

Modena Cento Ore 2021

SOGGIORNO ITALIANO

»» 8.-13. JUNI 2021



VON UGO VICENZI
FOTOS: CANOSSA EVENTS (10), OKP (1)

In Marzaglia, nördlich von Modena, gibt es eine schöne Rennstrecke mit dem Namen Autodromo di Modena; sie liegt leicht erreichbar im Zentrum des italienischen „Motor Valley“, weniger als eine Autostunde von Ferrari, Lamborghini, Pagani und Dallara entfernt. Modena liegt in der Nähe der Adria und des Tyrrhenischen Meers, weshalb die Einheimischen ihre Wochenenden in der Regel am Strand verbringen. Im Dreieck zwischen Modena und diesen beiden Küsten befinden sich berühmte Rennstrecken wie Imola, Misano und Mugello; die Idee, all diese Orte miteinander zu verbinden, gibt es schon seit den Zeiten, als in den 1960er Jahren die „Autoraduni“ populär waren.

Man nehme alle diese Zutaten, füge 100 hochkarätige historische Fahrzeuge hinzu, Wettbewerbe auf Rennstrecken und Wertungsprüfungen, nette Abende im Hotel, Sehenswürdigkeiten und hervorragendes Essen, Fahrten auf landschaftlich reizvollen Straßen vom Apenninen-Gebirge bis zum Meer – und schon hat man das Rezept für die Cento Ore di Modena, eine überaus reizvolle Veranstaltung. Bei dem von Canossa Events organisierten Wettbewerb messen sich die Teilnehmer auf Rundstrecken und auf öffentlichen Straßen. Die Verbindungsstrecken, die von einer Etappe zur nächsten führen, bieten oftmals ein spektakuläres Panorama. Und zwischendurch können die Racer ihre Helme abnehmen, sich die historischen Sehenswürdigkeiten anschauen und die italienische Gastfreundschaft und Küche vollauf genießen. Neun von zehn Teilnehmern kommen aus dem Ausland, was zeigt, wie sehr Motorsportbegeisterte aus der ganzen Welt diese Veranstaltung schätzen. Und auch in diesem Jahr haben sie wieder einige herausragende Fahrzeuge nach Norditalien gebracht.

Bei den Modena Cento Ore, die im Jahr 2000 zum ersten Mal stattfanden, sind Fahrzeuge aus den 1930er bis 1980er Jahren zugelassen (FIA-Perioden C bis I). Im Mittelpunkt der diesjährigen Veranstaltung standen die beiden Ferrari 250 GT SWB Competizione von Martin und Susanne Halusa (Baujahr 1960) und Adrian und Nicholas Beecroft (1961). Der 250 GT SWB der Beecrofts mit der Fahrgestellnummer 2129GT gewann 1961 die Tour de France und wurde Zweiter bei den 1000 Kilometern von Montlhéry; er gewann zudem die GT-Klasse beim Grand Prix von Rouen und belegte einen beeindruckenden zweiten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans.

LINKS Unter den 100 Fahrzeugen, die an den Cento Ore di Modena teilnahmen, war auch ein De Tomaso Pantera Gruppe 4, gefahren von Christophe Germain und Antoine Darley. Das Farbschema des Wagens war eindeutig vom psychedelischen Porsche 917 von Larrousse/Kauhsen aus dem Jahr 1970 inspiriert.

OBEIN UND UNTEN Am Castello di Valenzano unweit von Arezzo nahmen die Teilnehmer nach der ersten Bergetappe das Mittagessen ein. Das Schloss bot eine schöne Kulisse für die Fahrzeuge, darunter eine Alpine A110, die einst von Nicolas/Todt gefahren wurde, sowie eine Reihe von Alfa Romeo GT Am und GT Junior.



Der Porsche 911 Carrera 3.0 RSR aus dem Jahr 1974 mit der Fahrgestellnummer 911 460 9051, der von den Cento-Ore-Debütanten Daniele Perfetti/Alan Scorcioni gefahren wurde, ist das Fahrzeug, mit dem die Ecurie Robert Buchet 1976 die 24 Stunden von Le Mans bestritt und die GT-Klasse gewann. Außerdem nahm der Wagen an der Tour de France teil.

