

**G** ATTUALITÀ  
MODENA CENTO ORE

# *Una gara davvero* **INTERNAZIONALE**

La manifestazione organizzata da Scuderia Tricolore e Canossa Events ha visto il 90% dei suoi partecipanti provenire dall'estero. Nella sezione Velocità il successo è andato a Daniele Perfetti e Alan Scorcioni, che con una Porsche 911 Carrera 3.0 Rsr del 1975 hanno preceduto Andrew Siddal e Seb Garcia Perez, della partita su una Ford Escort RS 1800 del 1975. Nella sezione Regolarità vittoria di Philip Vlieghe e Oliver Laporte, in gara su una AC Shelby Cobra 427 del 1965



**CHE ATMOSFERA...**  
Una bella immagine serale  
in pista per i protagonisti  
della Modena Cento Ore.



fotografie COURTESY OF CANOSSA EVENTS

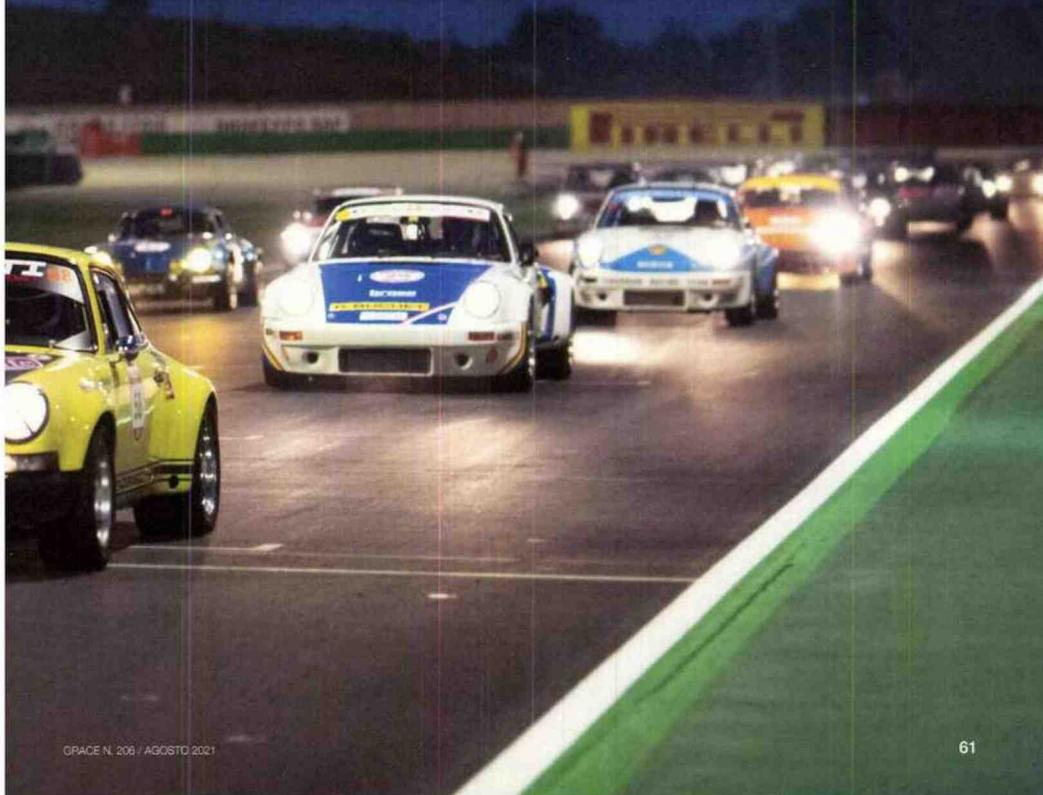
**1**.000 chilometri e **100** ore per la ventunesima edizione della *Modena Cento Ore* che, organizzata dalla *Scuderia Tricolore* e da *Canossa Events*, ha portato gli equipaggi in gara a competere tra Rimini, Firenze e Forte dei Marmi, prima dell'arrivo finale di Modena. A questi numeri si aggiungono i **4** autodromi (Misano World Circuit, Circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola, Mugello Circuit, Autodromo di Modena) su cui si sono disputate le gare in pista, le **9** prove speciali in salita andate in scena sulle strade più belle dell'Appennino del centro-nord d'Italia, le **9** prove di media, **1** super prova speciale in pista, i **14** marchi automobilistici rappresentati, le **4** città

