



FATTI E PERSONE

## Dalla pista alla strada EN PLEIN INGLESE

MODENA CENTO ORE CLASSIC



**Uno squadrone dalla Germania**

Sopra. BMW "328 Roadster" (1939) dei tedeschi Wuttke-Wuttke. In alto. In primo piano, la Ferrari "275 GTB" (1965) degli americani Read-Norfleet.

Sopra a destra. L'Alfa "T33/2

Daytona" (1968) di Frers-Frers. Sotto. Porsche "911 2.8 RSR" (1972) di Horbach-Müller e "911 3.0 RSR" (1974) di Gnutti-Paoletti.

L'evento non ha eguali nel nostro Paese: la formula del francese Tour Auto - velocità e regolarità -, il livello delle vetture e l'aspetto logistico la rendono una delle gare più interessanti del panorama internazionale. Quattro giorni intensi per i 70 equipaggi iscritti, con 13 prove speciali su strade chiuse al traffico e due sfide in pista negli autodromi di Imola e Mugello, lungo un percorso di circa 1200 km tra Emilia Romagna e Toscana.

Scorrendo l'elenco partenti salta subito all'occhio la scarsa presenza di equipaggi italiani, solo tre. Gli altri provengono da tutta Europa, Inghilterra e Germania in primis, e dagli Stati Uniti, con auto che difficilmente si vedono sulle nostre strade: dall'Alfa Romeo "T33 Daytona" alle Porsche "RSR", dalla BMW "328" all'Alfa Romeo "8C" Zagato, sino alla Ferrari "308 GTB" con livrea Panasonic-Canale 5 che vinse il Campionato Italiano Rally nel 1982 con Tonino Tognana. Suggestivo il percorso, tutta italiana l'ospitalità nei migliori hotel di Firenze, Forte dei Marmi e Modena, con serate curate nei minimi dettagli come il beach party al Bambaissa di Forte dei Marmi, la cena di gala a Palazzo Corsini a Firenze e la premiazione nel Palazzo Ducale di Modena.

È Rubiera (MO) a ospitare anche quest'anno la partenza: da qui le auto si dirigono verso Maranello, Castiglione dei Pepoli e Bocca di Rio con tre prove speciali a Pazzano, Monte Faggiola e Sambuca. Nel pomeriggio la prima gara in pista presso l'Autodromo di Imola, con la griglia formata dai 30 concorrenti della sezione velocità in lotta per aggiudicarsi la speciale Coppa Ayrton Senna vinta dalla Porsche "RSR"

dei tedeschi Denat-Remnant, che rimarrà in testa in ogni tappa fino a fine gara. Si spengono i motori nel cuore di Firenze in Piazza Ognissanti per ripartire all'alba in direzione Mugello per la sfida sui 10 giri di pista; si attraversano il Chianti e la Riserva Naturale di Vallombrosa tra scenari da cartolina made in Italy, per poi affrontare quattro prove speciali. L'ultima giornata è quella segnata dall'incidente in cui perde la vita Antonio Bertini: la sua Marcos "1800 GT" del '65 esce di strada a un tornante durante il trasferimento tra il passo di Pradarena e Ligonchio, dopo le prime due prove speciali nelle Alpi Apuane. Gli equipaggi vengono fermati alla pausa pranzo al Rifugio delle Aquile per un briefing doloroso quanto necessario. "Abbiamo deciso di cancellare l'ultima prova e l'arrivo finale in Piazza Grande a Modena - spiega il Presidente della Scuderia Tricolore Luigi Orlandini - ma i partecipanti hanno espresso il desiderio di concludere l'evento con le premiazioni al Palazzo Ducale sede dell'Accademia Militare come da programma, osservando un minuto di silenzio".

Gli inglesi sul podio la fanno da padroni, con la Modena Cento Ore Classic che incorona l'equipaggio Walker-Redhouse, su Jaguar "E type" nella sezione velocità tra le auto fino al 1965, mentre la coppia Kennedy-Kennedy, su Lancia "Aurelia B20" vince la classifica compensata e l'equipaggio Smith-Crew trionfa nella sezione regolarità. Dominio delle Porsche nella sezione Velocità G/H/I, dove le vetture di Stoccarda occupano l'intero podio con i tedeschi Denat-Remnant su Porsche Carrera "RSR" sul gradino più alto. (Savina Confaloni)

