritrovare ogni il Campionato Italiano Autostoriche 2019 sulle pagine "Classi"

CLASSIFICHE

1° prova - Autodromo Internazionale del Mugello, 13, 14 aprile 2019

- 1° Gruppo (Periodo B, E, F, GT fino al 1989)**
Matteo Panini, Ginetta G12 (1° 01-01/1650), 22 giri in 1:04:26:483 alla media di 167,677 km/h
Romolo Raimondi-Raffaele Raimondi, Jaguar E Type (1° F-GT oltre 2000), a 2 giri
Carlo Boido-Minno Giovannetti, Austin Cooper S (1° F-171000), a 2 giri
Massimo Pucci, Mini Marcos GT (1° S1-67/1300), a 2 giri
Graziano Tessaro, AbARTH 1000 (1° F-171000), a 3 giri
- 2° Gruppo (Periodo G2/R1 dal 1970 al 1975)**
Giacopo Jelmini, Porsche 911 (1° 01/5 oltre 2500), 22 giri in 1:03:15:115 alla media di 109,457 km/h
Alessandro Morleo, Alfa Romeo GTAm (1° TC/2000), a 1:04:26:150
Francesco Tessaro, AbARTH 1000 (1° TC/1000), a 1 giro
Loris Antonio Papa, Fiat 128 (1° TC/1150), a 2 giri
Salvatore Linari, BMW 2002 TL, a 2 giri
Alberto Bergamaschi-Stefano Caprotti, Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1° 103000), a 2 giri
Gabriele Crocchi-Massimo Tani, Alfa Romeo Alfasud (1° T1300), a 5 giri
Giancarlo Corazzari-Stefano Tassi, Ford Escort, a 3 giri
- 3° Gruppo (Periodo R2/1 dal 1976 al 1981)**
Massimo Guerra-Marco Guerra, Porsche 935 T (1° S1 oltre 2000), 23 giri in 1:02:50:317 alla media di 115,022 km/h
Massimo Ronconi-Giovanni Guinielli, Porsche 930 T, a 3:29:27 sec.
Andrea Tessaro, Fiat X1/9 (1° S1/1600), a 32:40:26 sec.
Cesare Torsolo-Francesco Turzo, Fiat 128 Coupé, a 1 giro
Roberto Ratto-Luca Zanella, Fiat Ritmo 75 (1° TC/1600), a 2 giri
Giovanni Torsolo-Manuel Torsolo, BMW 2.0 (1° TC oltre 2000), a 3 giri
Roberto Gatti, Renault 5 Turbo (1° G15/2000), a 2 giri
Giovanni Busil, Alfa Romeo GTV 2.5 (1° 12500), a 3 giri
Paolo Naveglio-Maximo Cori, Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1° S1/2000), a 5 giri
Filippo Manzoni-Porsche 911 (1° GT oltre 2500), a 7 giri
- 4° Gruppo (Periodo J1/2 dal 1982 al 1986)**
Emiliano Gerardi, Ford Sierra Cosworth (1° J2-Milano 2000), 23 giri in 1:04:38:141 alla media di 111,594 km/h
Enrico Rondinelli-Cesare Rondinelli, Porsche Carrera 2 (1° J2-Milano 1600), a 37:31:4 sec.
Riccardo Messa, Renault Alpine V6 Turbo (1° J1-31 oltre 1600), a 1 giro
Massimo Izzo Quaresima, Mosler Raptor (1° J2-Alpine 2000), a 2 giri
Gabriele Ottolenghi-Aleandra Paresi, Peugeot 205 GTI (1° J1-A/1600), a 2 giri
Claudio Regazzini-Luigi Coppini, Opel Corsa GSi (1° J1-N/1600), a 4 giri

RACE

YOUNGTIMER IN PISTA

FAMIGLIA RACING

Cesàre (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.

LA SCELTA GIUSTA PER UN GUSTOSO BIS

ACQUISTATO 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 COME È ANDATA UNA STAGIONE INIZIATA CON QUALCHE PASSO FALSO E TERMINATA AL DI LÀ DELLE PIÙ ROSEE ASPETTATIVE

Testo Enrico Rondinelli - Foto Claudia Cavalleri



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.

O nestamente, tutti coloro che hanno preso parte al progetto, messi 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. Urso 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 Vallelunga, 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 un soddisfazione tale da farci dimenticare in un attimo tutte le fatiche e le arrabbiature. 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.

YOUNGTIMER IN PISTA



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 parterza tranquilla e qualche giro dietro la BMW "a fruscio". 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 bivarrese 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 odò 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 "TERRORRE"

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, impietosita.



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 della 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 sì. Prudentissimi e mal 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, e impensieriti 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 iperperforanti 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 "mida", 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 acccontentati 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 rimediata 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. 

MONDIALE RALLY PRIMI TEST DI OGIER CON LA CITROËN C5 WRC

AUTO SPRINT

n. 49

Anno LVII Settimanale 4-10 dicembre 2014

3 Euro



COLONNARO



PRINCIPESCO di MONACO

VOLA LECLERC

In pista ad Abu Dhabi, il nuovo

PRIMO PIANO

Passione di famiglia

UN LUNGO RACCONTO SPORTIVO CHE DAL 1953 VIENE SCRITTO DAI RONDINELLI. SCOPRIAMO UNA BELLA STORIA DA CORSA

E' il momento della famiglia da corsa. Dopo il successo dei Rodà nell'Elms, il Campionato Italiano Velocità Autostoriche, ha visto il successo di un'altra famiglia da corsa. Si perché papà Cesare e il figlio Enrico rappresentano la terza generazione da corsa della famiglia Rondinelli, oltre tutto fedeli al marchio Porsche da decenni. La storia sportiva di questa famiglia era infatti iniziata con il nonno Pasquale, uno dei primi concessionari Vw e Porsche in Italia e, in questo 2014, ha avuto una consacrazione con la conquista del titolo delle storiche, nel IV Raggruppamento (vetture costruite tra il 1982 e il 1996), sempre con una Porsche, una 964 Gruppo B, oltretutto una vettura che è una rarità nelle competizioni, da giovane come pure da storica. Questo modello ha corso per lo più nel monomarca Carrera Cup, con un allestimento più performante di quello ammesso per Gruppo B, poi, arrivò la RS, un'altra storia.

L'idea di gareggiare con questa versione della 964 è venuta a Enzo: nelle sue continue meticolose e pazienti ricerche, aveva notato che la 964 era stata omologata in Gruppo B il 5 settembre 1990 e, studiate le potenzialità della vettura, che rappresenta un bel salto evolutivo rispetto le sorelle di Stoccarda che l'hanno preceduta, è stata poi affidata la preparazione della vettura alla Reusport. La struttura reggiana ha affrontato e vinto una corsa contro il tempo: con la vettura acquistata poco prima di Natale, andare in pista il 5 aprile, al Mugello, non era certo un'impresa da poco, visto che si trattava una vettura stradale da smontare completamente e prepararsi partendo da zero. L'inizio di campionato è stato difficile. Due ritiri per piccole nose meccaniche possono far prendere una brutta piega a tutta la stagione, invece dalla terza gara, la 300 KM di Vallelunga, le cose per i Rondinelli hanno poi sempre girato per il verso giusto, con la loro 964 assistita dal team RS Historic.

61 anni e tutto gas

Le prime tracce racing della famiglia Rondinelli risalgono al 1953, quando il non-



CAVALARI

no Pasquale affronta con la Fiat Topolino addirittura in Mille Miglia, ci riprova anche l'anno dopo. Ma le soddisfazioni, commerciali e sportive, arrivano con i marchi Volkswagen e Porsche. La passione per le auto e le corse è così una cosa normale. Cesare, oggi 65enne, inizia a correre con le monoposto di Henry Morogh nella seconda metà degli Anni '70, corre con un po' di tutto: A112 Abarth, Fiat 127, Renault 5 Alpine, Talbot Samba, varie Porsche: Carrera 2.7 RS, 964 RS, 964 Cup, 993 RS, poi ci sono le storiche: Alfa Romeo Giulietta TI, Bizzarini 5300 GT Strada e BMW M3 E30, con la quale conquista il primo titolo assieme al figlio Enrico, lo scorso anno, sempre nel campionato tricolore delle storiche. Enrico, 31enne, prima delle ultime

due stagioni, vincenti col papà, si era cimentato con i kart il battesimo in pista 16 anni fa, passando poi per Citroën C1 Cup, Renault Clio Cup, Seat Leon Supercopa, Lotus Exige. E se, in giro per Bologna, vedete un VW Maggiolino del tutto simile a "Herbie", l'auto protagonista del film Un Maggolino tutto malto, sappiate che è l'auto di Enrico. Una passione di famiglia per le auto che è anche un lavoro: la tradizione di famiglia continua oggi con la ricerca di vetture di particolare valore storico e collezionistico di cui i Rondinelli gestiscono il restauro in modo tale da riportarle a un'originalità inappuntabile, offrendo poi a una clientela di veri intenditori auto di assoluto pregio.

Arturo Rizzoli

Pasquale Rondinelli nella gara in salita di Monopoli del 1954 con una Porsche 356 SC. In alto la Porsche 964 Gruppo B con la quale Cesare ed Enrico Rondinelli hanno vinto il IV Raggruppamento nel tricolore riservato alle autostoriche



CAVALARI

PORSCHISTI



GENERAZIONI VINCENTI

A 70 ANNI DALLA NASCITA DEL MARCHIO E A 65 ANNI DALL'INIZIO DI UN LUNGO LEGAME, CESARE ED ENRICO RONDINELLI HANNO REGALATO UN TITOLO ITALIANO ALLA PORSCHE 964 CARRERA 2 GRUPPO B, FRESCA PROMESSA DEL MONDO DELLE AUTO STORICHE

DI ENRICO RONDINELLI

Da un puntino nel tacco dello stivale, tutto è nato 65 anni fa: nel 1953 l'Autogerma - azienda importatrice di Volkswagen e Porsche in Italia - non era ancora ufficialmente aperta (lo sarebbe stata l'anno successivo) - tuttavia gli uomini di formazione teutonica stavano organizzando la rete di vendita e assistenza prima di iniziare la vera e propria distribuzione del Maggiolino. Le Porsche erano ancora quasi sconosciute: in fondo l'azienda aveva appena cinque anni di vita e le 356 rappresentavano una minuscola nicchia in Italia. Gerhard Gumpert, importatore italiano di VW e di Porsche (poi anche di Audi) per oltre vent'anni, aveva intenzione di aprire una concessionaria nella zona della Puglia tra Taranto e Brindisi in cui aveva sede la base NATO: gli americani infatti già conoscevano il Maggiolino e le prime 356 ma, soprattutto, avevano meno pregiudizi sull'acquisto di auto legate al periodo nazista. Così, già dalla nascita, nel 1954, della rete di vendita VW-Porsche in Italia, a Taranto era presente la Concessionaria dei Fratelli Ardito e Pasquale Rondinelli. Per i primi anni, da Roma in giù, furono solo tre le concessionarie: i fratelli Rondinelli si occupavano di vendere e fornire assistenza - poca a dire il vero, data l'affidabilità

delle Volkswagen - in tutta la Puglia, in Basilicata e in Calabria, per poi concentrarsi negli anni successivi sulle province di Taranto e Brindisi. Oltre al Maggiolino, piano piano incrementò la vendita delle prime Porsche: in officina passavano anche alcune auto di stranieri, 356 Carrera 2 e anche qualche vettura da corsa che partecipava alla vicina "Fasano-Selva", gara in salita di Campionato Europeo, tra cui le 904 e 906 di "Noris". Nel 1964 un'auto della concessionaria, una 356 SC "azzurro cielo" guidata da Pasquale Rondinelli, prese parte alla Salita di Fasano vincendo nella propria classe. Un bel regalo per l'esame di quinta elementare di Cesare, figlio di Pasquale, appassionato di auto e desideroso di vedere il papà in gara. Cesare, sin da piccolo ascoltava i racconti sulla 1000 Miglia e su altre gare disputate da suo padre. Non lo aveva ancora visto gareggiare dal vivo, però. Quando lo vide, la passione prese anche lui e, dopo molte gare con il kart, appena patentato, iniziò a cimentarsi nelle gare in pista e qualche rally, naturalmente con le Porsche 911. Passione tramandata secondo tradizione di famiglia, al figlio Enrico e ora, i due in coppia hanno portato al successo nel Campionato italiano



Autostoriche una bella 964 ed è lo stesso Enrico che ci ha raccontato l'avventura.