arrivo di tappa, il **90%** di percentuale di partecipanti provenienti dall'estero, che confermano la *Modena Cento Ore* come uno degli eventi più internazionali del settore, le **0** emissioni residue di CO<sub>2</sub>, le oltre **600** persone coinvolte a vario titolo nell'evento, tra organizzazione, staff, personale sportivo, cronometristi, fotografi, cameramen e quanto altro. Alla fine, malgrado alcune limitazioni organizzative imposte dalla pandemia, i partecipanti sono riusciti a godere appieno di questi pochi giorni di... libertà automobilistica.

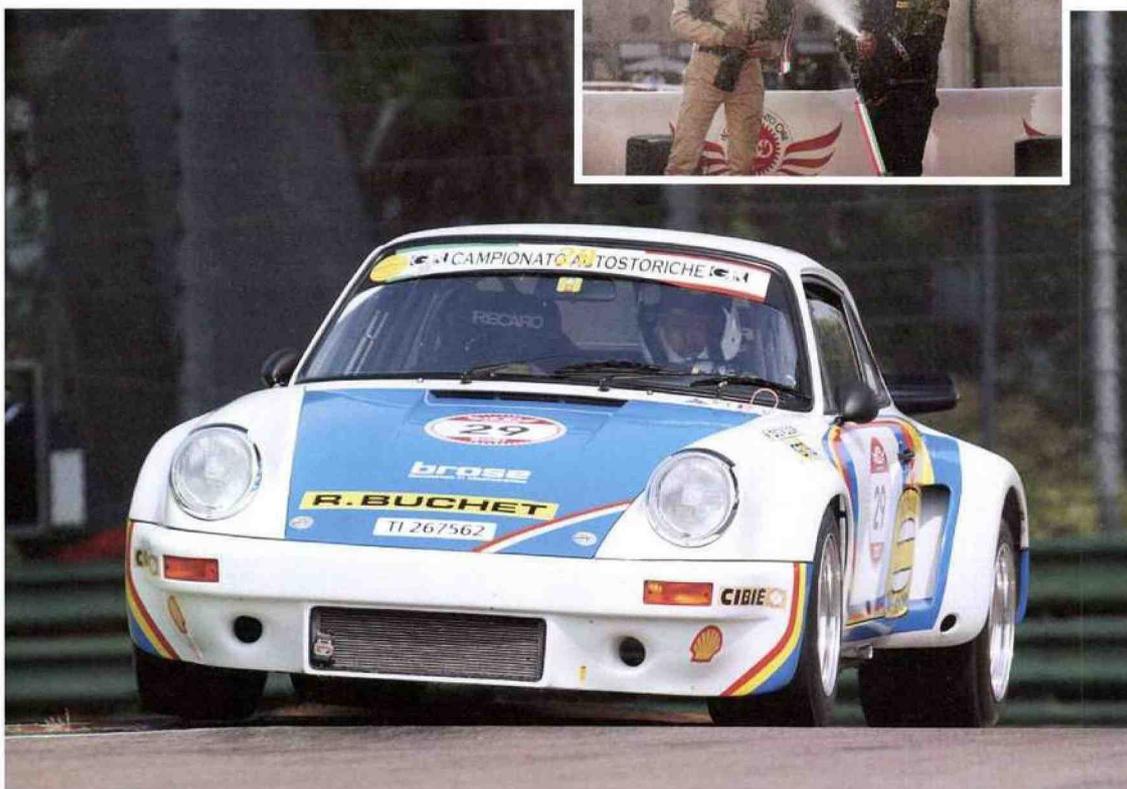
#### LE AUTO

Tra le vetture che hanno partecipato alla ventunesima edizione della *Modena Cento Ore*, alcune meritano

una menzione per la loro meravigliosa storia, il più delle volte sportiva. Senza ombra di dubbio le auto più ammirate sono state le due Ferrari 250 GT SWB Competizione del 1960 e del 1961, rispettivamente portate in gara da Martin e Susanne Halusa e da Adrian e Nicholas Beecroft. A parte l'essere considerati tra i più importanti pezzi da collezione al mondo, entrambe le macchine hanno corso in passato, ottenendo risultati di rilievo. Vederle quindi gareggiare nella sezione Competizione è stata per tutti una grandissima emozione. Impossibile non sottolineare che la 250 GT SWB del 1961 (telaio 2129GT9) di Beecroft-Beecroft è quella che proprio nel 1961 vinse la *Tour de France* e finì seconda assoluta alla



