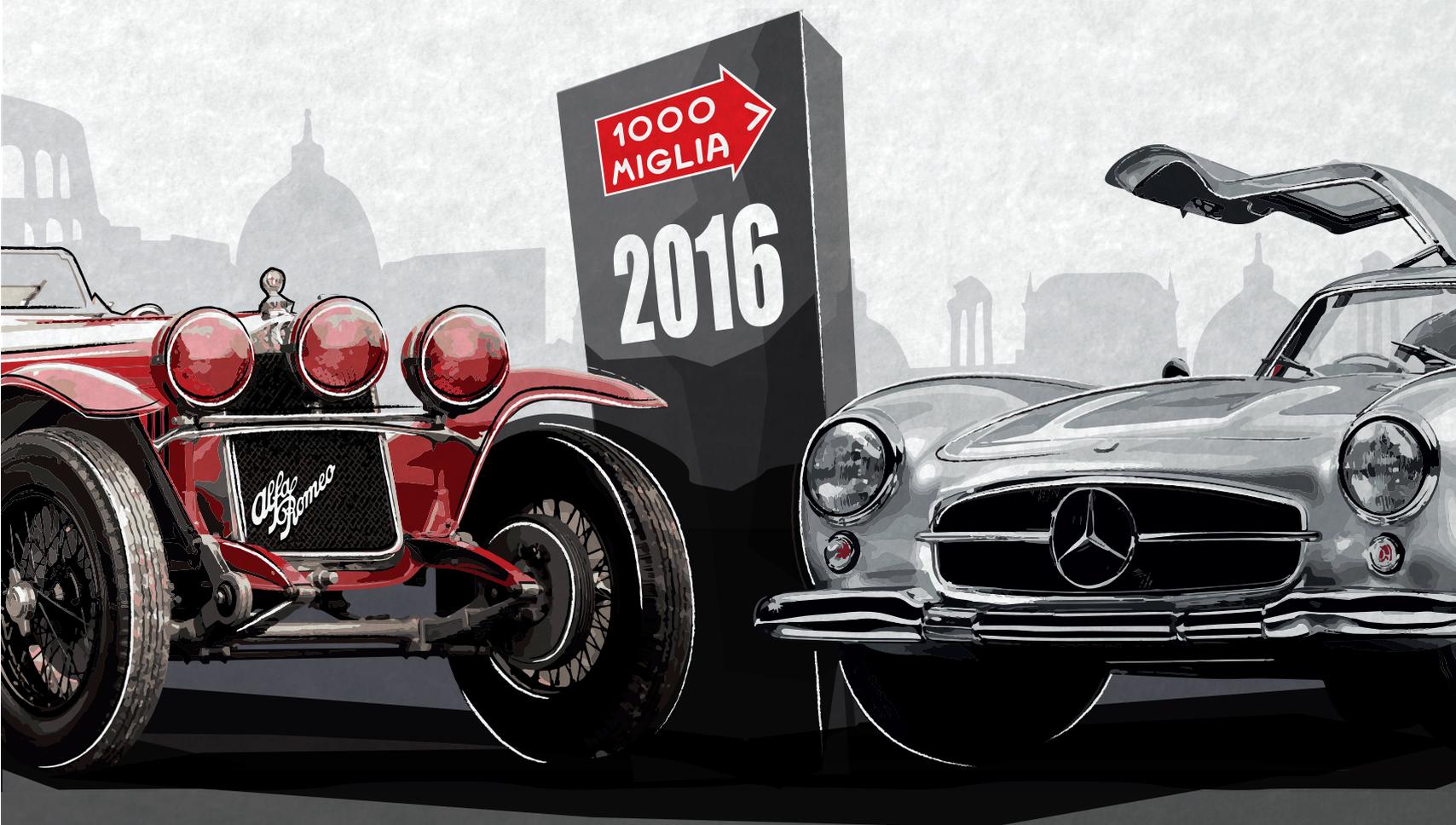


MILLE MIGLIA 2016



La trentaquattresima volta, con la passione della prima

■ di Paolo Mazzetti ■

Direttore Servizi Storici ed Editoriali 1000 Miglia Srl

Al mio amico Roberto Gaburri, primo presidente di 1000 Miglia Srl, inopinatamente scomparso lo scorso gennaio, piaceva tenere i conti delle edizioni della Mille Miglia.

Lo scorso anno, aprì così il suo intervento alla conferenza stampa di presentazione: «Sommando le 24 edizioni di velocità dal 1927 al 1957 - con 13 prima della seconda guerra mondiale e 11 dopo il 1947 - le 3 con la formula dei rally del 1958, 1959 e 1961 e le 32 rievocazioni dal 1977 al 2014, quella del 2015 sarà la sessantesima competizione automobilistica a portare il nome Mille Miglia.

La trentatreesima rievocazione rappresenterà un caso unico al mondo in cui la celebrazione di una corsa automobilistica supera per numero di edizioni l'evento originale».

Quella di quest'anno, il 2016, sarà dunque la trentaquattresima volta che, in un giovedì di maggio, i riflettori si accenderanno su Viale Venezia per celebrare l'inossidabile rito della partenza. Mancherà solo Roberto Gaburri, a dare il via sventolando la bandiera italiana, come avveniva dall'edizione 2013.

Quello fu il primo anno nel quale la Mille Miglia fu

organizzata e gestita da 1000 Miglia Srl: l'anno precedente, il 2012, Roberto era stato il primo Presidente eletto della società voluta dall'allora direttivo dell'Automobile Club di Brescia per organizzare la corsa, nell'assoluta convinzione che la Freccia Rossa debba rimanere un patrimonio di Brescia, gestita e fatta crescere nella città che l'ha vista nascere.

Presidente dell'ACI Brescia che progettò e concretò quella strategia era Aldo Bonomi, che oggi ha sostituito Gaburri nella conduzione di 1000 Miglia Srl.

Pochi giorni orsono, Bonomi ha affermato che: «Fare il presidente di una società come 1000 Miglia Srl è assai complicato, stante gli adempimenti cui assoggettarsi, tenuto

conto che è interamente partecipata da un Ente pubblico qual è l'Automobile Club; tuttavia, il sacrificio più grosso è che la carica comporta l'impossibilità di partecipare come concorrente alla Mille Miglia».

Le identiche parole che ripeteva spesso Roberto Gaburri e ciò - se mai ce ne fosse bisogno - mi ha dato una conferma. Il motivo che spinge tutti coloro che si avvicinano alla Mille Miglia, in qualsiasi modo, a qualsiasi livello, è solo uno: una sconfinata passione, nata ottantanove anni fa.



Il primo Presidente di 1000 Miglia Srl Roberto Gaburri, in uno scatto a fianco della sua OM in piazza Loggia. È scomparso il 21 gennaio 2016 all'età di 74 anni.

Automobile Club di Brescia

Piergiorgio Vittorini Presidente
Roberto Onofri Vicepresidente
Adriano Baffelli Consigliere

Flavio Gandolfi Consigliere
Angelo Centola Direttore

1000 Miglia Srl

Aldo Bonomi Presidente
Andrea Dalledonne Consigliere Delegato

Franco Gussalli Beretta Vicepresidente
Emilio Bordoli Consigliere

Comitato operativo e Commissione Selezionatrice Mille Miglia

Valerio Marinelli Presidente
Giuseppe Cherubini Segretario generale
Paolo Mazzetti Segretario esecutivo

Gian Piero Belussi Componente
Marco Mottini Componente
Mauro Pasotti Componente

6



Il C.d.A. di 1000 Miglia Srl, da sinistra: Piergiorgio Vittorini, Emilio Bordoli, Aldo Bonomi, Franco Gussalli Beretta, Andrea Dalledonne e Leonardo Cossu

Comitato d'Onore

Franca Boni - Figlia di Bruno Boni,
Sindaco della Mille Miglia

Alfredo Cappellotti - Presidente Club Mille Miglia
Franco Mazzotti

Giovanni Corazza - Vicepresidente Club Mille Miglia
Franco Mazzotti

Giovanni Malagò - Presidente CONI

Stirling Moss - Vincitore Mille Miglia del 1955

Mario Omati - Presidente Onorario Club Mille Miglia
Franco Mazzotti

Matteo Piantedosi - Prefetto, Commissario straordinario
ACI Brescia 2012-2014

Alberto Sorlini - Fotografo Mille Miglia 1947-1957

Angelo Sticchi Damiani - Presidente Automobile Club
d'Italia e CSAI

Isabella Taruffi - Moglie di Piero Taruffi,
vincitore Mille Miglia 1957

Comitato Operativo Ferrari Tribute to Mille Miglia 2016

Gian Pietro Belussi Presidente

Enzo Raisi Vicepresidente

Emanuele Carando Rappresentante di Ferrari

Alessandro Cellamare Rappresentante di Ferrari

Mauro Peruzzi Componente

Gianluca Santilli Componente

7

Comitato Operativo Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge 2016

Gian Pietro Belussi Presidente

Enzo Raisi Vicepresidente

Giuseppe Cherubini Componente

Paolo Mazzetti Componente

Marco Ruiz Componente

Gianluca Santilli Componente



Il Comitato Operativo Mille Miglia: da sinistra Valerio Marinelli, Mauro Pasotti, Gian Piero Belussi, Giuseppe Cherubini, Marco Mottini e Paolo Mazzetti.

Caratteristiche Tecniche ed Equipaggi delle Vetture Vincitrici Mille Miglia 1927/1957 e 1958/1961