LA GENESI DELLA 964 CARRERA 2 GRUPPO B

La 964, che celebra quest'anno il 30° anniversario, venne omologata in classe Gruppo B nel settembre del 1990, ma il suo impiego agonistico fu estremamente limitato. Durò infatti solo per circa un anno poiché, nel settembre del 1991, venne presentata la Carrera RS. Certamente più fortunata fu la sorte della Carrera Cup, introdotta nella stagione 1990: era del tutto simile alla Gruppo B se non per un peso inferiore di circa 70 chili, un impianto frenante maggiorato e una trasmissione differente. La nuova 911 entrò nelle competizioni in sordina visto che - sul finire degli anni '80 - la maggior parte delle auto da



corsa erano Turismo. Le GT erano quasi del tutto sparite: a Stoccarda avevano indirizzato lo sviluppo delle corse clienti sul modello 944 Turbo Cup, protagonista del campionato monomarca Porsche a partire dal 1986.

Tuttavia la clientela rimaneva legata alla 911 - la sportiva con il motore teoricamente nella posizione sbagliata - ancora in grado di regalare piacere di guida e risultati ineguagliabili. Così, se la versione Carrera 3.2 prodotta dal 1984 al 1988 ebbe uno scarso (per non dire nullo) uso agonistico, con la 964 la Porsche decise di correre ai ripari riportando ufficialmente la 911 negli autodromi. La serie 964 ha segnato un'importante linea di demarcazione con il passato: pur sembrando sempre la stessa, fu riprogettata nell'87% dei suoi componenti rispetto alla 3.2. E, del resto, le potenzialità per ben figurare c'erano tutte. A partire dalla stagione 1990, il campionato monomarca Porsche abbandonò quindi le 944 per passare alle nuove 911 Carrera Cup: le auto destinate alla pista altro non erano che delle Carrera 2 svuotate, alleggerite, con assetto adatto all'uso sportivo, cerchi da 17, freni maggiorati, rapporti del cambio accorciati e altri accorgimenti di stampo motorsport. Al volante delle prime Cup decine di piloti hanno riempito gli schieramenti delle piste europee dando vita a una stagione. Questa fu la prima di 28 stagioni che, ancora oggi, vedono il campionato Carrera Cup dare spettacolo in tutto il mondo con lo stesso agonismo degli albori. Hezemans, Manthey, Alzen, Jarier e Beltoise sono alcuni dei nomi celebri che corsero con la 964 Carrera Cup. Poiché la Cup è un'auto costruita unicamente per il campionato monomarca, non ha mai ottenuto una Fiche FIA. Di conseguenza, non ha preso parte a competizioni internazionali. Tuttavia, visti i buoni risultati ottenuti con la Cup, a Zuffenhausen, il 1° settembre del 1990, decisero di omologare sia la Carrera 2 sia la 4 a trazione integrale, in categoria Gruppo B. Le normative FIA prevedevano che la 911 potesse correre unicamente in Gruppo B, con notevoli limitazioni e nessun componente specifico che differisse dalla serie. In effetti, gli incidenti mortali nei rally con le Gruppo B obbligarono a restringere drasticamente il campo d'azione sulle preparazioni di queste vetture. Nel 1990 qualche Carrera 2 ha preso parte alla 24 Ore di Spa (in Belgio) e a qualche altra competizione nazionale, ma senza nessun impegno ufficiale della Casa. In Italia alcune le Carrera 2 corsero nella Targa Tricolore Porsche organizzata dal

AFFARI DI CUORE (E DI FAMIGLIA)



È stato Pasquale Rondinelli a dare il via all'azienda di famiglia. Ignazio e Cesare hanno successivamente raccolto - e potenziato - i successi della concessionaria. Entrambi hanno gravitato tra le Porsche e le competizioni, senza mai interrompere il legame: Ignazio ha contribuito alla nascita di Porsche Italia a Padova a metà anni '80, Silvano ha lavorato in Autogerma a Verona, Mario è stato navigatore di rally negli anni '70 e '80 (su Porsche, affiancando tra gli altri Carlo Cavicchi, direttore di Autospida, Rambo e Quattro ruote) mentre Cesare ha corso in pista con vari modelli della casa di Stoccarda, tramandando a sua volta la passione a Enrico. Così, a sigillo di questa predilezione familiare che dura da 65 anni, nel 2018 Cesare e suo figlio Enrico (in coppia) hanno vinto il Campionato Italiano Velocità Autostoriche nel IV raggruppamento - cioè per auto dal 1982 al 1990 - su una Porsche 964 Carrera 2 Gruppo B, la più giovane tra le storiche.



Cesare, Mario, Ignazio, Silvano e Pasquale Rondinelli, il primo titolare della concessionaria della Carrera 964. In alto: 1990.



Cesare ed Enrico nel 1990.



Carrera 2, 24 Ore Targa Tricolore Porsche 1990.



Negli Anni 50 una delle poche concessionarie Porsche in Italia era quella dei fratelli Rondinelli a Taranto, in Via Cavallotti.

A destra, la Porsche 356 SC di Pasquale Rondinelli alla partenza e in gara nell'edizione 1963 della famosa competizione in salita Fasano-Selva. In basso, alcune immagini che riassumono la "carrera" da gentleman driver di Cesare Rondinelli e dei cugini Ignazio e Mario che, da tradizione di famiglia, hanno corso in pista e nei rally.



Carlo Cavicchi e Mario Rondinelli, il primo vincitore della Carrera 964. In alto: 1990.



Carlo Cavicchi e Mario Rondinelli al Rally Fulli disputato nel 1980 con la Carrera 2.



Enrico e Ignazio Rondinelli, cugini di Cesare, alla Carrera 964. In alto: 1990.



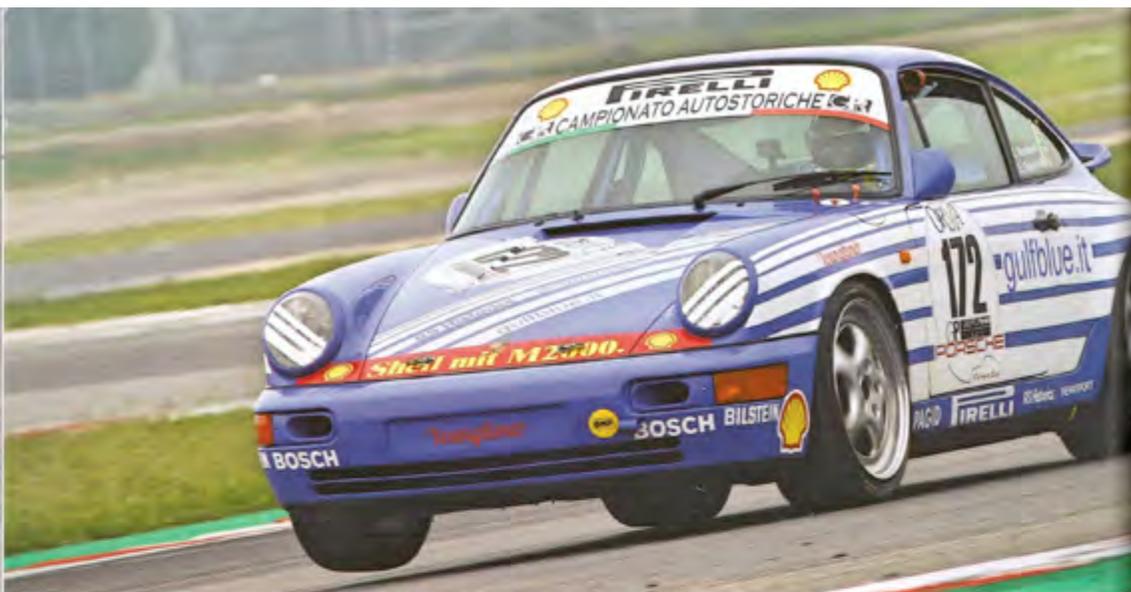
Campione Italiano GT 1990, Cesare Rondinelli con la 964 Carrera RS.



Cesare Rondinelli nella Targa Tricolore Porsche con la 911 Carrera Cup.



Cesare con la Carrera 964 alla Dolomiten-Rallye 2000.



Porsche Club Italia. Le apparizioni delle Carrera 4 sono state ancora più sporadiche, limitate a qualche rally in cui le quattro ruote motrici potevano aiutare, ma il peso decisamente no. Nel settembre 1991 la denominazione RS tornò ad affiancarsi, dopo 18 anni, al modello 911 Carrera: in questo caso era la trasposizione stradale della Carrera Cup, già collaudata nelle piste da due stagioni. Due lettere che hanno portato alla 964 la stessa fortuna dell'antenata, la Carrera RS del 1973, consacrandola tra le più efficaci GT per molte stagioni ed evolvendosi poi in Carrera RS 3.8 e RSR.

UNA RAGAZZA TRA LE STORICHE

In accordo con gli odierni regolamenti FIA, né la Cup né la 964 Carrera RS possono correre nei campionati per auto storiche: la prima non è in possesso di una fiche d'omologazione, la seconda è invece troppo recente. Le storiche si fermano infatti al 1990. Così la Carrera 2 Gruppo B risulta essere la

911 "più giovane" a poter correre tra le auto di ieri. Più giovane non significa automaticamente più veloce però: proprio perché non fu sviluppata all'epoca, mancano componenti specificamente "racing", quindi l'auto può solo essere preparata secondo l'Allegato J. Alla fine del 2017 i Rondinelli erano alla ricerca di un'auto nuova per disputare la stagione 2018 del Campionato Italiano Autostoriche, che avevano appena vinto con la BMW M3 E30 Gruppo N: acquistarono nel dicembre una 964 stradale, dando l'avvio a un tour de force incredibile per poter avere l'auto schierata in griglia di partenza all'inizio dell'aprile 2018, in occasione della prima gara. È stata una scommessa preparare la Carrera 2 per portarla in pista dove si sarebbe scontrata con le affidabilissime 911 3000 RSR, certamente più anziane (ma molto più leggere e con una potenza superiore) oppure contro le 935 Turbo (mostri da 6/700 cavalli, poco agili nel misto stretto e spesso delicate, ma solita-

mente imprendibili). Mentre la carrozzeria veniva completamente sverniciata e rinforzata, con saldatura del rollbar, poi riverniciata e rimontata, si è lavorato sulla meccanica: il motore è rimasto 3600 di cilindrata (l'aumento di cubatura non è permesso) quindi si è dovuto lavorare sul rapporto di compressione, sono stati montati bilancieri fissi, cammes con alzate differenti, infine scarico e poco altro. Il cambio è stato mantenuto con i rapporti originali, montando una coppia conica più corta, così da sfruttare in pista tutte le marce. Il vero tallone d'Achille della 964 Gruppo B è il peso, da regolamento 1180 chili, circa 200 in più di una 3000 RSR. Un abisso. Anche l'impianto frenante di serie, sulla carta, poteva risultare sottodimensionato, soprattutto se rapportato al peso della macchina: in realtà non ha mai dato segni di stress, nemmeno dopo due ore di gara in condizioni climatiche torride. Dopo un tale lavoro svolto dalle mani esperte della Rennsport di Arco (Reggio Emilia), ancora non era stato possibile verificare se questa 911 sarebbe stata all'altezza del compito per cui era stata acquistata. Le potenzialità dell'auto sono state saggiate solo durante le prove ufficiali al primo appuntamento del campionato, al Mugello. A differenza delle progenitrici, la 964 può contare su una scocca nettamente più rigida, cerchi da 18 pollici, sospensioni con ammortizzatori e molle di nuova concezione, fondo piatto e una carrozzeria stretta, ideale per fendere l'aria in rettilineo.

DOLORI E POI, FINALMENTE, GIOIE

Nelle prime due gare, due ritiri: alcuni problemi al motore, un fuorigiri e l'ABS che faceva i capricci, avevano fatto perdere il sonno a chi credeva nella macchina. Un veicolo bello, con un buon potenziale, ma sfortunato. Poi, alla terza gara - la 300 km di Vallelunga - è arrivato finalmente il giusto riconoscimento per le fatiche dei precedenti mesi: 2° assoluti a soli due decimi dalla Porsche 935, la vincitrice. In effetti era evidente che la 964 potesse essere efficace in pista. Infine è arrivata la conferma: oltre che veloce, l'auto era costante, girando dall'inizio alla fine con tempi da qualifica. A Monza è andata ancora meglio: primi assoluti. Questa 911, una volta messa a punto, è risultata affidabile, in grado di fare una stagione intera

senza interventi particolari.

I successivi appuntamenti nel Campionato Italiano Velocità Auto Storiche hanno visto la 964 Gruppo B sempre sul podio, confermando così la sua superiorità rispetto alle 3000 Carrera RSR. E magari godendo di qualche rivincita sulle veloci - ma delicate - Turbo. Nonostante i primi due ritiri a fine stagione è arrivata la vittoria nel IV raggruppamento, contro avversarie tra cui Ford Sierra Cosworth, Maserati Biturbo, Alfa Romeo 75 Turbo e Porsche 944 Turbo. Purtroppo, a differenza del Rally, nel Campionato Italiano Auto Storiche in pista non è previsto un titolo generale: in caso contrario la 964 avrebbe conquistato un teorico primato tra tutti i quattro raggruppamenti delle storiche.