**G** **ATTUALITÀ**  
MODENA CENTO ORE



1000 Km di Monthlery, oltre ad aggiudicarsi la classe GT nel *Gran Premio di Rouen* e a terminare seconda assoluta alla *24 Ore di Le Mans*. Daniele Perfetti e Alan Scorcioni, al debutto alla *Modena Cento Ore*, hanno invece portato in gara la Porsche 911 Carrera 3.0 Rsr del 1974 (telaio 9114609051) che nel 1976 vinse la classe GT alla *24 Ore di Le Mans* con l'*Ecurie Robert Buchet* e si impose anche nel *Tour de France*. Da parte loro Christian Chambord e Patrick Fourestie hanno corso con l'Alpine Renault A110 1800 ex ufficiale (telaio 18010), che nel 1972 partecipò al *Tour Auto* con Jean Pierre Nicolas e Jean Todt, disputando anche il *Tour de Corse*. Tra le Alfa Romeo, notevole la 1750 GTAm del 1970 (telaio AR2438264) di Michael Vos e Ludwig Yuergen, che nel 1974 vinse

la classe al *Giro d'Italia*. L'unica Lancia Stratos presente era la Gruppo 4 del 1975 (telaio 829AR0001936) di Pierre Mellinger e Tommaso Gelmini, ex vettura del *Jolly Club* e di Ferdinando Montaldo. Per quanto riguarda le Porsche, notevole la 911 Carrera Rsr del 1975 (telaio 9114600597), ex vettura della Squadra Corse Kremer nella stagione 1975-1976, con livrea Camel, portata in gara da Didier e Dominique Cazeaux. Spostandoci alle vetture iscritte nella sezione Regolarità, meritano di essere citate la Jaguar C-Type del 1952 (telaio XKC016) di Joel e Alva Berg, che nel 1953 disputò con il suo primo proprietario il *Rallye Soleil-Cannes*, la *Monthlery Autodrome Driver* e la *Mille Miglia*. Non meno interessante la Maserati 200 S del 1956 (telaio

2405) di Enzo e Federico Moroni che vanta un palmares davvero speciale. Vettura della *Squadra Corse Maserati*, nel 1956 corse con Stirling Moss al *Gran Premio Supercorte Maggiore* e con Cesare Perdica al *Gran Premio di Bari*. Sempre nella sezione Regolarità era presente la Ferrari 308 GTB (telaio ZFFHA01B000022409) di Oscar Brocades Zaalberg e Evan Chersberghen, un vero mostro sacro tra questo tipo di vetture, che all'epoca corse nei rally guidata da Harri Toivonen. Degna di nota anche l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA del 1965 (telaio 613013) di Alessandro e Chantal Van Hellenberg Hubar, che nel 1966 concluse seconda assoluta la *Coppa Fisa* di Monza con Nanni Galli e venne poi preparata e usata per correre da Angelo Roberto Chiapparini.





**SI FA SUL SERIO**

A sinistra, Daniele Perfetti e Alan Scorcioni festeggiano il successo ottenuto nella sezione Velocità con la loro Porsche 911 3.0 Rsr. Sopra, la Ford Escort Rs 1800 di Andrew Siddal e Seb Perez. A destra, l'Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm di Timm Peter Meinrenken e Lara Charlotte Schwiering.