ANNO	CONDUTTORI	VETTURA	N° CILINDRI	cm ³	POTENZA CV	TEMPO Brescia Roma	TEMPO TOTALE	MEDIA Km/h
1927	Minoja-Morandi	OM 665 SPORT	6	1.999	80	7:25'00"	21:04'48"	77,238
1928	Campari-Ramponi	ALFA ROMEO 6C 1500 SS	6	1.487	84	6:46'00"	19:14'05"	84,128
1929	Campari-Ramponi	ALFA ROMEO 6C 1750 SS	6	1.752	90	6:26'00"	18:04'23"	89,688
1930	Nuvolari-Guidotti	ALFA ROMEO 6C 1750 GS	6	1.752	102	6:02'00"	16:18'59"	100,450
1931	Caracciola-Sebastian	MERCEDES-BENZ SSKL	6	7.065	280	6:03'25"	16:10'10"	101,146
1932	Borzacchini-Bignami	ALFA ROMEO 8C 2300 SPIDER	8	2.336	150	5:40'00"	14:55'19"	109,884
1933	Nuvolari-Compagnoni	ALFA ROMEO 8C 2300 SPIDER	8	2.336	160	5:33'26"	15:11'50"	108,575
1934	Varzi-Bignami	ALFA ROMEO 8C 2600 MONZA	8	2.556	180	5:51'34"	14:08'05"	114,307
1935	Pintacuda-Della Stufa	ALFA ROMEO TIPO B "P3"	8	2.905	240	5:28'09"	14:04'47"	114,753
1936	Brivio-Ongaro	ALFA ROMEO 8C 2900 A	8	2.905	230	5:25'50"	13:07'51"	121,622
1937	Pintacuda-Mambelli	ALFA ROMEO 8C 2900 A	8	2.905	255	5:27'55"	14:17'32"	114,747
1938	Biondetti-Stefani	ALFA ROMEO 8C 2900 B MM	8	2.905	250	5:34'56"	11:58'29"	135,391
1940	von Hanstein-Baumer	BMW 328 BERLINETTA	6	1.971	120	●	8:54'46"	166,723
1947	Romano-Biondetti	ALFA R. 8C 2900 B BERLINETTA	8	2.905	180	6:35'00"	16:16'39"	112,238
1948	Biondetti-Navona	FERRARI 166 S COUPÉ	12	1.995	120	6:02'00"	15:05'44"	121,227
1949	Biondetti-Salani	FERRARI 166 MM SPIDER	12	1.995	140	5:13'43"	12:07'05"	131,456
1950	Marzotto G.-Crosara	FERRARI 195 S BERLINETTA	12	2.341	170	6:55'45"	13:39'20"	123,209
1951	Villoresi-Cassani	FERRARI 340 AMERICA BERLINETTA	12	4.101	230	7:18'55"	12:50'18"	121,822
1952	Bracco-Rolfo	FERRARI 250 S BERLINETTA	12	2.953	230	6:57'53"	12:09'45"	128,591
1953	Marzotto-Crosara	FERRARI 340 MM SPIDER	12	4.101	280	6:19'20"	10:37'19"	142,347
1954	Ascari A.	LANCIA D24 SPIDER	6	3.284	245	6:02'00"	11:26'10"	139,645
1955	Moss-Jenkinson	MERCEDES-BENZ 300 SLR	8	2.979	310	5:03'02"	10:07'48"	157,650
1956	Castellotti	FERRARI 290 MM	12	3.490	320	5:41'30"	11:37'10"	137,442
1957	Taruffi	FERRARI 315 S	12	3.783	360	5:08'38"	10:27'47"	152,632
1958	Taramazzo	FERRARI 250 GT	12	2.953	250	*	0:55'02"	-
1959	Abate-Balzarini	FERRARI 250 GT	12	2.953	260	-	2:06'16"	-
1961	Andersson-Lohmander	FERRARI 250 GT	12	2.953	280	-	3:32'53"	-

● Il "Gran Premio Brescia delle Mille Miglia", nel 1940, fu disputato sul circuito chiuso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia da percorrere nove volte (otto per la classe 1.100 cm³).

* Le edizioni del 1958, 1959 e 1961 furono disputate con la formula degli attuali rally: venivano alternati tratti di velocità pura e di regolarità. La classifica teneva conto solo dei tempi delle Prove di velocità: il tempo totale indicato rappresentava pertanto la somma dei tempi impiegati in tali tratti.

Albo d'oro della rievocazione storica

ANNO	CONDUTTORI	VETTURA
1977	Hepp-Bauer-GER	ALFA ROMEO RLSS-1927
1982	Bacchi-Montanari-ITA	O.S.C.A MT 4-1956
1984	Palazzani-Campana-ITA	STANGUellini 1100 S-194
1986	Schildbach-Netzer-GER	MERCEDES-BENZ SSK-1929
1987	Nannini-Marin-ITA	MASERATI 200 SI-1957
1988	Rollino-Gaslini-ITA	FIAT 1100 S MM-1948
1989	Valseriati-Favero-ITA	MERCEDES-BENZ 300 SL-1955
1990	Agnelli-Cavallari-ITA	CISITALIA 202 SC-1950
1991	Panizza-Pisanelli-ITA	RENAULT 750 SPORT-1954
1992	Canè-Galliani-ITA	BMW 507-1957
1993	Vesco-Bocelli-ITA	CISITALIA 202 SC-1948
1994	Canè-Galliani-ITA	LANCIA AURELIA B 20-1957
1995	Ferrari-Salza-ITA	ABARTH 750 ZAGATO-1957
1996	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM-1937
1997	Valseriati-Sabbadini-ITA	MERCEDES-BENZ 300 SL Pr-1952
1998	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM-1937
1999	Canè-Auteri-ITA	FERRARI 340MM-1953
2000	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM-1937
2001	Sisti-Bernini-ITA	HEALEY SILVERSTONE-1950
2002	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 TOURING-1940
2003	Sielecki-Hervas-ARG	BUGATTI T 23 BRESCIA-1923
2004	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM COUPÈ-1939
2005	Viaro-De Marco-ITA	ALFA ROMEO 6C 1500 S-1928
2006	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM COUPÈ-1939
2007	Viaro-Bergamaschi-ITA	ALFA ROMEO 6C 1500 S.S.-1928
2008	Viaro-Viaro-ITA	ALFA ROMEO 6C 1500 S.S.-1928
2009	Ferrari-Ferrari-ITA	BUGATTI TYPE 37 -1927
2010	Canè-Galliani-ITA	BMW 328 MM COUPÈ-1939

ANNO	CONDUTTORI	VETTURA
2011	Mozzi-Biacca-ITA	ASTON MARTIN LE MANS -1933
2012	Scalise-Claramunt-ARG	Alfa Romeo 6C 1500 G.S. "Testa Fissa"-1933
2013	Tonconogy/Berisso-RA	BUGATTI T 40 - 1927
2014	Mozzi/Biacca - ITA	Lancia Lambda tipo 221 Spider Ca. Sa. Ro.-1928
2015	Tonconogy/Berisso-RA	BUGATTI T 40 - 1927



Programma

Orario	MARTEDÌ 17 MAGGIO
11:00	Conferenza Stampa di Brescia presso Palazzo della Loggia - <i>Salone Vanvitelliano</i>
14:00	Apertura Sala Stampa presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
12:00 - 22:00	Verifiche sportive e tecniche , consegna dei numeri di gara e dei road-book
19:30 - 21:00	Gara di regolarità 1° Trofeo Roberto Gaburri , Brescia
Orario	MERCOLEDÌ 18 MAGGIO
10:00	Apertura Sala Stampa di Brescia presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
9:00 - 22:00	Verifiche sportive e tecniche , consegna dei numeri di gara e road-book
14:00	Apertura del " Villaggio " in Piazza della Vittoria, Brescia
16:30 - 22:00	Punzonatura delle vetture in Piazza della Vittoria
18:30	Santa Messa in Duomo Vecchio. Benedizione delle vetture d'epoca e mostra dell'artista ARCBAS In occasione del Giubileo, la porta Santa del Duomo Nuovo resterà aperta fino alle ore 20:00
Orario	GIOVEDÌ 19 MAGGIO
7:30 - 10:30	Verifiche sportive e tecniche , consegna dei numeri di gara e dei road-book
8:00 - 20:00	Apertura Sala Stampa di Brescia presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
8:00 - 12:00	Apertura del " Villaggio " in Piazza della Vittoria, Brescia
8:30 - 11:30	Punzonatura delle vetture in Piazza della Vittoria
12:30	Pranzo di Partenza presso il Museo Mille Miglia
14:30	INIZIO 1^ TAPPA: Brescia / Rimini. Partenza della prima vettura da Viale Venezia
17:15	Partenza ultima vettura da Viale Venezia
21:40	RIMINI, FINE TAPPA: Arrivo della prima vettura
dalle 21:50	Cena e pernottamento
Orario	VENERDÌ 20 MAGGIO
8:00 - 22:00	Apertura Sala Stampa di Brescia presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
8:15	INIZIO 2^ TAPPA: Rimini / Roma. Partenza della prima vettura
13:40	Pausa pranzo a Macerata
21:15	ROMA, FINE TAPPA: arrivo prima vettura per Controllo Orario
21:30	Arrivo previsto della prima vettura in centro città e passerella in Via Veneto
dalle 21:45	Cena e pernottamento
Orario	SABATO 21 MAGGIO
6:30	INIZIO 3^ TAPPA: Roma / Parma. Partenza della prima vettura
8:00 - 22:00	Apertura Sala Stampa di Brescia presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
dalle 13:00	Pausa pranzo a Poggibonsi
20:45	PARMA, FINE TAPPA: Arrivo previsto della prima vettura
dalle 21:00	Cena e pernottamento
dalle 21:00	Brescia: " Mille Miglia - The Night "
Orario	DOMENICA 22 MAGGIO
7:00	INIZIO 4^ TAPPA: Parma / Brescia. Partenza della prima vettura
8:00 - 22:00	Apertura Sala Stampa di Brescia presso Palazzo Broletto - <i>Salone Sant'Agostino</i>
dalle 13:30	Pranzo a Gussago
14:15	Arrivo delle prime vetture al traguardo sportivo di Gussago, Brescia
dalle 14:30	Arrivo e sfilata delle vetture in Viale Venezia a Brescia
dalle 14:40	Parcheggio delle auto nel centro di Brescia. Cocktail presso Palazzo della Loggia
18:30	Cerimonia di Premiazione al Teatro Grande di Brescia. Fine evento.

Tributo ai fondatori della Mille Miglia

■ di Daniele Bonetti ■

Come da consolidata tradizione primaverile, a circa un mese dal via della Mille Miglia, si è tenuto oggi il "Tributo ai Fondatori", voluto e organizzato dal Club Mille Miglia "Franco Mazzotti" in collaborazione con 1000 Miglia Srl e l'Automobile Club di Brescia.

Partendo dalla sede dell'Automobile Club di Brescia, i partecipanti si sono recati in Viale Venezia delle Mille Miglia per il tributo davanti al monumento di Renzo Castagneto.

A deporre una corona floreale a perenne ricordo e gratitudine - non solo per Castagneto, ma pure per Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini - sono stati il Presidente Onorario Mario Omati, e il Presidente del Club Mille Miglia, Alfredo Coppellotti e Giovanni Corazza, il Segretario Esecutivo Paolo Mazzetti, il Presidente di ACI Brescia Piergiorgio Vittorini e, per 1000 Miglia Srl, il Presidente e il Segretario Generale del Comitato Operativo della Mille Miglia 2016, Valerio Marinelli e Giuseppe Cherubini. In rappresentanza del Comune di Brescia c'era il Vicesindaco Laura Castelletti, mentre per la Provincia di Brescia il Consigliere Diego Peli.

Nel corso della cerimonia di Tributo ai Fondatori della Mille Miglia, i rappresentanti del Club della Mille Miglia Franco Mazzotti, dell'Automobile Club di Brescia e di 1000 Miglia Srl, esprimendo riconoscenza ai "Quattro Moschettieri" ideatori e fondatori della "corsa più bella del mondo", hanno auspicato che la loro memoria, come da anni ipotizzato, possa essere ricordata con la posa di un'opera celebrativa in Piazza della Vittoria o con l'intestazione di una strada bresciana.

La giornata era iniziata con l'assemblea del Club Mille Miglia, nel corso del quale sono stati ammessi nove nuovi soci. Con questi ultimi ingressi, il Club che Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto (i fondatori superstiti della Mille Miglia) vollero dedicare all'amico Franco Mazzotti, abbattuto con il suo aereo in un'operazione bellica nel 1942, vanta in tutto il mondo 302 soci, tra fondatori, ordinari ed onorari.