In queste immagini e nelle pagine di apertura, la Carrera 964 preparata da Rennsport e seguita in pista dalla RS Historics con cui Cesare e Enrico Rondinelli hanno vinto il Campionato italiano velocità Autostoriche 2018 nel IV raggruppamento (dal 1982 al 1990)

UN FEELING RITROVATO, TIPICAMENTE 911

Anche questa 964 Gruppo B ha il comportamento delle 911 della vecchia guardia, con il motore posteriore a sbalzo che rende il retrotreno particolarmente "vivo" se non viene guidata con rispetto: per chi invece sa prevederne le reazioni, anche la 964 sa essere una fedele complice di giri veloci in pista. I piloti sono padre e figlio, ma con stili di guida opposti. Entrambi tuttavia riescono a interpretare al meglio le caratteristiche della 964: Cesare ha ritrovato subito il feeling che aveva con le 964 RS e Carrera Cup usate negli anni 90 e, sin dalle "libere" del venerdì, faceva segnare buoni tempi con una guida aggressiva. Al contrario, chi scrive ha una guida più pulita e lineare, prende confidenza gradualmente e ottiene i migliori risultati in qualifica. Per entrambi, girare sugli stessi tempi nell'ora di gara è stato semplice, grazie a un assetto adatto a ogni tracciato, con ottimi pneumatici Michelin, che non degradano mai. Frenata costante, grande stabilità sul veloce e molta coppia già dai bassi regimi compensano una certa "pesantezza" nel misto stretto, soprattutto quando si esce da una curva e si è in bagarre con altre auto più agili.

Ma la 964, nonostante i suoi 30 anni, non dimostra affatto i segni del tempo: è un'auto molto divertente che richiede una buona esperienza per essere portata al limite, visto che è quasi del tutto priva di ausili elettronici (tranne l'ABS). La livrea ispirata alla Carrera Cup di Uwe Alzen vincitrice del campionato nel 1991, ha portato fortuna anche alla Gruppo B italiana. La vittoria del campionato e i buoni piazzamenti durante l'intera stagione hanno confermato che non servono mostri da 500 cavalli per vincere: costanza, preparazione e un'ottima gestione in pista - curata dal team RS Historics di Albiate (MB) - hanno infatti permesso a questa incompleta 911 di godersi il meritato successo tra le storiche, onorando così il settantesimo anniversario della giumenta.



La partenza a Monza...

A Monza volano... Rondinelli

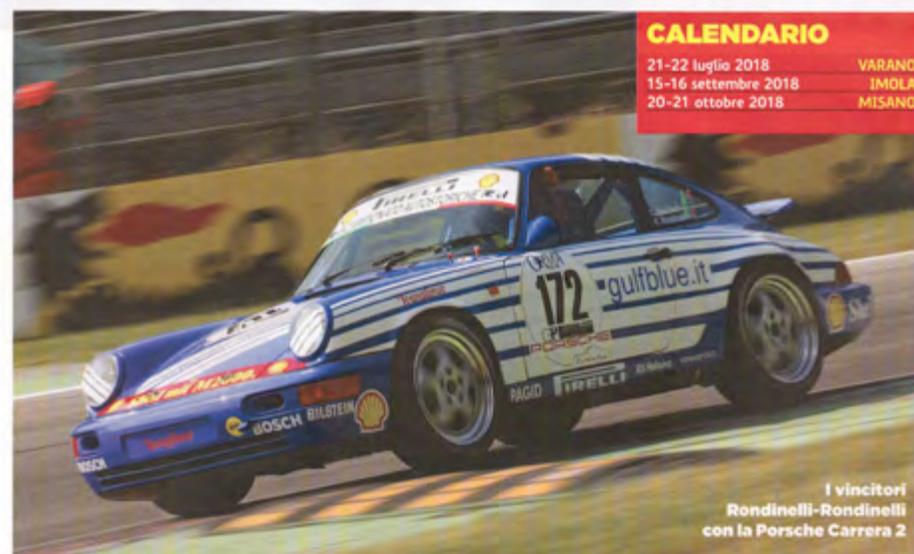
La Porsche Carrera 2 di Cesare ed Enrico Rondinelli si aggiudica la gara di Monza e il 4° raggruppamento. A Zorzi-Zorzi con la Porsche 935 va il 3° raggruppamento, a Denti-Denti (Porsche 911 RS) il 2°, mentre Truglia-Giovannini si ripetono nel 1° con la TVR Griffith

Alberto Bergamaschi Claudia Cavalleri

La quarta tappa del Campionato Italiano Autostoriche by Peroni Race, disputata in un torrido 1° luglio sull'autodromo di Monza, non ha lesinato certo sorprese e colpi di scena. Già nelle prove cronometrate i due equipaggi più veloci, Micangeli-Micangeli con

la De Tomaso Pantera e Zorzi-Zorzi con la Porsche 935 pativano problemi meccanici che li costringevano anzitempo allo stop, dopo aver segnato le migliori due prestazioni assolute. Peggio ancora andava a Massaglia (Porsche 935) e a Quaresima (Maserati Biturbo), che non riuscivano a effettuare neppure un giro

nelle prove, e a Damiani-Benusiglio, definitivamente out con la loro Porsche 911 S distrutta in un incidente. Al via della gara i problemi meccanici delle vetture "ritolari" della prima fila sembrano tutti risolti e così è la De Tomaso a scattare immediatamente in testa e a fare l'andatura, seguita dalla Porsche 935 di Mas-



CALENDARIO

21-22 luglio 2018	VARANO
15-16 settembre 2018	IMOLA
20-21 ottobre 2018	MISANO

**I vincitori
 Rondinelli-Rondinelli
 con la Porsche Carrera 2**



RACING

AL DODICESIMO PASSAGGIO NE APPROFITANO I RONDINELLI CON LA PORSCHE CARRERA 2, CHE SI PORTANO IN TESTA ASSECONDATI DA UN MEZZO IMPECCABILE



Ingresso della parabolica di Monza

saglia, subito autore di un incredibile recupero dall'ultima fila dello schieramento, che lo porta fino alla testa della corsa in occasione del settimo passaggio, quando sulla vettura dei Micangeli si palesa nuovamente un calo di potenza. La gloria per Massaglia dura però solo un giro, dopo di che è costretto al box per un problema meccanico, che lo costringerà successivamente al ritiro. Non va meglio a Marco e Giorgio Zorzi, nonostante il motore sostituito nottetempo, sempre in gara ma lontani dal passo mostrato in qualifica. Al dodicesimo passaggio ne approfittano i Rondinelli con la Porsche Carrera 2, che si portano in testa assecondati da un mezzo impeccabile e allo stesso tempo estremamente veloce, nonostante valori assoluti di potenza nettamente inferiori alle "mostruose" 935 Turbo. Neppure un drive through, coninato per il superamento della velocità massima in corsia box, pregiudica il risultato dei bolognesi. Penalizzati con la stessa sanzione gli Zorzi riescono a difendere fino all'ultimo la supremazia di raggruppamento di un giro davanti a Marazzi (Porsche 911 SC) e Gritti (Renault 5), chiudendo se-



La TVR Griffith di Truglia-Giovanini in testa al Gruppo 1

Campionato Italiano Autostoriche 2018 / 4ª tappa - Monza



Sopra a sx, Cernuschi (Alfa Romeo GT Junior) e Damiani-Benusiglio (Porsche 911 S) in prova



Sopra a dx, lato B a confronto: Delta Integrale vs Porsche 935

CLASSIFICA ASSOLUTA 4ª prova Monza (MB) - 1 luglio 2018

POS.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	TEMPO/DISTACCO
1*	Rondinelli C.-Rondinelli E.	Porsche 911 Carrera 2	26 giri in 1h00'27"186 (1° Gruppo 4)
2*	Zorzi G.-Zorzi M.	Porsche 935 Turbo	a 2"18"357 (1° Gruppo 3)
3*	Denti M.-Denti F.	Porsche 911 RS	a 2"19"369 (1° Gruppo 2)
4*	Truglia-Giovanini	TVR Griffith 400	a 1 giro (1° Gruppo 1)
5*	Marzatico P.-Marzatico A.	Porsche 911 RSR	a 1 giro
6*	Marazzi	Porsche 911 SC	a 1 giro
7*	Gritti	Renault R5 Turbo	a 1 giro
8*	Micangeli M.-Micangeli M.	De Tomaso Pantera	a 2 giri
9*	Gerardi	Ford Sierra Cosworth	a 3 giri
10*	Canù	Alfa Romeo Alfesud Ti	a 4 giri
11*	Gentilini	Peugeot 205 GTI	a 4 giri
12*	Lonardi	Alfa Romeo 2000 GTV	a 4 giri
13*	Tancini	Porsche 930	a 5 giri
14*	Garofalo	Lancia Delta Integrale	a 5 giri
15*	Cernuschi	Alfa Romeo GT Junior	a 7 giri

Giro più veloce: Massaglia (Porsche 935 Turbo) in 2'06"034 alla media di 165,500 km/h

PROSSIMA TAPPA 15-16/9 IMOLA



Denti-Denti, terzi con la Porsche 911 RSR

condi assoluti, a oltre 2 minuti dai Rondinelli. Se la vittoria del 1° raggruppamento non è mai stata in forse per Truglia e Giovanini, al volante della TVR Griffith 400, complice il ritiro in qualifica dell'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA di Serio-Repetto, la sfida nel 2° Gruppo dura solo pochi giri, dopodiché è un assolo di

Denti-Denti con la Porsche 911 RS. Sul podio, ma distanziati rispettivamente di una e quattro tornate, salgono anche Marzatico-Marzatico (Porsche 911 RSR) e Roberto Lonardi (Alfa Romeo 2000 GTV). La rientrante Ford Sierra di Gerardi e la Peugeot 205 di Gentilini completano invece il podio del 4° Gruppo.

Per informazioni
GRUPPO PERONI RACE
Via dei Prati della Farnesina, 57
00135 Roma - Tel. 06/5441335
www.gruppoperonirace.it
info@gruppoperoni.it

Autostoriche, trionfo di Rondinelli nel forno di Monza

Di nicopatrizi | lunedì 2 luglio 2018

Truglia e Gilles Giovannini quarti con la TVR Griffith



Il Campionato Italiano Autostoriche sbarca in Brianza con una gara ricca di colpi di scena, in gran parte favoriti dalle altissime temperature che investono la pista lombarda. Già nelle prove arrivano i primi forfait come quello della Ford Escort Mexico di De Rui o della Lotus Europa di Valerio Leone, quest'ultima fermata dal motore. C'è anche un momento di panico con una collisione a tre tra la De Tomaso Pantera dei Micangeli autrice della pole, la Alfa Romeo GT 1.3 Junior del veterano Cesare Cernuschi e la Porsche 911 S di Andrea Damiani. Quest'ultimo riporta i danni più pesanti e per lui e Renato Benusiglio il weekend si chiude anzitempo nonostante gli sforzi della GTM per rimetterli in pista. Sono così ventiquattro le vetture che in un caldissimo primo pomeriggio di inizio Luglio prendono il via a Monza. Si registra fin nei primi giri la rincorsa alla vetta della Porsche 935 Turbo che Balletti prepara per Massaglia, penalizzata da noie tecniche in prova. Il caldo miete subito le prime vittime. Dopo appena due giri scompare la Fiat 128 del lombardo Loris Papa, ed anche la Fiat 128 Coupé di Cosimo e Francesco Turizio è costretta più volte ai box fino al definitivo stop. Al comando la lotta sembra ristretta tra Massaglia e Micangeli, con la Porsche 911 Carrera dei Rondinelli più staccata, ma le elevate temperature estive puniscono i battistrada. Prima Massaglia rientra mestamente ai box dopo essere brevemente riuscito a portarsi in testa, poi la Pantera della Ati Car inizia a rallentare e per i