**L'EDIZIONE 2021**

L'edizione 2021 della *Modena Cento Ore* ha confermato che questa manifestazione è una delle più apprezzate a livello internazionale. La sua formula fatta di gare in pista, lunghi e panoramici trasferimenti e prove in salita la rende davvero speciale. Ma quello che la rende unica è il fatto che i piloti, una volta tolti i caschi, hanno l'opportunità di scoprire alcuni aspetti della storia italiana e di godere della migliore ospitalità e della migliore cucina del Bel Paese. Come da tradizione, una parte del ricavato è stata donata in beneficenza all'associazione *Panathlon Club* di Modena per sostenere i progetti per lo sport dedicati ai ragazzi disabili. La *Modena Cento Ore* è anche l'unico evento green del settore. Confermata infatti

l'attenzione all'ambiente da parte di *Canossa Events*, che continua ad applicare il protocollo *CarbonZero* per le proprie manifestazioni e compenserà completamente le emissioni residue di CO<sub>2</sub> mediante la piantumazione di nuovi alberi nell'Appennino Tosco-Emiliano. Di fatto, la *Modena Cento Ore* rimane l'unico evento del settore a "emissioni zero". Il successo della *Modena Cento Ore* è possibile anche grazie al coinvolgimento di partner d'eccellenza come *Blackfin*, che ha creato per gli equipaggi un esclusivo modello di occhiali, *RM-Sotheby's*, casa d'asta leader mondiale nel settore, *Brose*, *Brandoli* e *I Greppi*. A conclusione dell'evento il presidente e ceo di *Canossa Events* Luigi Orlandini ha dichiarato... «È stata una grande emozione ripartire con un evento

senza troppe restrizioni. Mi dispiace solo per i tanti amici del Regno Unito e di altri Paesi che non sono riusciti a raggiungerci. Li aspettiamo il prossimo anno. Spero davvero che questa sia stata l'ultima edizione ai tempi del Covid e che il prossimo anno potremo tornare ad abbracciarci e a festeggiare liberamente».

**LE CLASSIFICHE**

Nella sezione *Competition Pre 1965-CDEF* primo posto per Thomas Kern e Stephan Peyer (Jaguar E-type, 1965), seguiti nell'ordine da Jean-Marc e Patricia Bussolini (Porsche 904 Carrera Gts, 1965) e da Mathias Körber e Roberto Restelli (Alfa Romeo Giulia Sprint GT, 1965). Nella sezione *Competition G/H/I* successo di Daniele Perfetti e Alan Scorcioni (Porsche 911 Carrera



**G** **ATTUALITÀ**  
MODENA CENTO ORE



**TRA STRADA  
E PISTA**

Nelle immagini di queste due pagine, alcune fasi della Modena Cento Ore, manifestazione che prevedeva una parte velocistica e una regolaristica.



3.0 Rsr, 1975), che hanno preceduto Andrew Siddal e Seb Garcia Perez (Ford Escort RS 1800, 1975) e Timm Peter Meinrenken e Lara Charlotte Schwiering (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, 1971). Nella sezione *Index of Performance* vittoria di Mathias Körber e Roberto Restelli (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, 1965) davanti a Ivan Verco-utere e Brigitte Verco-utere (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, 1965) e a Andrew Lawley e Brij Kotecha (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, 1965). Nella sezione *Regolarità* primo posto per Philip Vlieghe e Oliver Laporte (AC Shelby Cobra 427, 1965), seguiti da Axel e Andrea Urban (Porsche 911 T, 1972) e da Ruben Maes e Aswin Pyek (Porsche 914/6, 1970). Per quanto riguarda le classifiche suddivise per periodi, nel *Period I* successo di Alistair Oxley e Matt Edwards (Fiat 131 Abarth Rally, 1981), nel *Period II* di Daniele Per-fetti e Alan Scorcioni (Porsche 911

Carrera 3.0 Rsr, 1975), nel *Period G* di Timm Peter Meinrenken e Lara Charlotte Schwiering (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, 1971), nel *Period F* di Thomas Kern e Stephan Peyer (Jaguar E-type, 1965) e nel *Period E* di Martin e Susanne Halusa (Ferrari 250 GT SWB Competizione, 1960). Il premio speciale *Best Ferrari Crossing the Finish Line* è andato alla Ferrari 250 GT SWB Com-petizione del 1961 di Adrian Beecroft e Nicholas Beecroft. Per quanto riguarda i team, nella sezione *Regolarità* primo posto per il *Bad Boys Racing*, mentre nella sezione *Competizione* il successo è andato al *Formula GT*. Il riconoscimento riservato alle assistenze ha premiato il *Team GTO*. Il premio *Youngest Competitor* è andato a Lara Charlotte Schwiering, copilota su un'Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm del 1971, mentre il premio *Oldest Competitor* è andato a Petr Uhlir, pilota su una Jaguar MK2 del 1967.