L'Assemblea ha provveduto anche a rinnovare le cariche sociali: tre soci fondatori (coloro che hanno disputato un'edizione della Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957) sono stati nominati alle cariche più alte del Club fondato nel 1949: Mario Omati Presidente uscente, è stato acclamato Presidente Onorario; Alfredo Coppellotti è stato nominato Presidente del Consiglio di Sorveglianza, con Giovanni Corazza e Silvestro Specchia Vicepresidenti e Paolo Mazzetti Segretario Esecutivo.

I consiglieri eletti sono i soci fondatori Paolo Carlo Brambilla, Ezio Bricarello, Remo Cattini, Massimo Natili e Matteo Marzotto, Lello Montorsi, Edoardo Tenconi,

Il Collegio dei Proboviri è stato costituito nelle persone di Valerio Marinelli, Presidente, Enzo Cibaldi e Gian Piero Belussi.

Di seguito, è stato votato il Consiglio Direttivo, che vede un altro socio fondatore, Nicola Fabiano, eletto Presidente, Giuseppe Cherubini è stato nominato Vicepresidente; consiglieri sono Max Bontempi, Giorgio Taglietti e i neoeletti Antonella Rebuffoni e Arturo Cavalli.



I rappresentanti di 1000 Miglia Srl, dell'Automobile Club di Brescia e del Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti", con il Vicesindaco Laura Castelletti, depongono la corona al monumento di Renzo Castagneto

Mille Miglia: tutti l'ammirano, qualcuno la invidia

■ di Piergiorgio Vittorini ■
Presidente Automobile Club Brescia

Quella che si terrà dal 19 al 22 maggio sarà la trentaquattresima rievocazione, ottantanove anni dopo la prima delle ventiquattro edizioni di velocità, disputate dal 1927 al 1957, e delle tre con la formula dei rally.

In questi nove decenni, la Mille Miglia è diventata un'eccellenza bresciana che tutti ammirano e altri ci invidiano; si tratta di uno dei brand italiani di maggior successo nel mondo, che quest'anno richiama a Brescia partecipanti da 40 Paesi di tutti i continenti.

Un marchio autenticamente internazionale, del quale l'Automobile Club di Brescia è l'unico proprietario: questa eredità, che viene da lontano nel tempo, ha reso il nostro Ente custode di un patrimonio storico costituito da un marchio e da un evento tra i più ricchi di tradizione e gloria sportiva, umana e tecnologica.

Tutto ciò, oltre all'affascinante e intrinseca forza della Freccia Rossa, si è concretato per merito di chi ha condotto negli ultimi anni *1000 Miglia Srl*, la società che organizza la corsa, interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia.

Dopo un triennio di positivi risultati, testimoniati da bilanci assolutamente lusinghieri, con la Mille Miglia 2016 si aprirà un nuovo ciclo, con l'obiettivo di rendere ancora più celebre la Freccia Rossa nel mondo, grazie anche al costante e affettuoso sostegno del pubblico, agli sponsor che ci affiancano e alle capacità manageriali della nostra città. Questi dati attestano la bontà delle nostre scelte imprenditoriali: dopo un periodo turbolento, Brescia si è compattata attorno a questo prezioso marchio ma, soprattutto, a questa iniziativa industriale che sta nella mentalità e nella maniera di porsi di noi bresciani. Confido che questo sia l'apertura verso un nuovo orizzonte, che vedo assai positivamente.



Piergiorgio Vittorini con Aldo Foresti e Chiara Segala, revisori dei conti di ACI Brescia.

Non ci si deve stupire che la Mille Miglia sia nata nella nostra città e di cosa continui a rappresentare dopo tanti anni: nel 2015, l'Automobile Club di Brescia ha confermato il suo primo posto nazionale, in ambito federativo, per numero di praticanti l'attività sportiva a quattro ruote. Con un incremento del 12% rispetto all'anno precedente, sono state 2.236 le "licenze" rilasciate nella nostra sede di via Enzo Ferrari: un numero che ogni anno è destinato a crescere, grazie ai genitori che avviano i giovani nel solco della nostra grande tradizione sportiva.

Tanta passione si traduce in una produttiva promozione per la nostra città e il territorio. Quest'anno, tra la prima tappa e l'ultima di ritorno, attraverseremo la provincia di Brescia da Ovest ad Est, portando concorrenti, accompagnatori e i 1600 operatori dei media accreditati sul Lago di Garda e in Franciacorta.

In particolare, voglio ricordare che le vetture in gara transiteranno a Chiari, davanti alla magnifica residenza di Franco Mazzotti e a Calino, in fronte a Villa Maggi, dimora di Aymo, offrendo il tributo della Freccia Rossa a due dei suoi fondatori, in segno di riconoscenza per quanto lasciatoci e di impegno per nuove ambiziose responsabilità.







Mille Miglia: ragione non distinta dalla passione

■ di Aldo Bonomi ■
Presidente di 1000 Miglia Srl

Quella del 2016 sarà la mia prima Mille Miglia alla guida della società che la organizza: ciò implica che - dopo aver ininterrottamente partecipato alla gara, dal 1995 in poi - io debba osservare questa edizione con occhi diversi. Ovviamente, il mio interesse primario è che tutto proceda nel migliore dei modi, con piena efficienza della macchina organizzativa, massima sicurezza per concorrenti e pubblico ed estrema soddisfazione e gradimento per tutti, sia per la folla che ci seguirà dal bordo di 1600 km di strade italiane sia per i circa seicento equipaggi che parteciperanno alla Mille Miglia e ai "Tribute Ferrari to Mille Miglia" e "Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge".

La prima responsabilità degli amministratori di una società, per di più pubblica com'è 1000 Miglia Srl, essendo interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, è quella di porre attenzione al bilancio, garantendo all'azionista unico gli introiti stabiliti, necessari per la conduzione di un Ente qual è ACI Brescia.

Anche per la mia formazione imprenditoriale, non verrò certo meno a questi impegni: tuttavia, non posso separare dal mio incarico l'autentica passione che nutro per la Freccia Rossa, ereditata dai racconti di mio padre e mio zio, che andavano ad assistere al passaggio della corsa nei pressi di Verona.

Percorrendo il tracciato di gara, per la prima volta con un'auto moderna, dovrò prestare attenzione agli aspetti organizzativi, ma la Mille Miglia mi emozionerà come sempre.

Perché la nostra corsa, in ogni edizione dal 1927 ad oggi, ha sempre rappresentato una grande festa italiana, dove sono celebrate alcune delle massime eccellenze del nostro Paese: dal design e la tecnica delle automobili, allo straordinario territorio attraversato, con le diverse peculiarità di ciascuna regione.

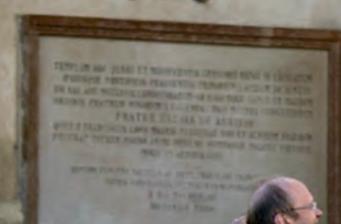
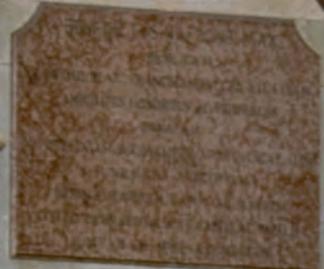
Gli attraversamenti di borghi e città d'arte affascinano sempre tutti, ma chi conosce la Mille Miglia sa che i veri intenditori vanno a vederla nei punti dove i grandi piloti decidevano le sorti della corsa; per questo, abbiamo voluto tornare in uno tra i luoghi più esaltanti dello storico percorso: i Passi della Futa e Raticosa, dove la muraglia umana di spettatori assiepati sui tornanti fa rivivere l'essenza della Freccia Rossa.

Come ex concorrente, ciò che mi mancherà di più sarà l'arrivo in Viale Venezia, il momento più inebriante per chi partecipa, perché più ci si avvicina, più cresce l'ansia di arrivare. Tutti gli equipaggi vivono il cruccio di doversi ritirare: quando intravedi le luci del Viale, e gli spettatori diventano folla metro dopo metro, capisci di avercela fatta, vivendo un istante indimenticabile. L'arrivo è sempre un misto tra esaltazione e commozione, ma la prima volta è irripetibile, soprattutto se sei bresciano e la tua gente ti accoglie mentre torni a casa.

A tutti coloro che condividono la nostra passione, da ogni parte del mondo auguro un'altra entusiasmante Mille Miglia.



Presidente e Vicepresidente di 1000 Miglia Srl: Aldo Bonomi e Franco Gussalli Beretta



INDICENTIA

ZA 328 AN

229
2013

Basilica di San...
En...
E...

Mille Miglia: un'azienda virtuosa dietro ad un grande evento

■ di *Andrea Dalledonne* ■
Consigliere Delegato 1000 Miglia Srl

La Mille Miglia non è solo automobilismo. Non è solo una grande corsa. E non è solo storia viaggiante. La Mille Miglia è visione d'insieme, programmazione e lavoro incessante per la crescita e il miglioramento continuo di un grande marchio. E' un preciso modo di fare impresa.

Dietro alla manifestazione si nasconde il grande lavoro di un'azienda virtuosa, una realtà straordinaria che "brucia" in pochi giorni un intero anno solare di attività. Se l'evento sportivo è cresciuto negli anni, raggiungendo una rilevanza

internazionale mai ottenuta prima, è soprattutto grazie alle conquiste degli ultimi tre anni di gestione.

Il marchio della Freccia Rossa, immenso patrimonio dell'Automobile Club di Brescia, è cresciuto per merito degli eccellenti risultati di 1000 Miglia Srl.

Non esistono oggi altre realtà in grado di coniugare lavoro, rispetto delle regole, controllo dei costi e ottimizzazione dei ricavi al pari della nostra. La rigorosa applicazione dei principi imprenditoriali a questa manifestazione sportiva, filtrati attraverso l'esperienza, la



Sul palco di partenza di Viale Venezia, Andrea Dalledonne - con il cappellino - circondato dal suo staff e dal Sindaco di Brescia Del Bono, a sinistra

storia e il rispetto della tradizione, portano la Mille Miglia a superare se stessa ogni anno. I traguardi raggiunti, che diventano nuovi punti di partenza per successi futuri, creano ad ogni edizione uno straordinario valore per la società, l'azionista, il territorio e tutti gli stakeholder.

Anche nel 2016 l'azienda sta continuando la sua opera di costruzione. Proseguono gli investimenti sul marchio, nel settore delle comunicazioni e nei servizi collaterali, per favorire, pur nel rispetto del bilancio e del raggiungimento economico, una crescita continua. Fa tutto parte di un processo studiato per supportare al meglio l'internazionalizzazione del marchio.

Straordinari i numeri dell'edizione 2016. Oltre 2.500 persone sono state coinvolte nell'organizzazione della corsa, con quasi 2.000 giornalisti accreditati da ogni angolo del mondo e circa 5.000 stanze di hotel prenotate per i giorni della corsa. Gli altri numeri? Più di 200 comuni attraversati, 444 auto al via, dal valore inestimabile.