Micangeli sarà l'inizio di un vero calvario. Rondinelli passa in testa e si isola in vetta mentre intanto continuano i ritiri per guasti meccanici. La Porsche 944 Turbo dei Bossoli, assistita dal personale Vago Racing, cede definitivamente dopo molte difficoltà patite nelle prove. Ed anche Riccardo Messa, riuscito a salire sino al quinto posto assoluto con la bella Alpine Renault A110, è costretto mestamente a parcheggiarsi prima della Variante Ascari. In queste condizioni vengono premiati gli equipaggi che corrono sulla difensiva come gli Zorzi che con la Porsche 935 comandano saldamente il 3.Raggruppamento e sono secondi assoluti. Sia gli Zorzi che i Rondinelli sono tra l'altro penalizzati con un Drive Through per eccesso di velocità in corsia box durante le soste obbligatorie. Oltre a Micangeli, anche altri equipaggi sono costretti a procedere a velocità ridottissima. E' il caso di Cernuschi, il cui bolide riporta i segni della collisione delle qualifiche, oppure della bellissima Maserati Biturbo di Quaresima. Il bolide appartenuto a Marcello Gunnella perde terreno già nelle prime battute di gara, e dovrà anche scontare un Drive Through. La distanza coperta da Quaresima non gli permetterà di entrare nella classifica finale. Gli ultimi giri sono accademia per i leader di raggruppamento e la bandiera a scacchi sancisce il trionfo dei Rondinelli nella Assoluta e nel 4.Raggruppamento. Alle sue spalle vetture che non molti anni fa componevano l'ossatura di un'altra popolare serie curata dal Gruppo Peroni, ovvero il Driver's Trophy. Il frusinate Emiliano Gerardi, risolti i problemi di freni che lo avevano fermato anzitempo alla 300 KM di Vallelunga, è secondo di gruppo con la Ford Sierra Cosworth Mk1 davanti alla Peugeot 205 Gti di Gentilini ed alla bellissima Lancia Delta Integrale rossa di Giuseppe Garofalo. Trionfo delle Porsche nel 3.Raggruppamento con gli Zorzi che battono la 911 SC di Filippo Marazzi. Da brividi il terzo posto di gruppo di Rossano Gritti. Il rallista comasco arriva al traguardo a rilento con la sua bella Renault 5 Maxi Turbo essendo rimasto senza benzina. Precede i Micangeli e la bellissima Alfasud Trofeo del bergamasco Umberto Cantù, autore di una gara inappuntabile. Sesto il gentleman driver Tancini con una Porsche 930 assistita dalla storica squadra Rennsport. Nel 2.Gruppo appena quattro sopravvissuti con la vittoria dei Denti al via su una Porsche 911 RS. Seconda la Porsche 911 RSR dei Marzatico davanti alla Alfa Romeo GTV 2000 di Lonardi, antico protagonista del Trofeo Giulietta. Nonostante tutte le traversie Cernuschi è quarto, una bella prova per uno dei più longevi piloti del Campionato Italiano Autostoriche, come sempre assistito in pista unicamente dalla propria consorte. Oltre al buon piazzamento di Lonardi, la GTM Motorsport fa festa anche con Vito Truglia e Gilles Giovannini, autori di una gara da incorniciare. Il cremonese ed il mantovano effettuano una gara priva di errori e con la TVR Griffith 400 non soltanto conquistano il Primo Gruppo, ma terminano anche quarti assoluti, con un solo giro di ritardo nei confronti dei Rondinelli! Una conferma delle grandi capacità del team di Maurizio Giovannini che ha rimesso in pista la Griffith a tempo di record dopo la rottura della sospensione patita alla 300 KM di Vallelunga. Poco tempo per riposare per le "Youngtimer". Già il 22 Luglio si torna in campo a Varano de'Melegari per l'ultima gara prima della pausa estiva.

N.M.B.



PUNTA TACCO | Classic Sport News

▶ ALLA PORSCHE 911/964 DEI RONDINELLI IL IV RAGGRUPPAMENTO DELL'ITALIANO VELOCITÀ

La 2 Ore di Magione, svoltasi 18 novembre scorso, ha decretato vincitori del Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2018 nel IV Raggruppamento (1982-1990) Cesare ed Enrico Rondinelli. La Porsche 911 Carrera 2 (964) Gruppo B del 1990 dei Rondinelli (padre e figlio, a destra sul podio) è giunta al traguardo al 6° posto assoluto e 2° di raggruppamento, dopo una gara tesa unicamente a vedere la bandiera a scacchi per non vanificare gli sforzi di una intensa stagione; ciò che bastava per replicare il successo del 2018, ottenuto con la BMW M3 E30.

In un 2018 non particolarmente ricco di vittorie per Porsche, che proprio quest'anno celebra il suo 70° anniversario, le 911 della "vecchia guardia" - caratterizzate dal classico boxer 6 cilindri raffreddato ad aria - si sono distinte nei Campionati Italiani riservati alle storiche sia in pista che nei rally e in salita. Tra queste, la 964 dei Rondinelli è stata la vera novità: la prima in Italia e la seconda in Europa ad ottenere il Passaporto Tecnico per correre.

Questo titolo è stato anche il modo migliore per celebrare i 30 anni dal debutto della serie 964, prima versione di 911 su cui si è basata la Carrera Cup che da allora riempie le griglie dell'omonimo monarca, ancora oggi sulla cresta dell'onda. La 911 Carrera 2 Gruppo B altro non è che una Carrera Cup, modello ufficialmente non ammesso tra le storiche (come tutte le auto dei campionati monomarca) secondo le norme FIA.

Rispetto alla versione Cup, la Gruppo B è svantaggiata per un peso superiore di circa 70 chili ed un impianto frenante di minori dimensioni, derivato dalla 964 Carrera 2 di serie. Tuttavia un'ottima preparazione ad opera della Rennsport - in soli tre mesi - della scocca, del motore e dell'assetto hanno permesso di conquistare ottimi risultati fin da subito, concludendo le gare quasi sempre sul podio assoluto. Purtroppo nel Campionato Italiano Velocità Autostoriche non è previsto un titolo generale, altrimenti i Rondinelli e la loro 911 avrebbero conquistato un ipotetico primato tra tutti i quattro raggruppamenti.

Merito del titolo va anche al team RS Historics (www.rshistorics.com) che ha seguito l'auto durante tutta la stagione in maniera impeccabile con competenza e professionalità. (Foto Claudia Cavalleri)





PADRE E FIGLIO IN GARA SULLA CARRERA 2

Cesare ed Enrico Rondinelli hanno portato al debutto assoluto nel Campionato Italiano Velocità Auto Storiche la 964 Carrera 2 del 1990. A seguire la Porsche ventottenne nelle sue imprese è il team RS Historics di Albiate, giovane squadra italiana specializzata nella preparazione e assistenza di auto storiche. La preparazione della vettura è stata completata in poco più di tre mesi e ha già corso i primi due appuntamenti in calendario, Mugello e Misano, dimostrando un ottimo potenziale: 6° assoluti in qualifica in Toscana e 3° in Romagna. I Rondinelli l'anno scorso hanno già conquistato il titolo italiano nel 4° raggruppamento (divisione per vetture dal 1985 al 1990) con una BMW M3 E30 Gruppo N.



RUOTECLASSICHE

ESCLUSIVO TORNA A RUGGIRE DOPO 70 ANNI LA CISITALIA-PORSCHE 360 GRAND PRIX
L'HA RIPORTATA IN VITA IL MAGO EMILIANO DELLA MECCANICA GIANNI TORELLI

RITROVAMENTI



↓ VELOCITÀ IN CIRCUITO



SPETTACOLO A VALLELUNGA

L'attesa novità di questa stagione per il Campionato Italiano Velocità Autostoriche è stata la reintroduzione della 300 Km di Vallelunga, storico appuntamento organizzato dal Gruppo Peroni Race, con doppia validità ai fini del punteggio. Il caldissimo tracciato capitolino ha visto nella giornata del 5 giugno oltre 24 bolidi in griglia di partenza: un numero inferiore alla media delle altre gare, dovuto al timore di alcuni piloti che non hanno creduto abbastanza nelle prestazioni delle proprie auto. In effetti durante i 150 minuti di gara e i 70 giri compiuti, gli abbandoni sono stati molteplici, ma l'arrivo è stato ugualmente spettacolare: erano difatti solo 3 decimi a dividere Mario Massaglia su Porsche 935 da Enrico e Cesare Rondinelli su Porsche 911 (serie 964) Carrera 2 Gruppo B, rispettivamente vincitori del terzo e quarto Raggruppamento. Giovanni Seno assieme a Renato Ambrosi con l'Alfa Romeo Giulia hanno prevalso nel primo Raggruppamento, mentre Salvatore Limuti e Antonio Crescenti hanno trionfato nel secondo con la BMW 2002 Ti.



| PUNTA TACCO | Classic Sport News

► ITALIANO VELOCITÀ: MASSAGLIA STAKANOVISTA VINCE LA 300 KM DI VALLELUNGA IN SOLITARIA

Mario Massaglia ha vinto la 300 km di Valledlunga, disputata il 3 giugno e valida quale terza prova del Campionato italiano Velocità Autostoriche. Com'era prevedibile è stata una gara ad eliminazione (22 partiti, 14 classificati), faticosa per le automobili ma anche per i piloti. L'alfiere della Balletti Motorsport però ha messo in mostra una forma fisica invidiabile, restando al volante della sua Porsche 935 Gr. 3 (n. 156, *foto grande*) per tutti i 70 giri effettuati. Le vittorie di raggruppamento sono andate a Giovanni Serio/Renato Ambrosi (1° Gruppo, Alfa Romeo Giulia), Salvatore Limuti/Antonio Crescenti (2° Gruppo, BMW 2002 Tii) e Cesare ed Enrico Rondinelli (4° Gruppo, Porsche 911/964).

In una prova estenuante, durata ben 2H30', molte sono state le rotture meccaniche. In ottica di campionato da segnalare i ritiri delle due Porsche più veloci in qualifica: la 935 di Zorzi/Zardo/Trinco partita dalla pole ha rotto il motore, mentre problemi di trazione hanno interrotto la cavalcata solitaria della 930 di Ronconi/Gulinelli. Massaglia ha dimostrato tenuta atletica e mentale, tranne nelle ultime fasi di gara quando stava gestendo anche troppo, permettendo il recupero della Porsche 911/964 dei Rondinelli (*sotto, a sinistra*), tapto da arrivare in volata sotto

la bandiera a scacchi, con un distacco di soli tre decimi! Al terzo posto assoluto hanno concluso Liberatore/Ferlito/Ferlito (Alfa Romeo 75, 4° Gruppo) staccati di un giro. Il 2° Gruppo è stato il più combattuto, con la Bmw 2002Tii di Limuti/Crescenti che ha avuto la meglio per 10" sulla Porsche 911 di Damiani/Benusiglio/Sala, per oltre metà gara davanti ai rivali.

Poca storia invece nel 1° Gruppo dove la Giulia di Serio/Gentilini (*in basso a destra*)

ha avuto la strada spianata già dopo poche tornate per la rottura della sospensione anteriore sulla TVR Griffith di Truglia/Giovannini/Giovannini, che ha comportato anche una lunga neutralizzazione di Safety Car. Secondo di Raggruppamento Graziano Tessaro (Abarth 1000).

Mentre questo numero va in edicola si disputa a Monza la quarta prova di campionato.

www.gruppoperonirace.it





CAMPIONATO ITALIANO 300 KM VALLELUNGA

Finalmente Massaglia

Se poteva risultare comprensibile l'esigua partecipazione alla 300 km di Vallelunga dello scorso anno, visto che la gara era stata organizzata a fine stagione e al di fuori del Campionato Italiano Velocità Auto Storiche, appare assolutamente incomprensibile che una gara bella come quella organizzata domenica 3 giugno dal Gruppo Peroni, valida per la serie tricolore a punteggio doppio, abbia visto ai nastri di partenza solo 22 equipaggi (ammessi da uno a tre piloti per auto). Comunque sia... una giornata splendida dal punto di vista meteorologico

ha fatto da cornice alla manifestazione romana, che ha visto schierarsi al via in prima fila due splendide Porsche Turbo, divise tra loro da un solo decimo di secondo, con Giovanni Gulinelli e Massimo Ronconi davanti a Giuliano Trinco, Denny Zardo e Giorgio Zorzi. Entrambi gli equipaggi hanno disputato una bellissima prima parte di gara. Poi, problemi di motore sulla vettura di Trinco-Zardo-Zorzi e guai di trazione sulla macchina di Gulinelli-Ronconi, hanno portato i primi al ritiro e i secondi in dodicesima posizione. Via libera quindi per il leader del 3° Rag-



Sopra, la Porsche 935 di Mario Massaglia, davanti a tutti nella 300 km di Vallelunga. Sopra a destra, la Porsche 911 di Enrico e Cesare Rondinelli. A lato, l'Alfa Romeo 75 di Francesco Liberatore, Vincenzo Ferlito e Domenico Ferlito.

YOUNGTIMER IN PISTA

CORRERE IN 911? ECCO CHE COSA SERVE SAPERE

CI SIAMO FATTI RACCONTARE DAL PILOTA DI UNA DELLE PROTAGONISTE DELL'ATTUALE STAGIONE DEL **CAMPIONATO ITALIANO AUTO STORICHE** SEGRETI E MALIZIE PER SCENDERE TRA I CORDOLI. ECCO COME NASCE QUESTA **PORSCHE 964 CARRERA 2 GRUPPO B**. COI COLORI DI YOUNGTIMER

Testo Enrico Rondinelli - Foto Claudia Cavalleri/Andrea Mandini



La 911 serie 964 è stata prodotta tra il 1989 e il 1993, sia a 2 sia a 4 ruote motrici e con carrozzeria coupé, cabriolet o Targa. Va da sé che la più adatta a essere trasformata in auto da corsa è la versione cabriolet e con la sola trazione posteriore.