**GIORNO PER GIORNO**  
**DAY 1 RIMINI-MISANO**

Dopo il via da Rimini, il primo impegno è stato quello della salita verso San Marino, che ha subito chiarito che le difficoltà tipiche della *Modena Cento Ore* sono tornate tutte e che se qualcuno sperava in un'edizione "più facile" per togliersi la ruggine legata alla forzata inattività si era sbagliato. San Marino ha accolto i partecipanti nelle splendide stradine del suo centro storico e poi, una volta rimasta alle spalle, ha fatto da piacevole memoria nei momenti di viaggio che hanno portato la carovana all'inizio della prima prova speciale dello Spino. Novità assoluta per la *Modena Cento Ore*, in questa prima giornata di gara sono state le vetture iscritte alla sezione *Regolarità* a fare da "apripista". Per recuperare le forze, nel meraviglioso giardino del Castello di Valenzano si è svolta una rilassante pausa pranzo. La carovana è poi ripartita verso la seconda prova speciale, quella di





Ponte alla Pierra, prima di dirigersi verso Anghiari, San Sepolcro e Città di Castello. Poi, via verso la terza prova speciale di Bocca Serriola e verso il passaggio nel suggestivo centro di Urbino. Infine il rientro verso l'Adriatico per la prima prova in pista sul *Misano World Circuit*, con due partenze in griglia per la Velocità e tre giri cronometrati per la Regolarità. Nel paddock di Misano le assistenze si sono messe all'opera per riparare i segni di qualche toccata avvenuta durante le prove speciali in salita e per preparare le macchine per i giri di pista.

#### DAY 2 AUTODROMO DI IMOLA-FIRENZE

È stata una notte corta quella di Rimini. I nottambuli al rientro dai locali hanno avuto di che divertirsi nell'assistere ai lavori in corso sulle macchine da gara ferme al Parco Fellini. I rumori di generatori, compressori e di qualche sana martellata hanno fatto da sottofondo al sonno di

chi cercava di dormire in vista della sveglia di primissima mattina. Sono stati i piloti della sezione Velocità ad accendere per primi i motori per percorrere quell'ora di strada che li separava dall'*Autodromo di Imola*, che li attendeva per lo svolgimento delle gare in circuito. Dopo le prove in pista anche per la sezione Regolarità, i concorrenti hanno pranzato in autodromo. A metà della seconda giornata di gara è cominciata a delinearsi la classifica. La prima impressione è stata quella che per la vittoria finale se la sarebbero giocata in tre. Dopo la gara di Imola la situazione vedeva al primo posto Michael Stoschek e Tiago Mont (Porsche 911 Carrera Rs, 1975), al secondo Daniele Perfetti e Alan Scorcioni (Porsche 911 Carrera 3.0 Rs, 1975) e al terzo Paolo Marzatico e Federico Ferrari (Porsche 911 Carrera 3.0 Rs, 1975). Nella sezione Regolarità in testa c'erano invece Philip Vlieghe e Oliver Laporte (AC Shelby Cobra 427, 1965), seguiti da

Axel e Andrea Urban (Porsche 911 T, 1972) e da Ruben Maes e Aswin Pyck (Porsche 914/6, 1970). Dall'autodromo la carovana si è diretta nel centro di Imola per una sfilata e quindi verso la prova speciale di Monte Faggiola, seguita dalla prova speciale Sambuca. Poi, il passo della Colla, la sfilata a Castel del Rio, il controllo timbro a Scarperia e l'arrivo in serata all'*Autodromo del Mugello*, dove le macchine sono rimaste parcheggiate per la notte. Con grande rammarico di tutti, nella sezione Velocità ha dovuto alzare bandiera bianca la BMW 328 del 1939 di Albert Otten e Kurt Peter Muller. In serata, come da tradizione della *Modena Cento Ore*, nel cuore di Firenze, ai Chiostrini di Santa Maria Novella, si è tenuta la cena di gala.