E' incalcolabile, invece, il numero di relazioni, mail, riunioni e incontri messi in atto per rendere possibile una manifestazione come la Mille Miglia. In un contesto economico ancora incerto, la Mille Miglia continua la sua corsa, forte di un marchio che non può essere imitato. Ed è proprio nel segno della Freccia Rossa che l'avventura deve proseguire. È lei la garanzia di crescita e serietà per l'avvenire.



Andrea Dalledonne tra la Comandante della Polizia Stradale di Brescia, Barbara Barra, e il compianto Roberto Gaburri, durante le premiazioni al Teatro Grande

Da Ginevra: presentazione della 34^a edizione della Mille Miglia rievocativa

Ginevra, 3 marzo 2016: il luogo di presentazione è di massimo prestigio, nel contesto del celebre **Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra**. Si è trattato di un *vernissage* di grande attrattiva, che ha coniugato la tradizione con il futuro dell'automobile.

Da **Ginevra** emerge un messaggio che diventa "mission" della **Freccia Rossa**: nata per celebrare un mito, l'evento rievocativo e il Salone Internazionale dove è stata presentata assurgono a osservatorio culturale e tecnologico, capace di esaltare le imprese del passato, ma anche di prefigurare quali saranno le sfide e le conquiste del futuro in tema di mobilità, quotidiana e sportiva.

Per questi motivi, non poteva che essere **Ginevra** il luogo dove togliere i veli a quella che Enzo Ferrari definì "un museo viaggiante unico al mondo", divenuta oggi il più celebre evento per vetture d'interesse storico e una delle più grandi manifestazioni automobilistiche, con quasi seicento automobili partecipanti.

Il **Salone Internazionale dell'Automobile** - per tradizione luogo d'incontro di diverse culture e dialogo multietnico e multiconfessionale - è la sede più idonea per presentare alla stampa internazionale la nuova Mille Miglia, un evento sempre più caratterizzato da uno spirito di amicizia cosmopolita.

Entusiasmo alle stelle e richieste di partecipazione in forte aumento

La febbre per il "museo viaggiante" più ammirato del mondo continua a contagiare gli appassionati dei cinque continenti; l'andamento delle iscrizioni alla Mille Miglia 2016 è stato superiore a ogni attesa: nonostante il perdurare della crisi economica, che da qualche anno ha condizionato la quantità degli iscritti, il numero totale risulta superiore a quello dello scorso anno e il migliore dei quattro anni di gestione di **1000 Miglia Srl**.

In questo arco di tempo, le registrazioni on-line di equipaggi e vetture sono salite a circa 3.000; quest'anno, escludendo quelle incomplete o non valide, le iscrizioni sottoposte al vaglio della commissione esaminatrice sono state **665**, provenienti da **41 nazioni**.

Dopo il febbrile lavoro di selezione, applicando rigorosi criteri qualitativi, la Commissione Selezionatrice ha sciolto ogni riserva giungendo al varo dell'elenco delle vetture accettate, il cui **valore qualitativo, storico e sportivo è assai elevato**.

Allo scopo di ampliare il valore storico di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, oltre alle automobili tipiche della Freccia Rossa, i selezionatori hanno deciso di accettare **altri 35 esemplari**,





Da sinistra, Aldo Bonomi, Karl Scheufele di Chopard, Piergiorgio Vittorini e Franco Gussalli Beretta

per un totale di 440 vetture: si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia ma che, per vari motivi, non hanno partecipato negli anni canonici. Queste vetture, in gara a tutti gli effetti come le altre, prenderanno il via in una **"Lista Speciale"**: l'unica differenza sarà costituita dalla mancata assegnazione del coefficiente di merito, in modo che la vittoria rimanga riservata ai modelli protagonisti della corsa dal 1927 al 1957.

A completare una cifra mai raggiunta da nessun'altra competizione per vetture classiche, ci saranno ulteriori dieci automobili della "Categoria Militare", condotte da alti ufficiali delle diverse Armi delle Forze Armate Italiane, proprio come accadde alla Mille Miglia del 1952.

Questi **450 capolavori di design e meccanica, costruiti prima del 1957**, daranno vita a una kermesse automobilistica senza paragoni, lungo circa 1.800 km di strade italiane, che sarà resa ancor più affascinante da altre **100 automobili** circa - prodotte dopo il 1958 - partecipanti al **"Ferrari Tribute to Mille Miglia"** e a **"Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge"**, riservati a vetture in prevalenza moderne delle due Case.

▶ DAI MUSEI DELLE CASE I TESORI DI INESTIMABILE VALORE

Tra le tante ragioni per le quali la Mille Miglia è incomparabile per raffinatezza, esclusività e prestigio vi è quella di essere il più raro museo viaggiante della storia dell'automobile. Per una volta l'anno, a Brescia convergono i tesori d'inestimabile valore che hanno scritto le pagine più belle del motorismo internazionale.

Tra i Musei che invieranno a Brescia le loro vetture ci sono **Alfa Romeo, Mercedes-Benz, BMW e Porsche**.

Tra vetture appartenenti a privati o quelle dei musei, saranno **76** gli esemplari che torneranno a Brescia dopo aver disputato almeno un'edizione della Mille Miglia, tra il **1927 e 1957**. Tra le tante, citazione d'obbligo per la Ferrari 340 con la quale Gigi Villorosi vinse l'edizione del 1951 e un'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara, appartenuta a Benito Mussolini, che disputò la Mille Miglia del 1936 con al volante Ercole Boratto, l'autista del duce.

Tra le prescelte, la marca più rappresentata è **Alfa Romeo** con **47** vetture (scelte su 61 iscritte), seguita da **Mercedes-Benz** con **41** (scelte tra 57) e **FIAT** con **38** (su 46 iscrizioni).

Di seguito, ci sono **Lancia** (42) e **Jaguar** (54) con **24**, **Ferrari** (23) e **Porsche** (38) con **21**, **Bugatti** con **20** (21) e **Aston Martin** con **19** (32); l'elenco dei partenti è completato da altri nomi per un totale di **71 Case** su 75 iscritte.

A fronte di iscrizioni pervenute da 41 Nazioni di tutti i continenti, i Paesi degli equipaggi ammessi al via sono 38, con l'Italia che continua a essere il Paese maggiormente rappresentato, con **273 partenti** su 358 iscrizioni. In crescita le rappresentanze dalla **Germania**, con **124** persone (su 172 iscrizioni), **Olanda** con **75** (su 115), **Regno Unito** pure con **75** (su 117), **Stati Uniti d'America** con **65** (su 66), **Svizzera** con **43** (su 65), **Belgio** con **37** (su 58) e **Argentina** con **19** (su 24). Da notare che, aumentando ogni anno il numero di equipaggi composti da persone di nazionalità diverse, il computo è riferito ai singoli individui.

Da rilevare, che - al momento della stampa del presente comunicato - sui **1.330 componenti i 665 equipaggi** di altrettante vetture iscritte, non è nota la nazionalità di **67 persone**, la cui identità non è stata ancora comunicata.

Sono state ammesse le vetture delle quali almeno **un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957**, in uno dei modelli presenti nell'elenco delle vetture candidabili, pubblicato sul nostro sito. Per poter essere selezionate, le vetture iscritte dovevano disporre di almeno uno di questi documenti: **Fiche ACI-CSAI** (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana), **Htp FIA** (*Historic technical passport* rilasciato dalla *Fédération Internationale de l'Automobile*) o **ID FIVA** (Identity Card della *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*).

Le automobili iscritte sono state selezionate da un'apposita commissione, composta da esperti incaricati da 1000 Miglia Srl e da commissari tecnici internazionali, coordinata dal nostro **Comitato Operativo**.

▶ BRESCIA E LA SUA CORSA

La **trentaquattresima rievocazione della Mille Miglia**, la corsa su strada più celebre di ogni tempo, sarà

disputata da **giovedì 19 a domenica 22 maggio 2016**. La data, come da tradizione, anticipa di una settimana il *Gran Premio di Monaco di Formula Uno*.

Per il quarto anno consecutivo, a curare la grande kermesse automobilistica sarà naturalmente **1000 Miglia Srl**, società totalmente partecipata dall'**Automobile Club di Brescia** e da esso appositamente creata nel 2012. La gestione della corsa da parte di 1000 Miglia Srl delle ultime tre edizioni ha stabilito un nuovo standard, sia in termini sportivi sia dal punto di vista del risultato economico.

Brescia, Città della Mille Miglia, sarà come sempre la maggior protagonista dei quattro giorni di kermesse motoristica: oltre ad ospitare partenza e arrivo, la città comincerà a vivere l'atmosfera internazionale della corsa già dalla domenica prima della gara, quando cominceranno ad arrivare i primi equipaggi da tutto il mondo.

Le **verifiche tecniche e sportive** saranno tenute, come è accaduto negli ultimi anni, nei padiglioni della **Fiera di Brescia**.

La sera di **martedì 17 maggio**, per celebrare la memoria del primo presidente di 1000 Miglia Srl, recentemente scomparso, le vie cittadine faranno da sfondo al **Trofeo Roberto Gaburri**. La gara di regolarità sarà disputata da un centinaio di vetture iscritte alla Mille Miglia. Il percorso prevede il passaggio in alcuni dei più bei

scorci dell'antica **Brixia**, nome romano della città, davanti al Foro Romano e al Tempio Capitolino e quindi lungo i tornanti del Castello di Brescia, per tornare poi nel salotto cittadino, Corso Zanardelli.

Mercoledì 18, dalle 16:00 alle 22:00, e **giovedì mattina Piazza della Vittoria** ospiterà il "**Mille Miglia Village**", dove si terranno le operazioni di punzonatura di tutte le vetture in gara. Questa operazione, oggi simulata con l'apposizione di un punzone in piombo che sancisce il superamento delle verifiche tecniche e sportive da parte di automobili ed equipaggi, in origine serviva per sigillare i motori - con la punzonatura - allo scopo di impedire che fossero modificati dopo essere stati verificati.

Di grande rilievo è la notizia che **giovedì 19 maggio**, pochi minuti prima della partenza, il pubblico sempre numeroso di **Viale Venezia** alzerà il viso al cielo: sopra la pedana di partenza sfrecceranno - questa volta nel più autentico senso del termine - gli aerei della **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, le **Frecce Tricolori**.

Nell'attesa del ritorno della carovana, sabato 21 maggio, nel centro di Brescia si terrà la notte bianca voluta dal **Comune di Brescia**: "**Mille Miglia The Night**".

Infine, l'ultimo atto sarà rappresentato dalle **premiazioni**, alle ore 18:30 di **domenica 22 maggio**, come sempre tenute al **Teatro Grande**.



▶ CAVALCATA MOZZAFIATO TRA CENTRI STORICI E RISERVE NATURALI

Rispettando la tradizione nata nel 1927, il percorso prenderà il via e terminerà a Brescia, attraversando mezza Italia prima e dopo il giro di boa a Roma.