GRUPPI E CLASSI

Le auto che partecipano al Campionato Italiano di Velocità per auto storiche sono suddivise secondo l'età in quattro raggruppamenti che, a loro volta, prevedono diverse classi di cilindrata. **Quasi tutte le youngtimer rientrano nel 4° raggruppamento**, che è il più "fresco" (1982-1990), ma qualcuna "sfiora" anche nel 3° raggruppamento (1976-1981).



Tra le youngtimer che possono partecipare al campionato di velocità per auto storiche, la 964 è tra le vetture che offrono il miglior bilanciamento tra prestazioni, che sono di valore assoluto, e costi di preparazione e gestione, che sono alti, ma non proibitivi.



Omologata come Gruppo B già poco dopo la sua presentazione, quando le GT non correvano più, messe in secondo piano dalle numerosissime turismo, la Porsche 911 della serie 964 - molto simile alla più celebre versione Carrera Cup - ha di fatto iniziato a gareggiare "seriamente" soltanto a distanza di quasi 30 anni dalla sua nascita (era il 1989) dimostrando un grande potenziale. Del resto, sul finire degli anni '80, in Casa Porsche si respirava un'aria d'incertezza sul futuro, teoricamente nelle mani delle 944 e 928 col motore anteriore, che però stentavano a decollare. Dopo anni in cui la 911 aveva vinto tutto, dalla pista ai rally, dalla salita all'autocross, a Zuffenhausen iniziarono a promuovere l'uso agonistico della 924 prima e della 944 Turbo successivamente. Specie in quest'ultima versione infatti, la 944 era effettivamente prestazionale e divertente, tanto che il primo campionato monomarca Porsche fu organizzato proprio con le 944 Turbo Cup. Ma veniamo ai giorni nostri: perché qualcuno ha deciso di preparare una Porsche 911 (964) Carrera 2 Gruppo B per competere nel Campionato Italiano Auto storiche?

L'omologazione datata settembre 1990 (ma probabilmente in quell'anno l'auto non ha mai corso) rende questa 964 eleggibile per gareggiare oggi nel 4° raggruppamento FIA delle auto storiche, che riguarda il periodo che va dal 1982 al 1990. Nei rally dominavano le Gruppo B, poi le Gruppo A, e oggi, nel Tricolore Auto storiche, la Lancia Delta è l'auto da battere, mentre in pista a poter vincere il titolo ci sono tante contendenti. Dopo essersi aggiudicati il Campionato Italiano Auto storiche 4° raggruppamento nel 2017 con una BMW M3 E30 Gruppo N del 1988, Cesare e lo scrivente Enrico Rondinelli volevano provare qualcosa di nuovo, di più prestazionale, per rimettersi in gioco. Le auto che occupano le prime posizioni in pista nel Campionato Italiano sono le potentissime Porsche 935 Turbo (3° raggruppamento) con potenze variabili da 400 a 700 CV, ma hanno costi estremamente alti, oltre a necessitare di numerose attenzioni prima, durante e dopo ogni gara. La scelta della 964, invece, si sta dimostrando la migliore: innanzitutto per i costi di preparazione e di gestione, nettamente inferiori alle 911 Turbo, e poi per i vantaggi di un'auto sviluppata 10 anni più tardi. Parlando di rigidità della scocca e di assetto la differenza si sente eccome. Rispetto alle progenitrici, la 964 ha perso le barre di torsione come elementi elastici delle sospensioni, adottando le più convenzionali

YOUNGTIMER IN PISTA

IL CAMPIONATO

QUALI AUTO UTILIZZARE? CE NE SONO PER TUTTE LE TASCHES

La serie tricolore, titolata ACI Sport e organizzata dal Gruppo Peroni Race da oltre 25 anni, riunisce tutte le auto da competizione dei quattro raggruppamenti: parlando di vetture che possono competere per il 4° raggruppamento come la Carrera 2 del servizio, oltre alle già citate Porsche, citiamo le BMW, dalle 635 alle

M3 (Gruppo N o A), le Alfa Romeo 75 o le Alfasud, le piccole Peugeot 205 GTI, che all'epoca riempivano le griglie del CIVT, fino a un'insolita Maserati Biturbo, poi Ford Sierra Cosworth, Renault R5 Turbo, Lancia Delta Integrale, VW Golf GTI e Scirocco, Fiat X1/9 e Uno Turbo, Opel Kadett GT/E, Ford Escort, Porsche 924, 944

e 928 e Ferrari 308 GTB. Ma ci sono anche tante altre auto, per tutte le tasche, con le quali ci si può divertire in pista e che sicuramente desterebbero molto interesse, non avendo ancora debuttato tra le storiche. Volete qualche esempio? Alpine GTA turbo, Alfa Romeo GTV6 o 33 1.7 QV, BMW 318is o 325, Honda Civic, Peugeot 309,

Renault 11 o 21, Peugeot 405, Opel Omega, Volvo 480, Toyota Celica, Fiat Ritmo Abarth, Ford Fiesta e Talbot Sunbeam. Di più? BMW M1, Nissan Skyline, Jaguar XJS, Lamborghini Countach fino al sogno: la Ferrari F40. Insomma, per correre in pista con una storica in pista c'è solo l'imbarazzo della scelta.



La vettura è svuotata di tutto ciò che non è necessario ma, per questioni regolamentari, non può pesare meno di 1180 kg: circa 80 kg più di quello che sarebbe il suo limite reale. La potenza del motore preparato, però è di 300 CV, contro i 250 del boxer di serie.



I CONTI IN TASCA ALLA 964

QUANTO OCCORRE SPENDERE PER METTERLA IN PISTA E SPERARE DI FARE BELLA FIGURA

Trovando una buona 911 Carrera 2, serie 964, da cui partire (la quotazione base del listino di Youngtimer è di 24.500 euro) la si può trasformare piuttosto facilmente in una Gruppo B. Purché ci si affidi a degli esperti.



INTERNO

- Volante 350 euro • Cartelle porta alleggerite e cinghie alzavetri 440 euro
- Rollbar 1500 euro (escluso montaggio) • Sedile e cinture 430 euro
- Staccabatteria e estintore 265 euro • Equipaggiamento sicurezza 410 euro
- Impianto benzina e dispositivo anti esplosivo per il serbatoio 2000 euro

CARROZZERIA E ACCESSORI

- 12 Cerchi da 18" 4920 euro • Specchi retrovisori tipo 935/964 cup 350 euro
- Studio grafico e posa della livrea adesiva 1700 euro • Sverniciatura, pulizia ad acqua e montaggio rollbar 5000 euro • Verniciatura e rimontaggio 9000 euro

MECCANICA

- Revisione impianto frenante e sostituzione componenti 4000 euro
- Revisione trasmissione 5000 euro • Pompa ABS 2700 euro • Ricambi revisione motore e preparazione 20.000 euro • Assetto Bilstein, tiranteria e revisione componenti 10.000 euro

COSTO WEEKEND DI GARA

- Assistenza team 1110 euro+IVA, trasporto escluso • 4 gomme slick 1500 euro+IVA • Iscrizione a ciascuna gara 600 euro+IVA • 1 turno di prove libere euro 130+IVA

molle elicoidali. In più ha una geometria dell'assetto migliorata, potendo contare su cerchi da 18", unitamente all'aerodinamica nettamente ottimizzata che contribuisce ad aumentare la velocità in rettilineo. Con un ritmo di guida costante per l'intera ora di gara, la 964 Gruppo B permette di sfruttare il suo potenziale al 100%. I difetti principali di questa 911 sono due: in primo luogo il peso che, secondo specifiche FIA, non può essere inferiore a 1180 kg (anche se l'auto potrebbe essere più leggera di 80 kg); il secondo problema è l'impianto frenante: quello che sulle Porsche è sempre stato un fiore all'occhiello, nella Carrera 2 da corsa apparentemente tutto è. In realtà, con le giuste pastiglie e i tubi di raffreddamento, l'impianto riesce a frenare il peso dell'auto senza problemi per oltre due ore di gara. Anche se le pinze di maggiori dimensioni e i dischi forati montati dalle Carrera Cup e RS sono un'altra cosa.

Incredibilmente la 964 di questo servizio è stata acquistata a fine dicembre 2017

e preparata in soli quattro mesi: nessuno si scommetteva - nemmeno i proprietari - ma già alla prima gara del Campionato Italiano Auto Storiche (al Mugello a inizio aprile) la vettura ha potuto essere schierata. Dopo essere stata completamente svuotata, sverniciata ad acqua, privata di tutto il materiale protettivo e insonorizzante, risanata saldando un rollbar al cromomolibdeno, la 964 è stata riverniciata e rimontata usando componenti adatti per l'uso agonistico ed eliminando tutto il superfluo. La preparazione è stata opera della Rennsport di Rubiera, officina specializzata nelle coupe di Stoccarda da oltre 40 anni. Lo sterzo è pesante e la 964 non è certo una bicicletta nel misto stretto - a causa appunto del suo peso - ma i risultati arrivano comunque con facilità: una volta regolato l'assetto, che diventa neutro con un minimo alleggerimento del retrotreno, questa Porsche si fa guidare al limite dall'inizio alla fine senza cali di prestazioni. La cilindrata, per regolamento, non può essere aumentata: dai 3600 cm³ standard si possono però tirar fuori 300 CV (50 in più rispetto a quelli di serie) e 346 Nm di coppia, con un'attenta preparazione ed un occhio di riguardo all'affidabilità. L'obiettivo di Cesare Rondinelli e del sottoscritto è di provare a vincere il titolo 2018 del Campionato Italiano Auto storiche 4° raggruppamento. Lo stile di guida di papà è opposto al mio: più aggressivo lui, più pulito quello che adotto io. A seguire noi e la 911 in pista è il giovane - ma ben collaudato - team RS Historica di Albiate (MB), specializzato nella preparazione e assistenza di auto storiche. In gara a Monza, domenica 1° luglio, abbiamo inteso chiuso in prima piazza assoluta. 🏁

mercoledì 11 luglio 2018

I Rondinelli vincono a Monza nel tricolore Auto Storiche

Per la prima volta domina una vettura del 4° Raggruppamento

Roma. Per la prima volta una vettura del 4° Raggruppamento è la migliore in una gara del Campionato Italiano Auto Storiche in circuito. Nell'appuntamento tricolore disputato la scorsa domenica a Monza, la Porsche 911 Carrera 2 di Cesare ed Enrico Rondinelli è passata davanti a tutti sotto alla bandiera a scacchi. A oltre due minuti gli omonimi Marco e Giorgio Zorzi (Porsche 935) vincitori in 3° Raggruppamento, seguiti da Matteo e Filippo Denbi (Porsche 911) primi nel 2°. Vittoria in solitaria per Vito Truglia e Gilles Giovannini (TVR Griffith 400) nel 1°.

Nelle qualifiche, dopo aver segnato i migliori tempi, sia la De Tomaso Pantera di Micangeli/Micangeli che la Porsche 935 degli Zorzi si sono ammutolite a bordo pista. Nessun giro invece per Massaglia (Porsche 935) e per Quaresima (Maserati Biturbo).

Al via della gara i Micangeli fanno l'andatura seguiti dalla 935 di Massaglia, che passa al comando nel settimo giro, approfittando di un calo di potenza della De Tomaso, ma deve ritirarsi nella tornata successiva per un problema meccanico. Al 12° giro passano in testa i Rondinelli, che vanno a vincere nonostante un Drive through.

I podi di Raggruppamento vengono completati nel 2° da Marzatico/Marzatico (Porsche 911 RSR) e Lonardi (Alfa Romeo GTV 2000); nel 3° da Marazzi (Porsche 911 sc) e Gritti (Renault 5); nel 4° dalla rientrante Ford Sierra di Gerardi e dalla Peugeot 205 di Genblini.