#### DAY 3 MUGELLO CIRCUIT-FORTE DEI MARMI

La seconda frazione di gara è stata molto intensa dal punto di vista agonistico e i risultati delle prove speciali



**G** ATTUALITÀ  
MODENA CENTO ORE



e della gara in circuito a Imola hanno portato a degli importanti stravolgimenti nelle classifiche, come pure la terza giornata, che prevedeva due prove speciali e la gara in circuito al Mugello. Alla fine della terza tappa, la situazione vedeva al primo posto Perfetti-Scorcioni, al secondo Andrew Siddal e Seb Garcia Perez (Ford Escort Rs 1800, 1975) e al terzo Thomas Kern e Stephan Peyer (Jaguar E-type, 1965). Nella sezione Regolarità in testa c'erano Vlieghe-Laporte seguiti da Urban-Urban e da Macs-Pyck. In questa giornata, lasciata Firenze sotto la magica luce dell'alba, è stato il momento delle tanto attese gare al Mugello Circuit, una delle più belle e mitiche piste al mondo. D'altronde lo stesso pluriridato di Formula Uno Lewis Hamilton ha dichiarato che il passaggio delle due *Arrabbiate* è uno dei più belli di tutto il panorama automobilistico mondiale. Finita la competizione in pista, un breve tratto di autostrada ha portato gli

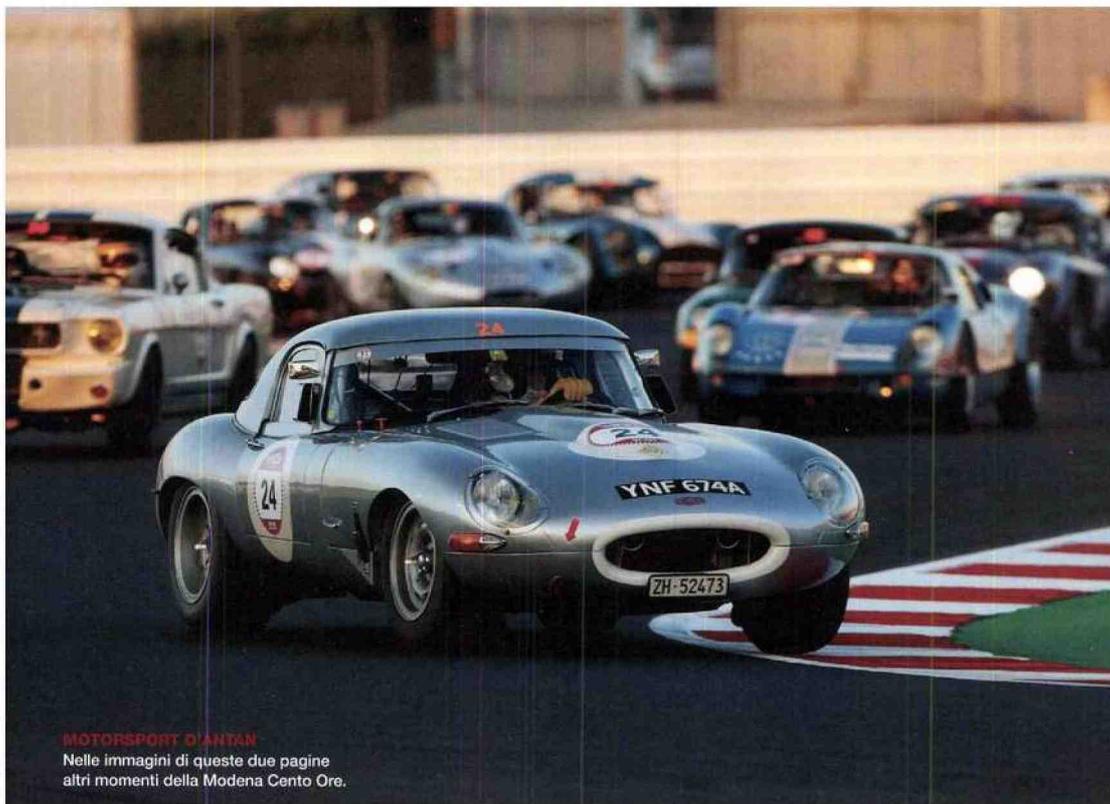
equipaggi ad attraversare il centro storico di Pistoia per poi arrivare a Montecatini Terme, dove le auto sono state esposte. Il pomeriggio ha visto lo svolgimento delle due prove speciali di Renaio e Careggine, con le loro bellissime strade strette e tortuose. Quindi, controllo timbro a Castelnuovo Garfagnana. Nel tardo pomeriggio l'ingresso a Forte dei Marmi e l'esposizione delle vetture in Piazza Marconi. In seguito, con l'arrivo della sera, tutti in spiaggia ad ammirare il tramonto.