Ogni anno, il percorso subisce modifiche allo scopo di tornare a far transitare la Mille Miglia in località dove era assente da qualche anno. Nel **2016**, proseguendo con la medesima filosofia, sono state apportate alcune variazioni al tracciato.

Anche nel 2016, la Mille Miglia sarà disputata in quattro tappe, per altrettante giornate.

La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di **giovedì 19 maggio**, dopo il passaggio nel **Parco Giardino Sigurtà di Valeggio sul Mincio**, a **Ravenna e Ferrara**, si concluderà a **Rimini**.

Il giorno dopo, **venerdì 20 maggio**, con sosta a **Macerata** per il pranzo dei partecipanti, e a **Fermo** per quelli degli eventi riservati alle **Ferrari e Mercedes-Benz** moderne, la seconda tappa porterà i concorrenti, come tradizione nella serata di venerdì, a **Roma**, dove la concomitanza con il **Giubileo** comporterà alcune modifiche nella consueta passerella notturna nell'**Urbe**.

Sabato 16, il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino alla **Toscana**, con pausa a **Poggibonsi**: dopo il Controllo di **Piazzale Michelangelo a Firenze**, soddisfacendo le tante richieste degli appassionati che ne hanno sempre affollati i tornanti, con un tifo da stadio, la **Mille Miglia 2016** tornerà a scalare i **Passi della Futa e della Raticosa**, teatro di epiche imprese ad opera di assi del volante.

La terza tappa sarà conclusa nuovamente a **Parma**, che lo scorso anno ha riservato una calorosa accoglienza ai partecipanti: da qui, la domenica mattina, i concorrenti faranno ritorno a **Brescia**, ripetendo l'arrivo all'ora di pranzo, tanto apprezzato negli scorsi due anni.

Risalendo da **Parma**, la lunga carovana della **Freccia Rossa** attraverserà Lodi. Pur se la corsa della Freccia Rossa transita abitualmente nelle località attraversate da almeno una delle edizioni classiche, disputate **dal 1927 al 1947**, si tratta di un passaggio che durante l'epica **Mille Miglia** di velocità non avvenne mai: tuttavia, **sessant'anni esatti dopo la sua entusiasmante vittoria**, gli organizzatori bresciani hanno deciso di rendere omaggio ad **Eugenio Castellotti**, passando nella sua città. Il pilota lodigiano, nell'aprile del **1956** venticinquenne, conquistò la ventitreesima Mille Miglia guidando magistralmente la sua **Ferrari 290 MM** lungo 1600 km ininterrottamente battuti dalla pioggia. Castellotti è anche l'unico pilota che, sfortunatamente, non poté ritirare la

coppa riservata al vincitore. Tradizionalmente, la premiazione della Mille Miglia avveniva alla presentazione dell'edizione successiva, alla quale **Eugenio Castellotti** non prese parte, essendo **caduto nel marzo del 1957** all'Aerodromo di Modena. Da allora, il ricordo di questo giovane e talentuoso pilota è rimasto nel cuore degli appassionati di Mille Miglia, che quest'anno celebreranno la sua memoria nella sua terra natale.

Dopo **Cremona**, proseguendo verso Nord, preso atto dell'estremo gradimento sia degli equipaggi sia del folto pubblico, la **Mille Miglia** tornerà a disputare alcune prove nell'**Autodromo Nazionale di Monza**.

Dal circuito brianzolo, ideato e fondato nel 1922 dal bresciano Arturo Mercanti, le vetture in gara attraverseranno **Bergamo** e quindi la **Franciacorta**.

Tappa importante sarà quella di Chiari: quest'anno, per rendere tributo a **Franco Mazzotti**, ideatore e fondatore della Mille Miglia, gli organizzatori della corsa e il **Comune di Chiari** si sono accordati per uno speciale programma, nella ricorrenza dei cento anni di **Villa Mazzotti**. Aniché limitarsi a un semplice transito lungo via Mazzini, le automobili in gara effettueranno un **Controllo a Timbro** proprio davanti a **Villa Mazzotti**, entrando dal cancello ovest e uscendo da quello est, in direzione Brescia.

Oltre ad offrire al pubblico un'occasione per ammirare da vicino le vetture di quello che Enzo Ferrari definì un "museo viaggiante unico al mondo", il Comune di Chiari omaggerà tutti i partecipanti con una pubblicazione appositamente realizzata in collaborazione con il Club della Mille Miglia: "**Franco Mazzotti, l'uomo che inventò la Mille Miglia**", curata da **Paolo Mazzetti** ed edita dalla **Compagnia della Stampa**.

Proseguendo nell'opera di promozione del territorio, a differenza degli scorsi anni, ai concorrenti il pranzo sarà servito poco prima dell'arrivo, a pochi chilometri da **Brescia**: a **Gussago**, tutti potranno gustare la specialità locale per eccellenza, il tipico spiedo alla bresciana.

Dalle 14:00 in poi, per l'ennesima volta, **Viale Venezia** vedrà abbassarsi la bandiera a scacchi sulla Freccia Rossa, come accade del **1927**.

▶ LE NOVITÀ DELLA TRENTAQUATTRESIMA EDIZIONE

Tra le novità dell'edizione 2016, ci saranno i **nuovi coefficienti** che saranno applicati ai punteggi ottenuti da ciascuna vettura in gara, calcolati tenendo conto dell'epoca e della sportività degli oltre novecento modelli di vettura iscrivibili alla **Mille Miglia**, cioè quelli di cui sia accertata la partecipazione ad almeno un'edizione di velocità, tra il **1927 e 1957**.

I **nuovi coefficienti**, che sono pubblicati sul sito **www.1000miglia.it**, sono stati completamente ricalcolati con l'intento di premiare maggiormente le vetture più



Da sinistra, Giuseppe Cherubini, Marco Ruiz di Mercedes Benz e il Comandante dell'Areobase di Ghedi Colonnello Davide Re

sportive, quelle che hanno scritto le pagine più importanti delle competizioni automobilistiche. Altro effetto dei nuovi coefficienti sarà ridurre il divario tra i modelli anteguerra e le vetture sport del dopoguerra, fino allo scorso anno di fatto escluse dalla possibilità di salire sul podio. Infine, con l'intento di favorire i modelli di automobile che sono stati protagonisti della **Mille Miglia dal 1927 al 1957**, sono stati introdotti due **bonus di punteggio**: il primo è il medesimo adottato fino a due anni orsono, attribuito a quegli **esemplari** (numero di telaio) dei quali sia **accertata la partecipazione ad almeno un'edizione**. Unica differenza, il valore pari al **5%**, contro il 10% del recente passato. Il secondo bonus, sempre del **5%**, sarà invece assegnato a tutti quei **modelli di vettura che**, nelle ventiquattro edizioni di velocità, **abbiano vinto la propria classe o categoria di appartenenza**.

Questa modifica ai coefficienti adottati fino allo scorso anno, entrati in vigore nel 2008, ha lo scopo di valorizzare i veicoli d'epoca dal passato più glorioso, aumentando ulteriormente il valore storico e sportivo di un parco vetture senza uguali in nessun'altro evento automobilistico.

Con la sua capacità di coniugare tradizione, innovazione, creatività, eleganza, bellezze paesaggistiche e stile di vita del nostro Paese, la Mille Miglia continuerà a rappresentare anche nel 2016 un simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo.

► **DICHIARAZIONI DEGLI ORGANIZZATORI**
Piergiorgio Vittorini, Presidente dell'Automobile Club di Brescia, ha affermato che la Mille Miglia è oggi uno dei brand italiani di maggior successo nel mondo, che richiama a Brescia **partecipanti da tutti i continenti**, aggiungendo che: «Dopo un triennio di positivi risultati, testimoniati da bilanci assolutamente lusinghieri, con la Mille Miglia 2016 si aprirà un nuovo ciclo, con l'obiettivo di rendere ancora più celebre la Freccia Rossa nel mondo, grazie anche agli sponsor che ci affiancano e alle capacità manageriali della nostra città».

Il Presidente di 1000 Miglia Srl, Aldo Bonomi, ha ricordato che «Nel giugno del 2012, decidemmo di dare il via a 1000 Miglia Srl: tre anni più tardi, i risultati di bilancio confermano che questa idea ha fornito maggiori risorse economiche all'Automobile Club Brescia. Ora parte un nuovo ciclo: il connubio tra le tante tradizioni - sportive, storiche, culturali e umane - della Freccia Rossa e una moderna gestione a respiro internazionale comporranno una formidabile base sulla quale poggiare un futuro di continuo successo della nostra Mille Miglia, la corsa bresciana. Torniamo a Ginevra dopo tre anni e, da allora, la Mille Miglia è molto cresciuta: i dati di bilancio confermano il buon andamento della gestione, con una forte crescita nei primi tre anni di attività».

Andrea Dalledonne, Amministratore Delegato di 1000 Miglia Srl, ha affermato: «Lo scorso bilancio ha chiuso con un fatturato di 8 milioni, 85 mila Euro, con un incremento del 34% rispetto al 2013. Il risultato operativo lordo passa da 788 mila a 1 milione 740 mila Euro, segnando una crescita dell'814% rispetto ai 190 mila del primo anno di esercizio. L'utile netto al 30 giugno 2015 sale a 1 milione 195 mila Euro, rispetto ai 507 mila del 2014, superiore del 1657% rispetto ai 68 mila Euro registrati alla stessa data di chiusura bilancio del 2013».

Franco Gussalli Beretta, Vicepresidente di 1000 Miglia Srl, ha commentato «La scelta di costituire 1000 Miglia S.r.l. è stata dunque vincente in quanto ha consentito alla società ed all'azionista di massimizzare l'utile marginale. Si è basata su una strategia di lungo termine ed una gestione sana, trovando solido supporto nel lavoro di tutti: dipendenti, collaboratori, partecipanti e con il fondamentale apporto dei nostri sponsor. In definitiva, un gruppo di cui siamo orgogliosi e che desideriamo oggi ringraziare».

Giuseppe Cherubini, Curatore del Percorso, nel presentare ai giornalisti presenti a Ginevra il tracciato del 2016 ha commentato: «Nel loro viaggio da Brescia a Rimini, a Roma, a Parma e, infine, nuovamente a Brescia, i concorrenti vedranno sfilare davanti ai loro occhi uno scenario d'arte e storia quale sanno offrire solo le piazze di alcune tra le più belle città italiane.

Altrettanto suggestivi saranno i passaggi fuori delle città. Le bellezze naturali della campagna italiana potranno essere ammirate attraversando alcune delle più belle regioni. Indimenticabile sarà pure il passaggio nella più piccola Repubblica del mondo, San Marino, con la sua Rocca. La Mille Miglia 2016 saprà offrire un mix esclusivo in una lunga cavalcata mozzafiato: da una parte valorizzando i nuclei antichi dell'Italia più vera, segnata dalla storia; dall'altra angoli di incomparabile suggestione, attraversando parchi naturali e luoghi incontaminati».