Prossimo appuntamento, il quinto della stagione, il 21 e 22 luglio a Varano.

questa news anche su <https://www.facebook.com/acisai/>



f ACI Sport E

Ti piace Pagina seguita Condividi

Automobile Club d'Italia
SPORT

ACI Sport
@acisai

Home
Post
Video
Foto
Informazioni
Community

ACI Sport ha condiviso un link.
11 luglio alle ore 10:20

ACISPORT.IT
I Rondinelli vincono a Monza nel tricolore Auto Storiche
Per la prima volta domina una vettura del 4° Raggruppamento



CAMPIONATO ITALIANO MONZA

Protagonista il caldo

Grazie al Gruppo Peroni, che con il suo Peroni Race Festival ha fatto da elemento catalizzatore per diverse categorie di auto storiche, a Monza, da venerdì 29 giugno a domenica 1 luglio, è andato in scena un piacevole weekend motoristico. Sulla pista brianzola sono scesi non solo i partecipanti ai tradizionali Campionato Italiano Autostoriche e Alfa Revival Cup, ma anche tanti altri protagonisti di serie straniere quali il Fia Formula Junior-Lurani Trophy di matrice inglese e l'emozionante trofeo Boss GP, che raccoglie le vetture di Formula 1 di vecchia data, ma non ancora totalmente storiche, e le Formula 3000. Per quel che concerne le nostre due serie nazionali, che purtroppo non hanno visto ai nastri di partenza molte

vetture, quello che più colpisce è quanto interesse suscitino in ambito... familiare. Se infatti nell'Alfa Revival Cup erano tre gli equipaggi composti da padri e figli (Lelli, De Beaumont e Giudici), nel Campionato Italiano Velocità Autostoriche erano ben otto quelli di chiara composizione familiare (Marzatico, Denti, De Rui, Turizio, Bossoli, Rondinelli, Pugliese, più i fratelli Micangeli). Sarebbe interessante comprendere se sono i padri che trascinano i figli nel loro amato sport o se sono i figli che vogliono donare l'eterna giovinezza ai genitori, coinvolgendoli nel loro hobbies. Detto ciò, dobbiamo dare spazio al grande protagonista del weekend monzese: il caldo. Un clima tremendo l'ha infatti fatta da padrone, decimando le vetture

Sopra, la Porsche 911 Carrera 2 di Rondinelli-Rondinelli. A destra, dall'alto, la Porsche 911 Rs di Denti-Denti e la Tyr Griffith 400 di Truglia-Giovannini.



quarta posizione a Truglia-Giovannini (TVR-Griffith 400), i vincitori del Raggruppamento 1. Corsa da dimenticare anche per gli affieri della Scuderia Vesuvio Turizio-Turizio, bersagliati dai tanti inconvenienti tecnici che hanno colpito la loro Fiat 128 Coupé. Gara tutt'altro che positiva pure per Massimiliano Quarresima, che con la sua Maserati Biturbo ha accusato un ritardo di moltissimi giri. Buona e regolare, invece, la prova di Filippo Marazzi, che con la sua Porsche 911 Sc totalmente di serie si è piazzato a ridosso dei primi. Vista l'assenza, dovuta perlopiù a gare concomitanti, di molti di coloro che avevano ottenuto punti importanti negli appuntamenti precedenti, i giochi per la conquista dei titoli tricolori sono ancora molto aperti in tutti i raggruppamenti.

Monza, 29 giugno-1 luglio 2018
Autodromo di Monza
Campionato Italiano Velocità Autostoriche

Raggruppamento 1

1. Truglia-Giovannini (TVR Griffith) 25 giri in 1.01'46"/451.

Raggruppamento 2

1. Denti-Denti (Porsche 911 RS) 26 giri in 1.02'46"/555; 2. Marzafico-Marzafico (Porsche 911 RSR) a 1 giro; 3. Lonardi (AR Gzv 2000) a 4 giri; 4. Cernuschi (AR GT Junior) a giri.

Raggruppamento 3

1. Zorzi-Zorzi (Porsche 935) 26 giri in 1.02'45"/543; 2. Marazzi (Porsche 911 SC) a 1 giro; 3. Gritti (Renault 5 GT Turbo) a 1 giro; 4. Micangeli-Micangeli (De Tomaso Pantera) a 2 giri; 5. Carli (AR Alfaud T3) a 4 giri; 6. Tancini (Porsche 930) a 5 giri.

Raggruppamento 4

1. Rondinelli-Rondinelli (Porsche 911 Carrera 2) 26 giri in 1.00'27"/186; 2. Gerardi (Ford Sierra Cosworth) a 3 giri; 3. Gentilini (Peugeot 205 GT) a 4 giri; 4. Garofalo (Lancia delta Int.) a 5 giri.

In questa immagine, la gara monzese è partita da poco. Davanti a tutti c'è la De Tomaso Pantera di Micangeli-Micangeli, autori della pole position e al comando per alcuni giri. In alto a destra, l'Alpine Renault A110 di Messa.

in gara e togliendo lucidità ai piloti. Questo soprattutto nella serie tricolore, dove il torrido clima ha mietuto vittime già al primo giro delle prove ufficiali, allorquando un incidente multiplo, certamente evitabile, ha coinvolto la De Tomaso Pantera dei fratelli Micangeli, la Porsche 911 di Damiani-Benusiglio e l'Alfa Romeo GT di Cernuschi. Il risultato di questa carambola è che le auto ne sono uscite piuttosto danneggiate e che la vettura della Casa di Stoccarda ha dovuto addirittura dare forfait. In gara, dopo pochi giri condotti in testa, l'autore della pole position Marco Micangeli, della partita su una splendida e super competitiva De Tomaso Pantera Gruppo 5, ha iniziato ad avere grossi problemi di surriscaldamento, riuscendo infine a rag-

giungere il traguardo al "piccolo trotto". Non è andata meglio a Mario Massaglia, il suo avversario più competitivo, che con la sua Porsche 935 turbo si è dovuto arrendere, fermandosi definitivamente al box. Al comando sono così passati Rondinelli-Rondinelli (Porsche 911 Carrera 2), che mantenendo un ritmo prudenziale sono infine riusciti ad aggiudicarsi il successo assoluto e di Raggruppamento 4 davanti a Zorzi-Zorzi (Porsche 935), i migliori del Raggruppamento 3. Per la cronaca gli Zorzi non sono parenti, ma solamente amici. Terza piazza in ordine generale per Denti-Denti (Porsche 911 Rs), i più veloci del Raggruppamento 2. Amaro ritiro, invece, per Riccardo Messa che, in gara sulla sua veloce Alpine A110, ha dovuto cedere la

BLUNIK

Il sistema di cronometraggio per rally di regolarità.

- Affidabile, preciso, semplice, trasparente e sportivo.
- Precisione al decimo di secondo e al metro.
- Rapidità e chiarezza nella pubblicazione dei risultati.



Per informazioni più dettagliate info@blunik.com www.blunik.com



► **VELOCITÀ AUTOSTORICHE: BANDIERA ROSSA A IMOLA, VITTORIE "A METÀ" PER I RAIMONDI, JELMINI, ZARDO/ZORZI E I RONDINELLI**

È stata la bandiera rossa la protagonista principale della gara di Imola, sesta prova del Campionato Italiano Velocità Autostoriche; bandiera sventolata poco prima della metà gara per la pista resa inagibile dall'olio perso dalla Porsche 935 di Massimo Guerra. Punteggi dimezzati dunque per tutti i protagonisti.

La "rossa" non è stata tuttavia l'unico colpo di scena del fine settimana romagnolo. In qualifica la più veloce è la Porsche 930 di Giovanni Gulinelli, vittima poco dopo di un violento impatto contro il muro sul rettilineo per la perdita dell'ala posteriore in piena accelerazione. Vettura distrutta e frattura al piede per il pilota del Team Italia. Nelle prove libere un altro incidente aveva eliminato la Peugeot 205 di Silvio Gentilini dal 4° Gruppo.

Al via di gara è proprio Massimo Guerra a dettare il ritmo, seguito dalle Porsche 935 di Massaglia e di Zardo/Zorzi, con Zardo nel ruolo di primo inseguitore. Al settimo passaggio il cedimento improvviso e violento del motore della vettura dei battistrada: centinaia di metri di pista inondata d'olio imponevano dapprima l'ingresso della Safety Car e poi, visto lo stato dell'asfalto e la necessità di ripristinarlo, l'esposizione della bandiera rossa quando erano trascor-

si 27' dei 60' di gara previsti.

A quel punto, nel 1° Raggruppamento sono andati a podio nell'ordine Romolo e Raffaele Raimondi (Jaguar E, a *destra sopra*), Gilles, Giovanni e Vito Truglia (TVR Griffith) e Francesco Pantaleo e Giovanni Serio (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA). Il 2° Raggruppamento è stato vinto invece da Giacomo Jelmini (*in mezzo*) davanti a Paolo Marzatico/Roberto Denti, tutti su Porsche 911; il terzo gradino del podio sfuggiva a Massimiliano Lodi che, all'ingresso della Safety Car, entrava ai box per la sosta imposta salvo poi rientrare in pista e vedere la gara interrotta il giro dopo, cedendo il posto a Gabriele e Roberto De Rui (Ford Escort). Nel 3° Raggruppamento podio per Zardo/Zorzi, Massaglia e Marco Meloni (Bmw CSL 3.0). Nuova affermazione, infine, di Cesare ed Enrico Rondinelli (Porsche 911/964 RS, a *lato in basso*) nel 4° Gruppo, davanti a Enzo Ferlito e Francesco Liberatore (Alfa Romeo 75) ed Emiliano Gerardi (Ford Sierra).

Il 20/21 ottobre, settimo appuntamento a Misano Adriatico, ultimo organizzato da Peroni Race; l'ultima prova di campionato sarà, come da tradizione, la 2 Ore di Magione il 25 novembre.

www.gruppoperonirace.it



Autostoriche, ad Imola spettacolo dimezzato

Di [nicomali71](#) giovedì 20 settembre 2018

Nuova splendida gara per la Porsche dei Rondinelli, primi in 4. Gruppo

4.Raggruppamento



Il 4.Gruppo vede la brillante vittoria dei bolognesi Enrico e Cesare Rondinelli con la Porsche 911 Carrera 2 964 ex-Super Cup. La Porsche viola e bianca dell'equipaggio bolognese sale fino alla terza posizione della classifica "aggregata" e lo stop della competizione preclude ai Rondinelli la possibilità di salire ancora più in alto. Secondo posto per la Alfa Romeo 75 di Liberatore e Ferlito. La vettura del team veronese compie una buona gara e precede la Ford Sierra Cosworth Mkl di Emiliano Gerardi. Alle spalle del frusinate troviamo la Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde di Enzo Armellini e Enrico Gaspari. La vettura, con un passato in CIVM e Driver's Trophy, regge abbastanza bene il confronto con le più potenti avversarie.

Prossima gara di campionato il 21 di Ottobre a Misano Adriatico, in provincia di Rimini.



CLASSIFICA ASSOLUTA
6ª prova - Imola (BO), 15-16 settembre 2018

POS.	EQUIPAGGIO	VETTURA	TEMPO/DISTACCO
1*	Zardo-Zorzi	Porsche 935 Turbo	9 giri in 18'27"527 (1° Gr. 3)
2*	Massaglia	Porsche 935 Turbo	a 34"993
3*	Rondinelli C.-Rondinelli E.	Porsche 911 Carrera 2	a 1'21"908 (1° Gr. 4)
4*	Meloni M.	BMW 3.0 CSL	a 1'35"337
5*	Jelmini	Porsche 911 3.0	a 1'35"724 (1° Gr. 2)
6*	Denti	Porsche 911 RS	a 1'57"750
7*	Liberatore-Ferlito	Alfa Romeo 75	a 2'04"210
8*	Turizio C.-Turizio F.	Fiat 128 Coupé	a 2'47"987
9*	Gerardi	Ford Sierra Cosworth	a 2'48"497
10*	De Rui R.-De Rui G.	Ford Escort RS	a 1 giro
11*	Raimondi Ra.-Raimondi Ro.	Jaguar E Type	a 1 giro (1° Gr. 1)
12*	Truglia-Giovanini	TVR Griffith 400	a 1 giro
13*	Meloni D.	Ford Escort Twin Cam	a 1 giro
14*	Grassetto P.-Grassetto S.	Porsche 911 2.7	a 1 giro
15*	Chiaromonte Bordonaro-Merendino	Renault Alpine A110	a 1 giro
16*	Marazzi	Porsche 911 SC	a 1 giro
17*	Limuti-Crescenti	BMW 2002 i	a 1 giro
18*	Pucci	Mini Marcos 1.3 GT	a 1 giro
19*	Piatto	Fiat Ritmo 75	a 1 giro
20*	Arnellini-Gaspari	Alfa Romeo 33 QV	a 1 giro
21*	Lodi M.	Porsche 911 3.0	a 1 giro
22*	Guerra	Porsche 935 Turbo	a 2 giri
23*	Lonardi	Alfa Romeo 2000 GTV	a 2 giri
24*	Boldo-Giovanetti	Austin Cooper S	a 2 giri
25*	Lodi R.	Alfa Romeo Giulia 1.3 GT	a 2 giri
26*	Papa	Fiat 128	a 2 giri
27*	Fiorini	Fiat 128 Rally	a 2 giri
28*	Micangeli Mau.-Micangeli Mar.	De Tomaso Pantera GT5	a 3 giri