Der Alpine-Renault A110 1800 von Christian Chambord und Patrick Fourestie wurde bei der Tour de France Auto und der Tour de Corse 1972 eingesetzt. Im Cockpit saßen damals Jean-Pierre Nicolas und Jean Todt.

Der Alfa Romeo 1750 GT Am von 1970, Fahrgestellnummer AR2438264, der von Michael Vos und Ludwig Yuergen eingesetzt wurde, gewann 1974 die Gruppe-2-Klasse beim Giro d'Italia (damals am Steuer: Ghislotti und Galimberti).



Der Lancia Stratos Gruppe 4 von 1975, Fahrgestellnummer 829ARO001936, mit dem Pierre Mellinger und Tommaso Gelmini die Cento Ore in Angriff nahmen, ist ein ehemaliges Jolly-Club-Fahrzeug, das seinerzeit von Ferdinando Montaldo gefahren wurde.

Der Porsche 911 Carrera RSR von 1975 mit der Fahrgestellnummer 911 460 0597, der von Didier und Dominique Cazeaux pilotiert wurde, war 1975 und 1976 ein Kremer-Fahrzeug und trägt die elegante Camel-Lackierung.

Bei den Cento Ore gibt es auch einen Gleichmäßigkeitswettbewerb, bei dem diesmal wieder einige bemerkenswerte Fahrzeuge an den Start gingen. Unter ihnen war ein Jaguar C-Type von 1952 mit der Fahrgestellnummer XKC016, der von Joel und Alva Berg gefahren wurde. Der Wagen nahm 1953 an den Mille Miglia teil.

Der Maserati 200S von 1956 mit der Fahrgestellnummer 2405, gefahren von Enzo und Federico Moroni, war 1956 ein Werkswagen von Maserati. Stirling Moss bestritt mit diesem Auto den Gran Premio Supercorte Maggiore und Cesare Perdisa den Gran Premio di Bari.

OBEN Am Abend des ersten Tages stehen die Autos bereit für das erste Rundstreckenrennen auf dem Misano World Circuit.

RECHTS OBEN Beim Start in Misano teilen sich der Jaguar E-Type von Thomas Kern/Stephan Peyer und der Porsche 904 Carrera GTS von Jean-Marc und Patricia Bussolini die erste Reihe. Die Autos, beide aus dem Jahr 1965, belegten die Plätze eins und zwei in der Klasse bis 1965.

RECHTS UNTEN Die Fahrzeuge der Klasse nach 1965 steuern auf die Tamburello-Kurve in Imola zu.

Der Ferrari 308 GTB mit der Fahrgestellnummer ZFFHA01B000022409, der von Oscar Brocades Zaalberg und Evan Chersberghen gefahren wurde, ist ein ehemaliges Gruppe-B-Rallyeauto von Henry Toivonen.

Der Alfa Romeo Giulietta Sprint GTA von 1965, Fahrgestellnummer 613013, wurde seinerzeit von Nanni Galli bewegt. Später gewannen die Gebrüder Chiapparini mit dem Wagen regelmäßig Rennen.

Das Feld bei den Modena Cento Ore bestand allerdings nicht nur aus „Gentleman-Fahrern“ und Sammlern. Der ehemalige Jaguar-F1- und jetzige Honda-WTCR-Pilot Tiago Monteiro war ebenfalls dabei und fuhr einen 911 RS.

Die Veranstaltung begann wie üblich nicht mit einem Wettbewerb, sondern mit einem Aperitif am Meer in Rimini. Bei den Cento Ore steht neben harten Duellen auf der Strecke auch die Lebensfreude im Mittelpunkt, und die Stimmung ist insgesamt recht entspannt. Am nächsten Tag wurde es dann ernst. Der erste Wettbewerb: ein Bergrennen auf der Strecke Pieve Santo Stefano–Passo dello Spino, die man aus der italienischen Bergmeisterschaft kennt. Danach wurde im Garten des Castello di Valenzano ein üppiges Mittagmahl eingenommen. Am Nachmittag stand eine Rallye-Prüfung in Ponte alla Pira auf dem Programm, bevor die Teilnehmer die landschaftlich reizvolle Verbindungsstrecke nach San Sepolcro und Città di Castello zurücklegten, wo in Bocca Serriola eine Wertungsprüfung ausgetragen wurde. Später zog die Autokarawane durch die prächtige Altstadt von Urbino zum Misano World Circuit, wo zwei Rennen für die Klassen bis und nach Baujahr 1965 stattfanden.