Le Stelle della Mille Miglia

■ di Alberto Armanini ■

La Mille Miglia non è solo motori, potenza, brivido, storia e regolarità. La Mille Miglia è soprattutto glamour, una vetrina naturale per numerosi vip italiani e stranieri. Anche quest'anno sulla passerella di viale Venezia sfilano alcune celebrità profondamente legate al fascino della corsa.

La stella dell'edizione 2016 è certamente **Kasia Smutniak**. Polacca, 37 anni il prossimo 13 agosto, vive e lavora in Italia da più di quindici anni. Figlia di un generale dell'aeronautica militare, è cresciuta a pane e aviazione. Dal padre ha ereditato la passione per il volo, che l'ha portata a conseguire il brevetto di pilota di aerei a 16 anni. Quell'amore per il brivido l'ha legata sentimentalmente a Pietro Taricone, scomparso nel 2010 a causa di un incidente con il paracadute. La Smutniak è un volto noto della televisione ma è reduce da un grande successo al cinema. Nel 2016, infatti, ha recitato in "Perfetti Sconosciuti", film di Paolo Genovese uscito nelle sale italiane lo scorso marzo. Torna alla Mille Miglia dopo la partecipazione dello scorso anno ed il 48esimo posto nella classifica generale. Lo fa con Giovanni Mocerì, su una Lancia Ardea del '39.

Sarà anche l'edizione di **Anna Kanakis**, attrice e scrittrice italiana. Nata il primo febbraio del 1962 a Messina - da padre greco e madre messinese, ha vinto Miss Italia nel 1977 e partecipato a Miss Universo nel 1981. L'anno

successivo ha debuttato al cinema con "I nuovi barbari" di Enzo Castellari, dando inizio ad una fortunata carriera. Autrice di un blog sul sito del Fatto Quotidiano di Peter Gomez, è scrittrice dal 2010. L'esordio è avvenuto con "Sei così mia quando dormi. L'ultimo scandaloso amore di George Sand". Nel 2011 ha dato alle stampe "L'amante di Goebbels", in cui narra la storia di Lidia Baarova, compagna di Joseph Goebbels nel 1938.

A proposito di bellezze... Santa Margherita schiera una squadra di vip di tutto rispetto, capitanata dalla meravigliosa **Miriam Leone**, testimonial d'eccezione alla partenza della corsa. Trentun anni, modella, attrice e conduttrice televisiva, ha vinto Miss Italia nel 2008.

La Scuderia Santa Margherita sarà presente con cinque vetture affidate alle nuove generazioni **Marzotto** - Stefano, i figli Alessandro e Sebastiano e il fratello Nicolò - e dal pilota **Ivan Capelli** (già campione di Formula Uno ed oggi affermato imprenditore, voce Rai dei Gran Premi e presidente dell'ACI di Milano).

Per i Marzotto sarà l'occasione per rinsaldare il legame tra competizione la loro famiglia Marzotto che della Mille Miglia fu protagonista.

Giannino Marzotto fu il vincitore più giovane, nel 1950, bissando la vittoria nel 1953; della scuderia Marzotto fu la prima donna a partecipare alla competizione, Gioia



Kasia Smutniak



Da sinistra, il compianto Roberto Gaburri, il Presidente dell'Acì di Milano Ivan Capelli, il Presidente dell'Acì di Brescia Piergiorgio Vittorini e il Vicepresidente dell'Acì di Milano Geronimo Larussa.

Tortimo, cognata di Giannino; Marzotto furono i "conti correnti" ovvero i quattro fratelli che negli Anni Cinquanta scelsero il motorismo come uno dei momenti formativi della loro attività imprenditoriale: Giannino, Paolo, Umberto e Vittorio, che alla Mille Miglia fu secondo assoluto e primo di classe nel 1954, alle spalle di Alberto Ascari. Stefano e Nicolò sono i suoi figli.

Dopo gli sforzi organizzativi dello scorso anno, da numero uno dell'Acì di Milano, Ivan Capelli torna nell'abitacolo per la sua prima volta alla "corsa più bella del mondo". Il suo curriculum è di tutto rispetto: per nove anni consecutivi ha guidato la Formula Uno, con le scuderie Tyrrell, Ags, March, Ferrari e Jordan. La passione per i motori è datata 1978, quando appena quindicenne preferì le automobili al pallone: 98 i Gran Premi corsi, 3 i podi, 31 i punti e tre i titoli, in F3 italiana, F3 europea e Formula 3000. Alla Mille Miglia guiderà una Mercedes-Benz 300 SL.

Habitué della gara è ormai diventato il belga **Jacky Ickx**, pilota di Formula Uno dal 1966 al 1979. Ha guidato Cooper, Ferrari, Brabham, Mc Laren, FWRC, Lotus, Wolf, Ensign e Ligier, per 122 Gran premi, di cui 8 vinti e 25 chiusi sul podio. Come sempre testimonial di Chopard, sarà in gara su una Porsche 550 Spyder RS del 1956, ufficiale della Casa di Stoccarda, a fianco di **Karl-Friedrich Scheufele**, Co-President della casa svizzera di orologi, gioielli e accessori di lusso. Con il Team Chopard ci sarà pure **Albert Carreras**, il figlio del tenore spagnolo José Carreras.

Il pilota svizzero **Marco Vanoli** sarà in gara con la moglie Cornelia. L'ex campionessa categoria Gran Turismo, nella sua carriera si è piazzato tra l'altro quarto alla 24 Ore di Le Mans nel 1979.

Da Stoccarda, lo squadrone delle Mercedes-Benz sarà condotto da **Thomas Weber**, dal 2003 membro del consiglio di amministrazione di Daimler AG. **Michael Bock** è invece capo della Mercedes-Benz Classic e direttore del Museo Mercedes Benz.

Bernd Mayländer è un noto pilota automobilistico tedesco nato nel 1971. Dal 2000, è pilota ufficiale della safety car in Formula 1. Alla 24 ore di Le Mans del 1999 è giunto secondo nella classe GT e, nello stesso anno, ha iniziato l'attività di pilota di Safety Car in Formula 3 fino al 2002. Nel 2000 ha vinto a Nürburgring su Porsche 911 GT3-R la 24 Ore e sempre nello stesso anno ha ottenuto un secondo posto nella Porsche Supercup. Nel 2001 ha corso nuovamente il campionato Deutsche Tourenwagen Masters, questa volta per Mercedes-Benz, ottenendo un primo posto a Hockenheim.

La Mercedes-Benz schiera pure una coppia di donne pilota: **Susie Wolff**, moglie di Toto Wolff, numero uno del team Mercedes-AMG in Formula 1, è la collaudatrice e terzo driver della Williams nel massimo campionato automobilistico mondiale. Al suo fianco siede invece Ellen Lohr, l'unica donna ad aver vinto, con una Mercedes-Benz una gara del famosissimo campionato turismo tedesco il DTM.



Miriam Leone

Vesco contro Tonconogy: è sempre Italia-Argentina

■ di Daniele Bonetti ■

Vincere la Mille Miglia? Per chi della regolarità ne fa una questione sportiva importante, equivale ad un'intera carriera.

C'è chi come Giuliano Canè, del resto, sui successi alla Mille Miglia ha costruito una carriera straordinaria costellata di trionfi firmati BMW, Lancia e Ferrari; c'è anche chi, quando la regolarità era agli inizi e il furore agonistico abitava in altri sport, ha avuto il privilegio di vincere in Formula 1 come alla Freccia Rossa. Il caso, appunto, di Alessandro Nannini, protagonista con la Benetton in Formula 1 e vincitore a sorpresa a Brescia su una Maserati 200 Si nel 1987.

Con il passare degli anni vincere la Mille Miglia è diventato sempre più prestigioso: trionfare a Brescia significa sedersi al salotto buono dell'automobilismo, significa affermare senza confini la propria superiorità: personale e dell'auto, alla Mille Miglia più protagonista che semplice strumento da corsa.

L'edizione 2016 della corsa vedrà con ogni probabilità una lotta, l'ennesima, sull'asse Italia-Argentina. I campioni italiani contro i migliori esponenti della scuola argentina capaci di vincere tre delle ultime quattro edizioni della corsa: Tonconogy, due volte, e Scalise (nel 2012) hanno fatto da contraltare al successo di Giordano Mozzi del 2014. In quel delicato equilibrio scandito dai centesimi di secondo di penalità trasformati in punti utili alla classifica finale, il grande favorito della vigilia è senza dubbio il bresciano Andrea Vesco: secondo lo scorso anno, squalificato per una banalità nel 2014 quando era terzo a pochi chilometri dal traguardo, il valtriumplino, coadiuvato da Andrea Guerini, sarà al volante di un'Alfa Romeo 6C 1750 che lo metterà nelle condizioni di correre con il massimo del coefficiente. La teoria è presto fatta: uno dei migliori, se non addirittura il migliore, con l'auto più competitiva; un mix di componenti che mettono l'equipaggio bresciano nelle condizioni di dover vincere la corsa che da anni inseguono.



Andrea Vesco e Andrea Guerini su FIAT 514 MM



Juan Tonconogy e Guillermo Berisso su Bugatti T40

Se Vesco è l'uomo da battere, il suo più grande rivale risponde al nome di Juan Tonconogy, argentino, trionfatore nel 2015 e nel 2013, al volante della sua Bugatti T40. E' il leader dell'esercito dei bugattisti: dalla sua parte ha la tranquillità di chi ha già vinto e che ha poco da dimostrare ma al tempo stesso la motivazione, forte, di essere competitivo anche quando al suo fianco non c'è l'amico di sempre Guillermo Berisso ma la fidanzata Barbara Ruffini, con cui ha già partecipato all'ultimo Gran Premio Nuvolari chiudendo al quinto posto. Sempre con la Bugatti non mancheranno altri pretendenti al successo finale come Ezio Salviato, terzo un anno fa sulla T40 insieme alla moglie Caterina Moglia, e Giuliano Canè su una T37 (navigato dal tedesco Karl Reichle), da qualche anno lontano dai vertici nella Mille Miglia ma capace di prestazioni di alto livello quando si trova a poter correre nelle migliori condizioni. Mister Mille Miglia, capace di inanellare 10 successi in viale Venezia, continua a lottare contro avversari sempre più giovani. Altro pilota che lotterà senza dubbio per la vittoria è Giordano Mozzi: vincitore nel 2011 e nel 2014, torna alla Mille Miglia su un'Alfa Romeo 6C 1500 con il massimo coefficiente possibile. Toccherà al mantovano, affiancato come tradizione dalla moglie Stefania Biacca, provare a

inserirsi in una lotta al vertice con i migliori della specialità.

Se questi sono i favoriti, non mancano poi alcuni nomi che devono essere tenuti in considerazione in una gara come la Mille Miglia, diversa dalle altre per atmosfera e durata. Tra questi non si può non menzionare Alberto Riboldi (con Paolo Sabbadini) su OM 665 o Luca Patron, anche lui su OM 665. Attenzione anche al bolognese Alessandro Gamberini, pilota ufficiale Alfa Romeo che sulla 6C 1750 del Museo di Arese dovrà confermare il secondo posto di due anni fa. Accanto al driver emiliano che sarà affiancato dal giornalista Gaetano De Rosa merita di essere tenuto in considerazione Sergio Sisti (con Anna Gualandi) su Lancia Lambda, già vincitore nel 2000 su una Healey Silverstone come Bruno Ferrari quest'anno navigato da Ezio Cibaldi su Bugatti T37, oltre a Michele Cibaldi (con Andrea Costa) su Gilco Mariani e l'argentino Carlos Sielecki, già vincitore ad inizio millennio su Bugatti T35 insieme a Juan Hervás.