Giro più veloce: Guerra (Porsche 935 Turbo) in 1'53"631

Imola (BO), 6ª prova

È la bandiera rossa la protagonista della sesta prova di Imola del Campionato Italiano Autostoriche il 15 e 16 settembre: sventolata infatti poco prima di metà gara, per la pista resa pericolosa e inagibile a causa dell'olio perso dalla Porsche 935 di Massimo Guerra, sancisce la fine della corsa anzitempo, assegnando punteggi dimezzati per tutti i protagonisti. La bandiera rossa non è stata

comunque l'unico colpo di scena del weekend. In qualifica la più veloce è la Porsche 930 di Giovanni Gulinelli, autore tuttavia di un violento impatto contro il muro del rettilineo per la perdita dell'ala posteriore in piena accelerazione: vettura distrutta e frattura al piede per il pilota del Team Italia. Nelle libere un altro incidente aveva invece impedito a Silvio Gentilini (Peugeot 205) di provare a dire la sua nel 4° Gruppo. Al via della gara,

Anche a Imola un'ottima gara per Rondinelli-Rondinelli al volante della Porsche Carrera 2, vincitori di Gruppo 4



Gulinelli riduce a mal partito la Porsche 930 T in un violento impatto durante le prove di Imola



A Raffaele e Romolo Raimondi va il Gruppo 1° di Imola con la Jaguar E Type



Jelmini, quinto assoluto sul circuito del Santeramo con la Porsche 911 3.0

prevista come al solito sulla distanza di un'ora e con pit-stop obbligatorio, è proprio la Porsche 935 di Massimo Guerra a dettare il ritmo, seguita dalle vetture gemelle di Massaglia e di Zardo-Zorzi, con Zardo nel ruolo di primo inseguitore. Al settimo passaggio il cedimento improvviso e violento del motore della vettura di testa inonda però la pista di olio per diverse centinaia di metri, imponendo prima l'ingresso della Safety Car e poi, constatato lo stato di pericolosità della pista, l'esposizione della bandiera rossa e la fine anticipata della gara, quando sono trascorsi 27 dei 60 minuti previsti. Punti dimezzati dunque per tutti i protagonisti, anche in ottica di campionato.

IN QUALIFICA LA PIÙ VELOCE È LA PORSCHE 930 DI GIOVANNI GULINELLI, AUTORE TUTTAVIA DI UN VIOLENTO IMPATTO CONTRO IL MURO DEL RETTILINEO PER LA PERDITA DELL'ALA POSTERIORE

A questo punto il congelamento delle posizioni al giro precedente l'esposizione della bandiera rossa sancisce le posizioni finali di classifica. Nel 1° Raggruppamento salgono sul podio nell'ordine Romolo e Raffaele Raimondi (Jaguar E), Gilles Giovanni e Vito Truglia (TVR Griffith) e Francesco Pantaleo

e Giovanni Serio (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA). Ad aggiudicarsi il 2° Raggruppamento è invece Giacomo Jelmini, davanti a Paolo Marzatico-Roberto Denti, tutti su Porsche 911. Il terzo gradino del podio invece sfugge a Massimiliano Lodi, che all'ingresso della Safety Car ne approfitta per entrare subito ai

box per la sosta obbligatoria e viene beffato al rientro in pista con l'interruzione della gara proprio al giro successivo. Sono quindi Gabriele e Roberto De Rui (Ford Escort) a ereditare il terzo posto di Gruppo. Zardo-Zorzi, Massaglia e Marco Meloni (BMW CSL 3.0) compongono infine il podio del 3° Gruppo. Infine nuova affermazione di Cesare ed Enrico Rondinelli su Porsche 911 RS Carrera 2 nel 4° Gruppo, davanti a Enzo Ferlito e Francesco Liberatore (Alfa Romeo 75), e terzo posto per Emiliano Gerardi (Ford Sierra Escort), anche lui troppo lesto a guadagnare il box all'ingresso della Safety Car e scivolato di un gradino in classifica.



L'ULTIMA GARA IL 2 DICEMBRE ALL'AUTODROMO BORZACCHINI DI MAGIONE

due decimi da Mario Massaglia (Porsche 935). Terza piazza per la 930 di Massimo Ronconi, per occasione condivisa con Marco Zorzi, essendo iullinelli ancora convalescente dopo l'incidente di Imola. Proprio questi tre equipaggi danno spettacolo in pista con Massaglia subito a fare la lepre. In prossimità della sosta obbligatoria ecco però l'avvicendamento al vertice della corsa, che prima passa per due tornate ai primatisti del 4° Gruppo, Rondinelli padre e figlio, ultimi a effettuare il pit-stop, e poi arriva nelle mani di Marco Zorzi. Il più veloce in pista è però Denny Zardo, subentrato a Giorgio Zorzi già al decimo passaggio all'apertura della finestra della sosta obbligatoria. Il suo forcing lo porta a conquistare la testa della corsa al venticinquesimo passaggio, a meno di otto minuti dalla conclusione. Purtroppo però un lungo per una scivolta causata dall'olio in pista ne vanifica tutto il lavoro, con la vittoria assoluta e di gruppo che dunque passa al duo Ronconi-Zorzi, davanti a Massaglia e a Marco Meloni su BMW CSL 3.0. Ferrata anche la sfida per il 1° Gruppo, dove a puntarla sono Vito Truglia e Gilles Giovannini: a loro rincorsa alla Jaguar E di Romolo e Raffaele Raimondi si concretizza a cinque tornate dalla conclusione. Terzo posto per Carlo Boiò e Mimmo Giovannetti su Austin Cooper S.

CLASSIFICA ASSOLUTA

7ª prova - Misano Adriatico (RN), 20-21 ottobre 2018

POS. EQUIPAGGIO	VETTURA	TEMPO/DISTACCO
1° Ronconi-Zorzi M.	Porsche 930 Turbo	29 giri in 180'35"993 (1° Gr. 3)
2° Massaglia	Porsche 935 Turbo	a 11"494
3° Rondinelli C.-Rondinelli E.	Porsche 911 Carrera 2	a 49"717 (1° Gr. 4)
4° Meloni P.	Ford Escort	a 52"291 (1° Gr. 2)
5° Meloni M.	BMW 3.0 CSL	a 1'04"915
6° Zorzi G.-Zardo	Porsche 935 Turbo	a 1 giro
7° Turzio G.-Turzio F.	Fiat 128 Coupé	a 1 giro
8° Liberatore-Ferlito	Alfa Romeo 75	a 1 giro
9° Cabianca-Sala	Porsche 911 3.0	a 1 giro
10° Truglia-Giovannini	TVR Griffith 400	a 1 giro (1° Gr. 1)
11° Denti F.-Denti M.	Porsche 911 3.0	a 1 giro
12° De Rui R.-De Rui G.	Ford Escort RS	a 1 giro
13° Raimondi Ra.-Raimondi Ro.	Jaguar E Type	a 1 giro
14° Meloni D.	Ford Escort Twin Cam	a 1 giro
15° Grassetto P.-Grassetto S.	Porsche 911 2.7	a 1 giro
16° Gerardi	Ford Sierra Cosworth	a 2 giri
17° Chiaramonte Bordonaro-Merendino	Renault Alpine A 110	a 2 giri
18° Zanella-Piatto	Fiat Ritmo 75	a 3 giri
19° Pucci	Mini Marcos 1.3 GT	a 3 giri
20° Limati-Crescenti	BMW 2002 Ti	a 3 giri
21° Gritto	Renault 5 Turbo Maxi	a 3 giri
22° "Toby"	Opel Kadett GTE	a 4 giri
23° Gentilini-Cantù	Peugeot 205 GTI	a 4 giri
24° Giovannetti-Boiò	Austin Cooper S	a 4 giri
25° Benusiglio-Lonardi	Alfa Romeo 2000 GTV	a 4 giri
26° Papa	Fiat 128	a 7 giri

Giro più veloce: Danny Zardo (Porsche 935 Turbo) in 1'46"025

Senza storia invece le vittorie del 2° e 4° Gruppo. Nel 2° Paolo Meloni non ha praticamente rivali con la sua Ford Escort e taglia il traguardo con un giro di vantaggio sulle 911 3.0 di Mario Sala-Andrea Cabianca e Matteo e Filippo Denti. Cesare ed Enrico Rondinelli inanellano l'en-

nesima vittoria stagionale nel 4° Gruppo con la loro Carrera 2, che si sta dimostrando, oltre che veloce, anche affidabile. Con loro sul podio anche Francesco Liberatore ed Enzo Ferlito su Alfa Romeo 75 ed Emiliano Gerardi su Ford Sierra Cosworth. L'ultima gara del Campionato Italiano Autostoriche del 2 dicembre sull'autodromo Borzacchini di Magione assegnerà i titoli definitivi di Campione Italiano 2018.

Per informazioni
Gruppo Peroni Race
Via dei Prati della Farnesina, 57
00135 Roma
Tel. 06/5441335
www.gruppoperonirace.it
info@gruppoperoni.it



Enrico e Cesare Rondinelli, terzi assoluti e ancora primi di Gruppo a Misano con la Porsche 911 Carrera 2

Misano Adriatico (RN), 7ª prova

Dopo una prova combattuta come non si vedeva da tempo, l'ultimo giro della gara di Misano riserva sorprese. Il Campionato Italiano Autostoriche si congeda dal weekend del Gruppo Peroni Race con le vittorie di Vito Truglia-Gilles Giovannini su TVR Griffith 400 nel 1° Gruppo, Paolo Meloni su Ford Escort nel 2° Gruppo, Massimo Ronconi-Marco Zorzi su Porsche 930 nel 3° Gruppo e Cesare ed Enrico Rondinelli su Porsche 911 Carrera 2 nel 4° Gruppo. Nell'unico turno di qualifica si capisce immediatamente che sarà nuovamente il 3° Gruppo quello più combattuto. Il miglior crono è fatto segnare dalla Porsche 935 di Denny Zardo (in equipaggio con Giorgio Zorzi), incalzato a poco più di



Truglia-Giovannini con la TVR Griffith 400 si aggiudicano il 1° Gruppo a Misano



A Ronconi-Zorzi con la Porsche 930 Turbo va l'assoluta di Misano

Autostoriche, Ronconi e Zorzi sbancano Misano

Di nicopatrizi mercoledì 24 ottobre 2018

Grandi prove "di famiglia" per i Rondinelli ed i Meloni



Il Round di Misano del Campionato Italiano Autostoriche registra parecchi brividi come la collisione al primo giro che coinvolge la Porsche 911 di Paolo Marzatico e Filippo Marazzi, con il primo fermo in pista costringendo ad una neutralizzazione, ed una sequenza di testacoda nella seconda parte di gara dovuti ad olio in pista al Curvone che viene risolta solo ricompattando il gruppo dietro la Safety Car per consentire una pulizia accurata del tracciato. Alla fine a vincere è la Porsche 930 di Massimo Ronconi e Marco Zorzi davanti alla Porsche 935 di Mario Massaglia ed alla Porsche 911 Carrera 2 Supercup di Cesare ed Enrico Rondinelli. I due bolognesi, nonostante un testacoda di papà Cesare sull'olio già citato ad inizio articolo, sbancano il 4.Raggruppamento e beneficiano dello stop della Porsche 935 di Giorgio Zorzi e Denny Zardo all'ultimo giro per noie tecniche, restando così in piena corsa per il Campionato Autostoriche che quest'anno tornerà a chiudersi a Magione in occasione della 2 Ore dedicata ad Anchise Bartoli, il 25 Novembre. Ai piedi del podio c'è la grande gara dei portacolori della W&D Racing Team. Il glorioso team di San Marino nonostante la scomparsa del "decano" Walter continua a brillare con Paolo, quarto con la Ford Escort Mexico e vincente nel 2.Raggruppamento, e Marco quinto assoluto con la Bmw Csl 3.0. Da menzionare anche il buon piazzamento di Davide Meloni con un'altra Ford Escort Mexico. Al settimo posto funziona finalmente a puntino la veloce Fiat 128 Coupè di Cosimo e Francesco Turizio che precede la più "fresca" Alfa Romeo 75 di Cosimo Turizio e Francesco Liberatore schierata dal veronese Ferlito. Noni Cabianca e Sala con una Porsche 911 davanti alla TVR Griffith di Vito Truglia e Gilles Giovannini che sbanca ancora una volta il 1.Raggruppamento e sconfigge la ben più recente Porsche 911 di Matteo e Filippo Denti. La corsa non ha registrato molti ritiri ed è stata caratterizzata da un cielo sempre più plumbeo. Molto vario il lotto delle auto al via. A bolidi "antichi" come la Mini Marcos 1.3 GT di Massimo Pucci, la Jaguar E-Type di Romolo e Raffaele Raimondi o la Austin Cooper S di Mimmo Giovannetti e Carlo Boido si sono alternate auto più "nuove" come la Ford Sierra Cosworth di Emiliano Gerardi e la Peugeot 205 Gti di Umberto Cantù e Silvio Gentilini. Diverse di queste vetture, come la Opel Kadett di "Toby" e la Fiat 128 di Loris Antonio