**DAY 4 FORTE DEI MARMIMODENA**

La partenza da Forte dei Marmi è stata un po' più lenta del solito. Le lunghe ore passate dietro il volante il giorno prima e la serata che si è prolungata, hanno fatto sì che questa mattina la sveglia suonasse per tutti... troppo presto. I ragazzi delle assistenze hanno lavorato fino a notte fonda per sistemare meccaniche e carrozze, consentendo alla maggior parte

delle vetture di riprendere la strada. La salita verso la prima prova speciale ha permesso ai motori e agli equipaggi di scaldarsi. Così, quando i commissari hanno cominciato il conto alla rovescia per la partenza della prova speciale in salita, tutti erano perfettamente pronti. San Rocco e Passo delle Radici sono state prove speciali piuttosto complesse, lunghe, ripide e strette e hanno quindi bilanciato il bonus avuto dalle macchine più grosse e potenti sulle veloci piste del Mugello e di Imola. Dopo la pausa pranzo a Pavullo e il passaggio timbro a Vignola, all'Autodromo di Modena si è tenuta una super prova speciale, che era di fatto l'ultima occasione per modificare la classifica. Dalla pista la carovana si è spostata nel centro di Modena per una sfilata. Quindi il controllo timbro in Piazza Roma, di fronte alla celebre Accademia Militare, e il passaggio sul palco in Piazza Grande, dove Luigi Orlandini ha sventolato la bandiera a scacchi all'ombra della Ghirlandina.





**MOTORSPORT D'ANTAN**  
Nelle immagini di queste due pagine  
altri momenti della Modena Cento Ore.

**Modena 8-12 giugno 2021**  
**Modena Cento Ore**

**VELOCITÀ**  
**Absoluta**

1. Perfetti-Scorcioni (Porsche 911 Carrera 3.0 RSR, Period H) in 1.42'36"5; 2. Siddal-Garcia Perez (Ford Escort RS 1800, H) a 3'19"7; 3. Kern-Peyer (Jaguar E-type, F) a 6'53"1; 4. Meinrenken-Schwiering (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 8'46"5; 5. Trouillard-Fees (Porsche 911 Carrera 3.0 RS, H) a 8'55"5; 6. Bussolini-Bussolini (Porsche 904 Carrera GTS, F) a 9'34"7; 7. Kamata-Cadei (Porsche Carrera 2.4, G) a 09'43"5; 8. Chambord-Fourestie (Alpine Renault A110 1800 ex-Usine, H) a 9'55"0; 9. Oxley-Edwards (Fiat 131 Abarth Rally, I) a 11'05"4; 10. Brunori-Torlasco (Porsche 911 SC, I) a 11'23"7; 11. Dornier-Floeck (Porsche 911 ST, G) a 11'27"1; 12. Kerber-Restelli (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 11'56"8; 13. Feilden-Jefferies (Shelby American Mustang GT 350, F) a 12'18"7; 14. Leimer-Niggeler (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 13'10"7; 15. Eric-Martinet (Jaguar E-type, F) a 13'13"8; 16. Ormond-Vaucher (BMW 3.0CSL, H) a 13'38"1; 17. Demole-Gautier (AC Shelby Cobra, F) a 14'04"0; 18. Kohler-Laboisne (AC Shelby Cobra, F) a 14'31"3; 19. Wurth-Praller (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, I) a 14'57"6; 20. Campagne-Campagne (Ford Mustang, F) a