Sono in tanti, tutti pronti a giocare una grande opportunità per vivere una passerella da protagonisti in viale Venezia. A loro disposizione quattro giorni di gara, oltre 76 prove cronometrare più sei prove di media per avere l'onore di scrivere il proprio nome nella corsa che fa rima con leggenda. La Mille Miglia.



Giuliano Canè e Klaus Peter Reichle su Bugatti T37 Grand Prix



Alessandro Gamberini e Mirko Magni su Alfa Romeo 6C



Alberto Riboldi



Ezio Salvato



Giordano Mozzi con la moglie Stefania Biacca

1936-2016: Tonino Brivio ottant'anni dopo

Antonio Brivio, marchese Sforza, apparteneva alla casata nobile degli Sforza, che resse il ducato di Milano dal 1450 al 1535. Pur se, probabilmente, per una persona del suo lignaggio e con le sue disponibilità finanziarie lo sport avrebbe dovuto essere un hobby, poco più di un passatempo, il marchese non fu esattamente quello che si definiva un "gentleman driver": Tonino, come lo chiamavano gli amici, faceva sul serio, maledettamente sul serio. Nato il 27 dicembre del 1905, iniziò a correre nel 1927. Tra le auto che utilizzò in quel periodo, oltre alla Alfa Romeo, c'era pure una Talbot-Darracq. La sua prima scuderia fu quella fondata dal pilota fiorentino Emilio Materassi, nel 1928. Nei primi anni Trenta, iniziò a ottenere piazzamenti prestigiosi nelle gare internazionali, come il quinto assoluto al GP d'Alessandria e il quarto alla Coppa Ciano del 1930. Nel 1932, in coppia con l'altro nobile milanese, il conte Carlo Felice Trossi conquistò uno

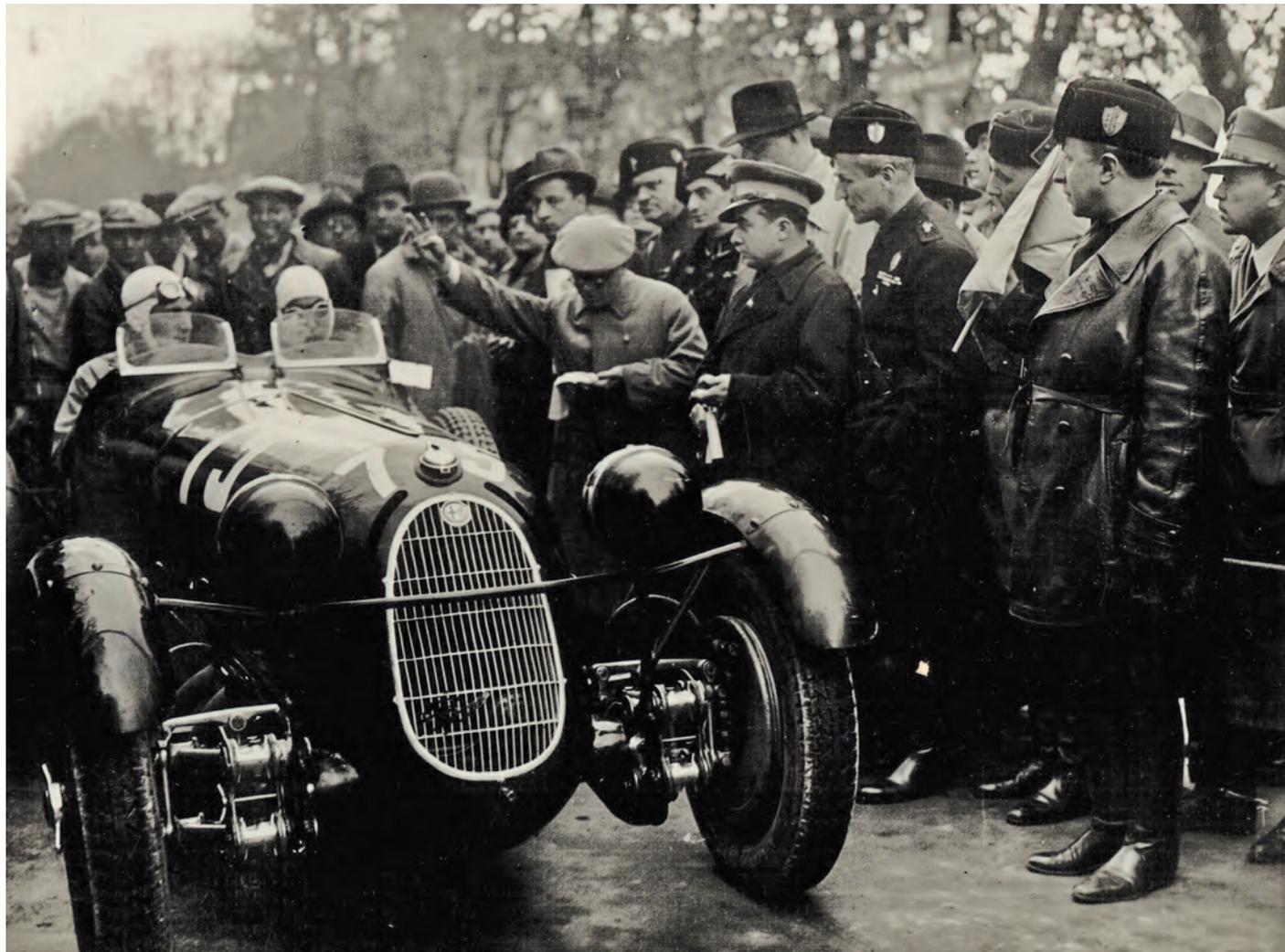
strepitoso secondo posto assoluto alla Mille Miglia, dietro uno scatenato Baconin Borzacchini, anch'egli su una Alfa Romeo 8C 2300. Nello stesso anno, in coppia con Eugenio Siena su una 8C 2300 MM, vinse la difficile "Dieci Ore di Spa", in Belgio.

Nel 1933, con una 8C 2300 Monza della Scuderia Ferrari, trionfò alla Targa Florio e al Grand Prix di Svezia.

L'anno successivo, passato alla squadra ufficiale Bugatti, ebbe un'annata meno fortunata, colma di ritiri. Il risultato migliore fu il secondo posto al GP del Belgio, con una T59.

Nel 1935, tornato alla Scuderia Ferrari, esordì con un terzo posto assoluto al GP di Montecarlo, con un'Alfa Romeo P3 con la quale poi vinse per la seconda volta la Targa Florio.

Fino al 1937, quando decise di ritirarsi dopo essersi sposato, Tonino Brivio continuò a correre con le Alfa Romeo preparate da Enzo Ferrari, al quale il suo ritiro non andò



L'Alfa Romeo Alfa 8C 2900 A della Scuderia Ferrari di Brivio-Ongaro



Tonino Brivio e Carlo Ongaro dopo il loro arrivo in Viale Venezia a Brescia

proprio giù, tanto da innescare il suo tagliente sarcasmo. I piazzamenti furono molti, così come i ritiri, ma non ottenne altre vittorie di rilievo, tranne una, la più eclatante: la Mille Miglia del 1936.

Quell'anno, Brivio aveva rifiutato un'offerta dall'Auto Union, per restare alla Scuderia Ferrari. Fu una scelta felicissima, che gli consentì di vincere la gara che, più di ogni altra, lo ha annoverato tra i grandi campioni.

La Mille Miglia del 1936 fu del tutto insolita: la situazione politica europea, ormai degenerata, con l'Italia impegnata nella guerra d'Abissinia e alle prese con le sanzioni economiche culminate con l'assedio economico, provocò la totale diserzione di vetture straniere, con l'unica eccezione di un'Aston Martin. Avendo Francia e Inghilterra stabilito pesanti sanzioni economiche contro l'Italia, a causa dell'aggressione all'Etiopia, la benzina - come molte altre materie prime - scarseggiava.

Tra le conseguenze dall'autarchia imposta dal regime, ci fu quindi l'istituzione anche alla Mille Miglia di una categoria per vetture alimentate con " *carburanti succedanei, solidi liquidi o gassosi*". Le più bizzarri tra queste automobili erano alimentate, tramite un impianto chiamato gassogeno, a carbone, un carburante davvero autarchico! Peccato che - come si dice nel gergo automobilistico - non andassero neanche a spingerle... Una di queste era guidata dall'attrice Mimi Aylmer, che fu la prima a partire da Brescia, dove non fece ritorno.

Alla ricerca di nuovi tipi di alimentazione, si videro anche auto funzionanti con carburanti a base di betanolo, benzolo e alcool etilico.

Indipendentemente dal carburante, le nuove Alfa Romeo erano in ogni caso troppo potenti per essere contrastate dalle uniche potenziali rivali, le Maserati.

Le Alfa 8C 2900 A della Scuderia Ferrari, anch'esse

derivate dalle monoposto come la P3 che vinse l'anno prima con Carlo Pintacuda al volante, non soffrivano della penuria di benzina, che consumavano abbondantemente grazie anche all'utilizzo di due compressori. Dopo oltre tredici ore di gara e 1597 km, solo trentadue secondi divisero la coppia Brivio-Ongaro da Farina-Meazza. Il Marchese Antonio "Tonino" Brivio, in coppia con Carlo Ongaro, vinse alla media record di 121 km/h. Altre tre Alfa si piazzarono al secondo, terzo e quarto posto. Quinta una Maserati 4CS 1500.

Nonostante il meteo buono su quasi tutto il percorso, su sessantanove partiti i classificati furono solo trentasette.