Am nächsten Tag ging es zu einem weiteren Wettbewerb auf die legendäre Rennstrecke von Imola. Danach lag der Porsche 911 Carrera RS von Michael Stoschek/Tiago Monteiro in Führung, gefolgt von Perfetti/Scorcioni auf einem ähnlichen 911 RS. Später standen Rallye-Prüfungen am Monte Faggiola, in Sambuca und am Passo della Colla auf dem Programm, und bei Sonnenuntergang kam das Feld in Florenz an. In Santa Maria Novella im Herzen der Stadt wurde bei Geigenklängen ein Galadiner serviert.

Der nächste Tag begann mit einem Rennen in Mugello, gefolgt von einer Verbindungsetappe zum Kurort Montecatini Terme, wo die Teilnehmer abermals erlesen zu Mittag speisten. Am Nachmittag traf das Feld dann in der Region ein, wo die Rally del Ciocco stattfindet; die Organisatoren hatten zwei Sonderprüfungen in Ranaio und Carregine anberaumt. Das Abendessen wurde an der Küste des Tyrrhenischen Meeres in Forte dei Marmi serviert.

Auf dem Weg nach Modena standen dann zwei ziemlich kurvenreiche Sonderprüfungen in den Apenninen an, San Rocco und Passo delle Radici, die den kleineren Fahrzeugen die Möglichkeit boten, wieder etwas Boden auf ihre stärkeren Konkurrenten gutzumachen, die ihnen auf den Rennstrecken davongezogen waren. Der letzte Wettbewerb fand auf dem Autodromo di Modena statt. Dort wurde das 10-jährige Jubiläum der Strecke gefeiert – die Cento Ore sind eine der wichtigsten Veranstaltungen für das Autodromo, seit es im Jahr 2011 wieder eröffnet wurde. Und der letzte Programmpunkt: die Ausstellung der Autos im Zentrum von Modena, in der Nähe des Restaurants, in dem das Abschlussessen serviert wurde.

Es gibt bei den Modena Cento Ore zwei Klassifizierungen für Fahrzeuge bis und nach Baujahr 1965, dazu einen Gleichmäßigkeitswettbewerb und eine Performance-Index-Wertung, bei der mithilfe von Koeffizienten ein Gleichgewicht zwischen Fahrzeugen mit unterschiedlichem Leistungsniveau hergestellt werden soll.

Das Schweizer Duo Thomas Kern und Stephan Peyer gewann mit seinem Jaguar E-Type die Klasse „bis 1965“ vor dem Porsche 904 von Jean-Marc und Patricia Bussolini. In der Klasse „nach 1965“ siegte der 911 RS von Daniele Perfetti und Alan Scorcioni vor dem Escort RS1800 von Andrew Siddal und Seb Garcia Perez. Mathias Körber und Roberto Restelli gewannen mit ihrem Alfa Romeo Giulia GTA 1600 die Performance-Index-Wertung und verwiesen den GTA von Ivan und Brigitte Vercoutere auf Platz zwei. Der Sieg in der Gleichmäßigkeitswertung ging an Philip Vlieghe und Oliver Laporte, die sich mit ihrer AC Shelby Cobra 427 gegen den Porsche 911 T von Axel und Urban durchsetzten.

Darüber hinaus wurden einige Sonderpreise vergeben. „Der beste Ferrari im Ziel“ ging an den Ferrari 250 GT SWB Competizione von Adrian und Nicholas Beecroft. Den Preis für die jüngste Teilnehmerin erhielt Lara Charlotte Schwiering, Beifahrerin auf einem Alfa Romeo Giulia 1750 GT Am von 1971, und der Preis für den ältesten Teilnehmer ging an Peter Uhlir, der einen Jaguar Mark 2 von 1967 fuhr. ☘

OBEN Die Preisverleihung vor der Kathedrale von Modena, einem Meisterwerk romanischer Architektur, das vollständig mit weißem Marmor verkleidet und fast tausend Jahre alt ist.

LINKS OBEN Der Alfa Romeo Giulia GT Am 1750 von Timm Peter Meinrenken und Lara Charlotte Schwiering, die sich in Imola mit einem GT Junior duellieren.