15'13"5; 21. Meins-Smail (Jaguar E-type, F) a 15'27"4; 22. Vos-Ludwig (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 18'42"6; 23. Verco-utere-Vercoutere (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 18'42"8; 24. Allemann-Allemann (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm Facetti, G) a 20'26"5; 25. Lawley-Kotecha (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 21'54"0; 26. Tetaz-Chapel (Porsche 911 SC Carrera, I) a 22'57"6; 27. Cazeaux-Cazeaux (Porsche 911 Carrera 3.0 RSR, H) a 23'58"2; 28. Cavalieri-Cavalieri (Ferrari Daytona 365 GTB4, H) a 24'03"3; 29. Marzatico-Ferrari (Porsche 911 Carrera 3.0 RSR, H) a 24'13"3; 30. Thom-Thom (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 24'29"3; 31. Schreiber-Schreiber (Alfa Romeo 2000 Berlina, G) a 28'09"9; 32. Halusa-Halusa (Ferrari 250 GT SWB Competizione, E) a 34'21"0; 33. Wilwert-Maillet (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 37'07"2; 34. Lillingston-Price-Morris (Jaguar E-type, F) a 39'01"7; 35. Dubois-Dubois (Porsche 911 S, G) a 39'49"4; 36. Pfund-Schulthess (Ford Escort MK1 Twin Cam, H) a 51'54"7; 37. Beecroft-Beecroft (Ferrari 250 GT SWB Competizione, E) a 56'34"9; 38. Von Donhoff-Marsh (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 1'13'36"4; 39. Von Muschwitz-Pagnia (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 1'27'29"1; 40. Megrue-Megrue (Jaguar E-type, F) a 1'37'39"9; 41. Florin-De Smet (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, F) a 1'40'42"6; 42. Fromm-Schneider (Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm, G) a 1'52'48"5.

**REGOLARITÀ A MEDIA**

**Raggruppamento 2**

1. Vlieghe-Laporte (AC Shelby Cobra 427) pen. 254; 2. Smith-Smith (Porsche 356 A Carrera) 1.681; 3. Van Roosbroek-Verbrugge (Jaguar E-Type S1 OTS) 1.771; 4. Poels-Prat (AC Shelby Cobra 289) 2.033; 5. Moroni-Moroni (Maserati 200 S) 4.974; 6. Van Hellenberg Hubar-Van Hellenber (AR Giulia Sprint GTA) 6.675; 7. Berg-Berg (Jaguar C-Type) 11.762; 8. De Sarrau-Costes (Mercedes 300 SL Gullwing) 28.564.

**Raggruppamento 3**

1. Maes-Pyck (Porsche 914/6) pen. 864; 2. Uhler-Kejrus (Jaguar MK2) 2.695; 3. Novakovic-Novakovi-Leitner (Ford Shelby Mustang GT 350) 6.091; 4. Gorke-Gorke (Lancia Fulvia Rallye 1.3 Hf) 6.177; 5. Jeigerhuis-Bakkum (AR Giulia 1750 GTAm) 7.367; 6. Scharf-Scharf (Ford Mustang) 7.367; 7. Knight-Raminhos (Lotus Elan S4SE) 14.590.

**Raggruppamento 4**

1. Urban-Urban (Porsche 911 T) pen. 739; 2. Gabka-Hoffmann (Porsche 911 Carrera RS) 1.568; 3. Rohleder-Hahn (Porsche 911 T) 2.550; 4. Tandy-Haider (Ferrari Daytona 365 GT4 Spyder) 17.168; 5. Brocades Zaalberg-Kersbergen (Ferrari 308 GTB Michelotto) 21.051; 6. Maskell-Lai (Ferrari 365 GTB/4-Daytona) 22.621.

**Raggruppamento 5**

1. De Buck-De Buck (Porsche 911 Carrera Coup) pen. 1.235; 2. Delbò-Azzali (Mercedes-Benz 500 SL) 16.578.