A sinistra, la Porsche 911 Sc di Denny Zardo e Giorgio Zorzi, i più veloci sulla pista perugina. Sopra, davanti a tutti c'è la TVR Griffith 400 di Vito Truglia, Gilles Giovannini e Thomas Giovannini. A destra, la Porsche 911 Carrera 2 di Enrico e Cesare Rondinelli. Sotto, la guest star Emanuele Piro.



vittoria fino a 2" dalla fine sono stati Andrea Tessaro (Dallara X1/9), bloccato però proprio sul finire da un problema elettrico, ma comunque secondo, e Massimo e Marco Guerra, padre e figlio, che hanno vinto con merito guidando con accortezza la loro Alfa Romeo GTA 1600. Nel Raggruppamento 1 Giovanni Serio e Franco Mischi (Alfa Romeo GTA) hanno preceduto Carlo Boido e Mimmo Giovannetti (Mini Cooper S), mentre nel Raggruppamento 4 i solitari Claudio Regazzoni, Luigi Coppini e Andrea Manzoni (Opel Corsa GS) hanno concluso con grande soddisfazione la loro fatica. Massimo e Marco Guerra hanno naturalmente dominato il Raggruppamento 2, quello più numeroso, precedendo nell'ordine Francesco Tessaro (Fiat Abarth 1000), Massimo Pucci e Roberto Panunzi (Mini Marcos)



Sopra, lotta tra la Mini Cooper di Boido-Giovannetti e la Mini Marcos di Pucci-Panunzi. Sopra a destra, la Fiat Abarth 1000 di Francesco Tessaro. A sinistra, la Fiat X1/9 di Andrea Tessaro e l'Alfa Romeo Alfasud di Crocchini-Tani. A destra, la Fiat Ritmo 75 di Piato-Zanella.



e Marco Simoncini e Renato Benusiglio (Alfa Romeo GT 1600). Da parte sua Andrea Tessaro ha dominato il Raggruppamento 3 davanti a Roberto Piato e Luca Zanella (Fiat Ritmo 75 L) e a Sanzio Cappellini Pierluigi Calzuola (VW Golf GT). Un vero peccato il ritiro di Matteo Panini (Ginetta G12) e Loris Papa (Fiat 128), che sulla pista bagnata hanno comunque fatto valere la qualità delle loro vetture.

Oltre 1.600 cc. Nella gara delle cilindrata maggiori, caratterizzata dalla variabilità del tempo (la corsa è iniziata con la pioggia e finita con l'asfalto asciutto), molto hanno inciso le scelte dei piloti nel momento del cambio gomme, che ha determinato alcune modifiche nelle posizioni di testa. La vittoria è andata a Denny Zardo e Giorgio Zorzi (Porsche 911 Sc), che hanno preceduto di stretta misura il trio composto da Giovanni Gulinelli, Massimo Ronconi e Marco Zorzi, che con la loro Porsche 930 Turbo sono stati davanti nell'ordine agli strepitosi Bruno Mazzuoli e Amerigo Bigliuzzi (Alfa Romeo GTV 2500) e a Giancarlo Bedetti e Gianluca Cecchini (Porsche 911 Sc). Un'altra Porsche 911, quella di Maurizio Fratti e Dario Cerati, ha dominato il Raggruppamento 2. Seconda piazza per Salvatore Limuti e Antonio Crescenti (BMW 2002 Ti). Nel Raggruppamento 1 successo in solitaria per Vito Truglia, Gilles Giovannini e Thomas Giovannini (TVR Griffith). Molto bella la lotta nel Raggruppamento 4, dove Enrico e Cesare Rondinelli (Porsche 911 Carrera 2), attardati da un cambio gomme un po' troppo lento, hanno dovuto accontentarsi del secondo posto alle spalle dell'eccellente Emiliano Gerardi (Ford Sierra Cosworth) che, continuando stoicamente con le gomme da bagnato, si è aggiudicato il successo.

Autodromo dell'Umbria (PG), 24-25 novembre 2018
2 Ore Autostoriche di Magione

FINO A 1.600 CC

Raggruppamento 1

1. Serio-Mischi (AR Giulia Sprint GTA) 62 giri in 2.02'39"259; 2. Boido-Giovannetti (Mini Cooper S) a 1 giro; 3. Tessaro (Fiat Abarth 1000 berlina) a 6 giri.

Raggruppamento 2

1. Guerra-Guerra (AR Giulia Sprint GTA) 67 giri in 2.01'17"899; 2. F. Tessaro (Fiat Abarth 1000 Berlina) a 2 giri; 3. Pucci-Panunzi (Mini Marcos GT) a 4 giri; 4. Simoncini-Benusiglio (AR GT Junior) a 6 giri; 5. Crocchini-Tani (AR Alfasud Ti) a 17 giri.

Raggruppamento 3

1. A. Tessaro (Fiat X1/9) 67 giri in 2.01'37"628; 2. Piato-Zanella (Fiat Ritmo 75 L) a 4 giri; 3. Calzuola-Cappellini (VW Golf GT) a 8 giri.

Raggruppamento 4

1. Regazzoni-Coppini (Opel Corsa GS) 56 giri in 2.01'47"107.

OLTRE 1.600 CC

Raggruppamento 1

1. Truglia-Giovannini (TVR Griffith 400) 70 giri in 2.01'19"563.

Raggruppamento 2

1. Fratti-Cerati (Porsche Rr) 72 giri in 2.02'05"971; 2. Limuti-Crescenti (Bmw 2002 Ti) a 5 giri; 3. Lonardi-Milla (AR 2000 GTv) a 9 giri.

Raggruppamento 3

1. Zardo-Zorzi (Porsche 911 SC) 74 giri in 2.01'17"714; 2. Gulinelli-Ronconi (Porsche 930) a 11"172; 3. Mazzuoli-Bigliuzzi (AR GT 2000) a 5 giri; 4. Bedetti-Cecchini (Porsche 911 SC) a 6 giri; 5. Toby-Grazzini (Opel Kadett GT/E) a 8 giri; 6. Blumax-Piro (AR Gtv 2000) a 11 giri; 7. Massaglia (Porsche 935 Turbo) a 11 giri.

Raggruppamento 4

1. Gerardi-Sierra RS Cosworth) 71 giri in 2.01'42"264; 2. Rondinelli-Rondinelli (Porsche 911 Carrera 2) a 1 giro; 3. Benusiglio-Gentili (Peugeot 205) a 5 giri.



Ti trovi in: [Gareclassiche](#) > [Velocità in circuito](#)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

28 novembre 2018 | di [Redazione Ruoteclassiche](#)



Rondinelli-Rondinelli, 2° titolo da record su Porsche 964

Doppietta di Cesare ed Enrico Rondinelli, che si aggiudicano il Campionato Italiano Velocità Autostoriche - IV Raggruppamento - per il secondo anno consecutivo.

A decretare la vittoria del campionato il sesto posto assoluto (secondo di raggruppamento) alla 2 ore di Magione, andata in scena lo scorso weekend all'Autodromo dell'Umbria.



RONDINELLI-RONDINELLI PORSCHE 964 [FOTO CLAUDIA CAVALLERI]

Doppietta con due icone tedesche. Per la Porsche **911 Carrera 2 (964)** Gruppo B di Cesare ed Enrico Rondinelli, che ha corso con gli adesivi della testata "Youngtimer", le cose si sono messe in discesa solo a partire dalla seconda ora di gara. L'affiatata coppia padre-figlio, con una tattica perfetta, è riuscita a conquistare un buon sesto posto, esattamente il piazzamento che serviva per conquistare il titolo con certezza matematica. Dopo quello conquistato lo scorso anno con una BMW M3 E30, per Rondinelli-Rondinelli è il secondo titolo tricolore riservato alle storiche costruite tra il 1982 e il 1990.

Un anno ricco di successi per le Porsche storiche. Un bel capitolo di motorsport per la Porsche, che nell'anno dei festeggiamenti per il settantesimo anniversario ha visto tante 911 della "vecchia guardia" (quelle con il motore raffreddato ad aria) distinguersi nei principali campionati italiani per auto storiche, sia in pista sia nei rally. Una menzione particolare spetta alla 964 dei campioni Rondinelli-Rondinelli, prima Porsche in Italia (e seconda in Europa) ad aver ottenuto il Passaporto Tecnico per correre.

Inaugurò la Carrera Cup. Un successo che, continuando a giocare con gli anniversari tondi, è arrivato proprio a trent'anni dal debutto della serie 964, la versione della 911 che ha dato inizio alla Carrera Cup, trofeo monomarca tra i più in voga ancora oggi. Rispetto alla versione Cup, la Gruppo B ha un peso di 70 chili superiore e un impianto frenante meno potente. Tuttavia l'ottima preparazione della Rennsport - durata solo tre mesi - ha permesso di ottenere un'auto molto competitiva sin dalle prime tappe del campionato.

Una vittoria da record. Una performance tale, quella dei Rondinelli, che se il regolamento avesse previsto un titolo generale, i due l'avrebbero vinto a mani basse aggiudicandosi l'ipotetico primato assoluto. Una buona parte del merito per il titolo va anche a **alteam RS Historics**, che ha seguito l'auto durante tutta la stagione con competenza e professionalità.

TAGS [campionato italiano velocità autostoriche](#) [porsche](#) [youngtimer](#)

Vittoria del Campionato Italiano Velocità Autostoriche per i Rondinelli e la 911 Carrera 2 Gr. B

28/11/2018 | COMUNICATO STAMPA GULFBLUE

Cesare ed Enrico Rondinelli vincono il Campionato Italiano Velocità Autostoriche - IV Raggruppamento - su Porsche 911 Carrera 2 (1964) Gruppo B

Bologna, 27 Novembre 2018 - La 2 ore di Magione svoltasi lo scorso fine settimana ha decretato i vincitori del Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2018: la gara di durata, con punteggio doppio, ha così regalato a Cesare ed Enrico Rondinelli - padre e figlio - il titolo tricolore riservato alle auto storiche del IV Raggruppamento (1982-1990).

La vittoria del Campionato è stata tutt'altro che scontata, poiché la certezza matematica si è avuta solamente allo scoccare della seconda ora di gara nell'autodromo umbro. Una gara svolta con tattica del tutto conservativa proprio per non rischiare di veder svanire gli sforzi profusi durante l'anno. La Porsche 911 Carrera 2 (1964) Gruppo B del 1990 dei Rondinelli è giunta sotto la bandiera a scacchi in 6° piazza assoluta e 2° di raggruppamento; quello che bastava per vincere anche nel 2018, dopo il titolo dello scorso anno con la BMW M3 E30.

In un 2018 non particolarmente ricco di vittorie per Porsche, che proprio quest'anno celebra il suo 70° anniversario, le 911 della "vecchia guardia" - caratterizzate dal classico boxer 6 cilindri raffreddato ad aria - si sono distinte nei Campionati Italiani riservati alle storiche sia in pista che nei rally e in salita. Tra queste, la 964 dei Rondinelli è stata la vera novità: la prima in Italia e la seconda in Europa ad ottenere il Passaporto Tecnico per correre.

Questo titolo è stato anche il modo migliore per celebrare i 30 anni dal debutto della serie 964, prima versione di 911 su cui si è basata la Carrera Cup che da allora riempie le griglie dell'omonimo monomarca, ancora oggi sulla cresta dell'onda. La 911 Carrera 2 Gruppo B altro non è che una Carrera Cup, modello ufficialmente non ammesso tra le storiche (come tutte le auto dei campionati monomarca) secondo le norme FIA.

Rispetto alla versione Cup, la Gruppo B è svantaggiata per un peso superiore di circa 70 chili ed un impianto frenante di minori dimensioni, derivato dalla 964 Carrera 2 di serie. Tuttavia un'ottima preparazione ad opera della Rennsport - in soli tre mesi - della scocca, del motore e dell'assetto hanno permesso di conquistare ottimi risultati fin da subito, concludendo le gare quasi sempre sul podio assoluto. Purtroppo nel Campionato Italiano Velocità Autostoriche non è previsto un titolo generale, altrimenti i Rondinelli e la loro 911 avrebbero conquistato un ipotetico primato tra tutti i quattro raggruppamenti.

Merito del titolo va anche al team RS Historics (www.rshistorics.com) che ha seguito l'auto durante tutta la stagione in maniera impeccabile con competenza e professionalità. L'appuntamento per la famiglia Rondinelli, il team RS Historics e la Porsche 911 Carrera 2 è fissato per la prima gara del Campionato 2019.

(Crediti foto: Claudia Cavalleri)



Contatti



GT3 srl | www.gulfblue.it | Enrico Rondinelli | 339-5496293 | e.rondinelli@gulfblue.it