LINKS UNTEN Die schöne Landschaft und die prächtigen historischen Gebäude, darunter dieser Säulengang in der Altstadt von Modena, tragen zur besonderen Atmosphäre der Veranstaltung bei.

AUTOMOBILSPORT: Ein deutscher Fahrer, der mit einem italienischen Team fährt – wie haben Sie sich kennengelernt?

Restelli: Wir haben uns in meiner kleinen Werkstatt getroffen. Mathias hat eine der führenden Firmen für Alfa-Romeo-Rennsportteile, OKP in München, und die Firma Alfa Delta, die aus der kleinen Werkstatt hervorging, wurde ein Vertriebspartner für OKP. Mathias schickte später seine verschiedenen Renn-Alfas zu Alfa Delta, das in Marnate in der Nähe von Varese angesiedelt ist: einen GT Am, einen GTA 1600, einen GTA 1300, eine Giulia TI und eine Giulietta SZ.

Körber: Alfa Delta ist ein sehr professioneller Betrieb, und ich habe ein hervorragendes Verhältnis zu ihnen. Wir sind fast wie Brüder.

AUTOMOBILSPORT: Alfa Delta ist bekannt als Tuner für historische Alfa Romeos. Was machen Sie sonst noch?

Restelli: Unser Hauptgeschäft besteht darin, die Autos unserer Kunden auf dem neuesten Stand und in perfektem Zustand für den Rennsport zu halten. Aber wir hatten auch schon mehrere Anfragen, Nachbauten von Alfa Romeos zu bauen, die nicht zu finden oder zu teuer sind. Wir haben eine Reihe von GT-Am vorbereitet, ausgehend von 1750er Serienfahrzeugen und unter sorgfältiger Einhaltung der Gruppe-2-Spezifikationen von damals. Indem wir Werkzeuge und Spezifikationen aus der heutigen Zeit verwenden, könnten wir sogar einen Nachbau herstellen, der schneller ist als ein originaler, sehr teurer Werks-GT-Am von Autodelta. Überrollbügel sind jetzt geschweißt. Wir können schnellere Slick-Reifen und somit eine aggressivere Fahrwerkeinstellung verwenden. Leider müssen wir immer noch die Original-Bremsanlagen mit Porsche-Bremssätteln verwenden, aber das Endergebnis ist ein schnelleres und zuverlässigeres Auto. Wir haben eine ganze Reihe von Kunden, hauptsächlich in Deutschland, der Schweiz und Italien.

Der GTA 1600, den wir bei den diesjährigen Cento Ore eingesetzt haben, ist ein Original-GTA, der bereits 2019 an der Veranstaltung teilgenommen hat. Er wurde mit einem zweiten Rennsitz und einer weicheren Federung für die Rallye-Prüfungen modifiziert. Wir hatten zwei Untersetzungsgetriebe, die wir nachts vor schnellen Strecken oder langsameren Bergetappen gewechselt haben.

AUTOMOBILSPORT: Welchen Eindruck hatten Sie insgesamt von den Modena Cento Ore?

Körber: Die Cento Ore sind eine wunderbare Veranstaltung, eine Mischung aus echtem Rennsport und Reisen auf schönen italienischen Straßen. Das Event wird von Jahr zu Jahr professioneller. Vor zehn Jahren war das Teilnehmerfeld noch viel weniger professionell, jetzt gibt es viele konkurrenzfähige Autos, teure Autos und entschlossene Fahrer. Die Atmosphäre ist fantastisch, man trifft gleichgesinnte Enthusiasten aus der ganzen Welt und kann auf einigen der schönsten Straßen Italiens fahren. Die Tour de France Auto ist wahrscheinlich die einzige Veranstaltung, die man mit den Cento Ore vergleichen kann.

AUTOMOBILSPORT: Wie haben Sie das Fahren während der Veranstaltung aufgeteilt?



OBEN Lorbeeren, Pokale und eine Flasche Prosecco schmücken den siegreichen Alfa Romeo Giulia GTA 1600 von Mathias Körber und Roberto Restelli.

RECHTS Eines der vielen Autos mit beachtlicher Rennhistorie war dieser Ferrari 308 der Gruppe B, der einst von Henry Toivonen gefahren wurde.

Körber: Ich fahre gerne und fühle mich als Navigator nicht so wohl. Roberto erfüllt die letztere Aufgabe hingegen perfekt. Also bin ich alle Rallye- und Bergetappen sowie in Imola und Mugello gefahren. Roberto saß in Misano und Modena am Steuer.

AUTOMOBILSPORT: Hatten Sie das Gefühl, dass Sie in einem entspannten Umfeld Rennen fahren konnten, oder war es eher ein echter Kampf?

MK & RR: Abends, am Meer oder in den Hotels, kommen alle bestens miteinander aus und sind entspannt. Aber wenn man den Helm aufsetzt, wird hart gefahren. So hart, dass es sogar einige Unfälle gab. Manche Teilnehmer sind gefahren, als gäbe es kein Morgen. In Misano ist ein Lotus Elan vor uns verunfallt, in zwei Teile zerbrochen und hat Feuer gefangen. Die Rallye-Etappen sind etwas gefährlich, weil man vorher keine Zeit zum Üben hat. Die Organisatoren geben einem ein Roadbook mit Notizen, und man muss sich auf den Straßen, die oft sehr schnell und sehr eng sind, auf seinen Navigator verlassen. Aber diese Straßen sind auch wunderbar zu fahren.

AUTOMOBILSPORT: Sie haben die Performance-Index-Wertung gewonnen. Was waren die Faktoren, die zum Sieg beigetragen haben?

MK & RR: Unser Auto lief perfekt, und sicherlich konnten wir durch unser Können auf den Wertungsprüfungen die Zeit kompensieren, die wir auf den langen Geraden auf den Rundkursen gegen Autos wie die Jaguars, Porsches und AC Cobras verloren haben, von denen einige 50 km/h schneller waren. Wir hatten uns vorgenommen, zumindest das beste Ergebnis mit einem Alfa Romeo herauszufahren, und haben dann sogar den dritten Platz in der Klasse bis 1965 belegt. Nur auf der Fahrt nach Forte dei Marmi hat der Motor ein wenig überhitzt. Vielleicht hatte das viele Herumstehen in Warteschlangen den Motor strapaziert. In der Nacht hat unser Mechaniker Umberto beschlossen, ihn durch ein neues Aggregat zu ersetzen. Insgesamt war es ein wunderbares Erlebnis, mit wunderbaren Straßen und guter Organisation. 🚗

RESULTATE MODENA CENTO ORE 2021

Geschwindigkeit – Bis 1965

POS.	NUM.	BESATZUNG	FAHRZEUG
1.	24	Thomas Kern (CH)/Stephan Peyer (CH)	Jaguar E-Type
2.	8	Jean-Marc Bussolini (FR)/Patricia Bussolini (FR)	Porsche 904 Carrera GTS
3.	11	Mathias Körber (DE)/Roberto Restelli (IT)	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA

Geschwindigkeit – Nach 1965

POS.	NUM.	BESATZUNG	FAHRZEUG
1.	29	Daniele Perfetti (BE)/Alan Scorcioni (BE)	Porsche 911 Carrera 3.0 RSR
2.	46	Andrew Siddal (GB)/Seb Garcia Perez (GB)	Ford Escort RS1800
3.	50	Timm Peter Meinrenken (DE)/Lara Charlotte Schwiering (DE)	Alfa Romeo Giulia 1750 GT Am

Geschwindigkeit – Index of Performance

POS.	NUM.	BESATZUNG	FAHRZEUG
1.	11	Mathias Körber (DE)/Roberto Restelli (IT)	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA
2.	19	Ivan Vercoutere (FR)/Brigitte Vercoutere (US)	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA
3.	18	Andrew Lawley (GB)/Brij Kotecha (GB)	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA

Gleichmäßigkeit – Gesamtwertung

POS.	NUM.	BESATZUNG	FAHRZEUG
1.	74	Philip Vlieghe (BE)/Oliver Laporte (BE)	AC Shelby Cobra 427
2.	67	Axel Urban (DE)/Andrea Urban (AT)	Porsche 911 T
3.	68	Ruben Maes (BE)/Aswin Pyck (BE)	Porsche 914/6
4.	82	Carlo De Buck (BE)/Wilem De Buck (BE)	Porsche 911 Carrera Coupé
5.	65	Christian Gabka (DE)/Andreas Christian Hoffmann (DE)	Porsche 911 Carrera RS