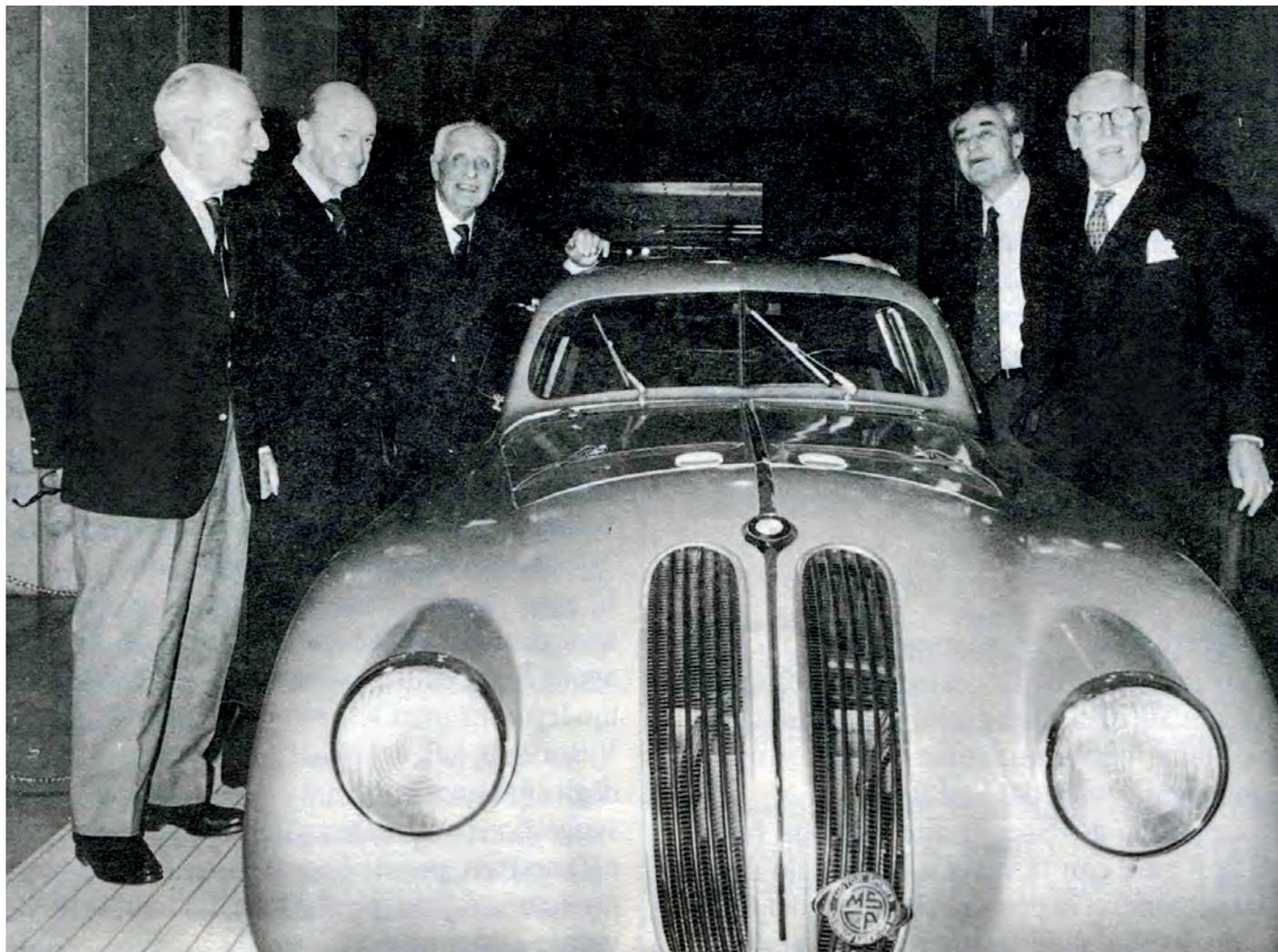
A dimostrazione di come Brivio si impegnasse autenticamente nello sport, nello stesso anno nel quale vinse la Mille Miglia prese parte come pilota di bob alle Olimpiadi Invernali. Dopo la guerra, Antonio Brivio Sforza fu nominato presidente della CSAI, la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana: con Aymo Maggi, Giovannino Lurani

e Corrado Filippini, Brivio fu tra i fautori della rinascita delle corse italiane e del loro ritorno a livello Internazionale. Brivio, in qualità di membro della FIA dal 1948, fu anche tra gli artefici della nascita dell'attuale campionato di F1.

Da notare che, pur avendo abbandonato le corse, Brivio non rinunciò alla Mille Miglia: nel 1947, fu tredicesimo assoluto, con una Fiat 1100 S "Gobbone", in compagnia addirittura di uno dei quattro fondatori della corsa, il conte Aymo Maggi di Gradella.

Nel 1952, accompagnato dal meccanico Pasquale Cassani - che l'anno precedente aveva vinto la Mille Miglia al fianco di Gigi Villorosi sulla Ferrari 340 America berlina Vignale - Tonino Brivio si tolse lo sfizio di correre con un'altra vettura di Ferrari, una 166 berlina Vignale. Il "marchese" dimostrò di non aver perso lo smalto, vincendo la classe due litri e chiudendo al non posto assoluto.

Novantenne, è scomparso nel 1995.



Cinque vincitori alla riunione annuale del Club Mille Miglia a Brescia, nel 1990: dopo Gianbattista Guidotti, Tonino Brivio è il secondo da sinistra con Gigi Villorosi, Giannino Marzotto e Huschke von Hanstein

1956-2016: Eugenio Castellotti sessant'anni dopo

La vittoria di Eugenio Castellotti rappresenta uno dei momenti più tragici della storia della Mille Miglia, non tanto per gli aspetti sportivi, quanto per la sua assenza alla cerimonia di premiazioni.

Perché a quella premiazione, tenuta alla vigilia dell'edizione dell'anno successivo, come voleva la tradizione, Castellotti non poté esserci. Circa due mesi prima, il 14 marzo 1957, andò a Modena per le ultime prove in circuito della sua Ferrari monoposto.

Durante un banale collaudo, Eugenio non uscì vivo dall'autodromo, proprio com'era accaduto al suo amico Alberto Ascari, anch'egli caduto dopo aver vinto la Mille Miglia, mentre provava la macchina di Castellotti a Monza.

Le cronache riportano che, per cause che non trovarono mai una sicura spiegazione, Eugenio perse il controllo della vettura mentre abordava a velocità sostenuta la "esse" denominata Stanguellini. Si disse che, convocato da Enzo Ferrari, fosse stanco per aver salutato la fidanzata a Firenze mettendosi al volante della 801 di F1 senza aver chiuso occhio.

La sua morte fece sensazione: le sue magliette attillate, gialle con lo scudetto italiano sul cuore, con le quali appare nelle fotografie, di solito con una sigaretta tra indice e medio, fecero epoca.

Eugenio Castellotti era anche un personaggio da cronaca rosa, divenendo il "play boy dell'automobilismo", grazie ai suoi flirt con la valletta televisiva Edy Campagnoli e l'attrice Sandra Milo. Quando poi ebbe inizio una relazione sentimentale con la giovane attrice e soubrette Delia Scala, per i settimanali scandalistici fu una vera festa.

Il giovane lodigiano incarnava lo spirito romantico ed avventuroso dell'automobilismo di quegli anni: gli italiani appassionati di automobilismo lo avvicinavano già ai grandi campioni del passato. A sostenerlo e ad incoraggiarlo, in particolare erano le due donne che amava, la madre e la fidanzata, entrata stabilmente nella sua vita, Delia Scala.

Delia godeva di un lusinghiero successo, grazie ad alcuni film interpretati e, soprattutto, in virtù delle numerose "riviste" che la vedevano protagonista nei teatri di tutta Italia.



Lei ed Eugenio, malgrado i rispettivi impegni, furono una coppia molto unita. Unico neo del rapporto, sembrerebbe, era la reciproca e inascoltata richiesta di abbandonare le rispettive carriere.

Il fato volle che quel giorno, quel fatidico 14 marzo 1957, Renzo Castagneto e il Sindaco Bruno Boni si trovarono a Firenze. Fu Boni a raccontare: «Dopo l'incontro per definire le questioni organizzative per il transito delle vetture, siamo andati a vedere una rivista con Carlo Dapporto e Delia Scala al Teatro Verdi. Proprio durante lo spettacolo era giunta la notizia della morte di Castellotti, scatenando immediatamente il dramma nell'animo di Delia Scala. Lo spettacolo era stato sospeso».

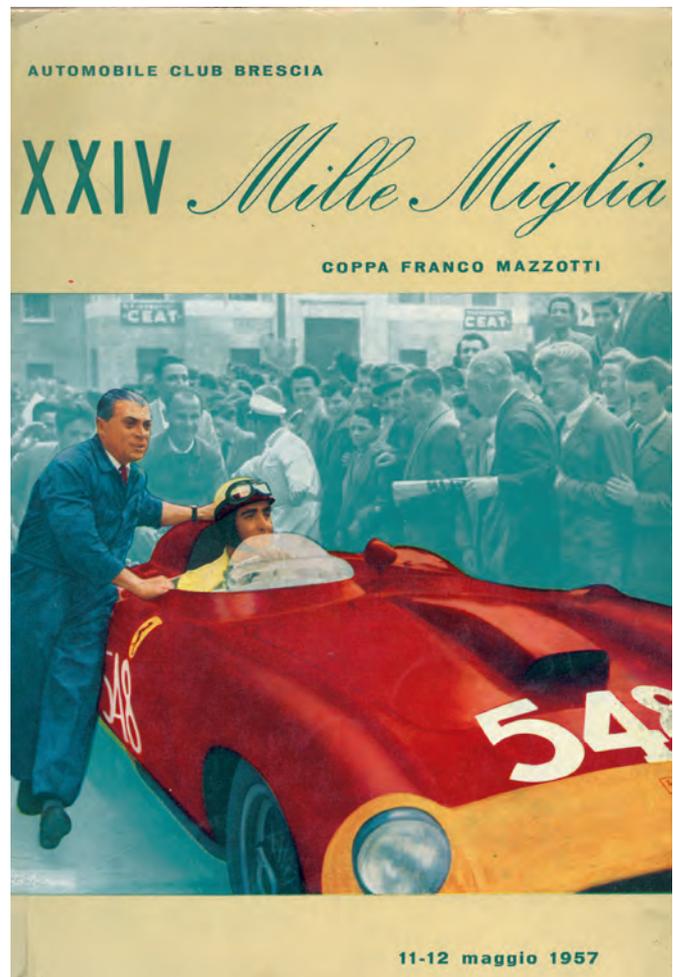
Lo spettacolo, per gli appassionati di automobilismo, per gli ammiratori di Eugenio Castellotti, non poté più riprendere. Giovanni Canestrini, nel suo libro, ne scrisse una sorta di epitaffio: «Fulmineamente venne a mancare Eugenio Castellotti, il magnifico trionfatore della tremenda Mille Miglia del 1956, caduto in un incidente di collaudo sull'Autodromo di Modena. Castellotti non aveva che ventisei anni; con Luigi Musso poteva considerarsi al vertice della scala dei nostri valori sportivi e poteva considerarsi l'ultimo superstite della gloriosa scuola italiana di grandi piloti».

Eugenio Castellotti godeva di straordinaria notorietà perché il pubblico adorava quel pilota tutto genio e sregolatezza, dotato di un talento cristallino, spericolato dentro e fuori le piste, imprevedibile in gara e abilissimo sul bagnato. Enzo Ferrari lo definì: «Un giovane signore di campagna dal cuore grande, un atleta di estrema generosità. Un garibaldino, come Ascari», il suo grande amico e mentore.

Castellotti, nato a Lodi il 10 ottobre 1930, era erede di una famiglia benestante, cosa che gli consentì di acquistare le prime Ferrari con cui iniziò a correre, nel 1950.

Grazie alle sue disponibilità finanziarie Castellotti saltò in pratica la cosiddetta "gavetta": ciò comportò che nell'ambiente delle corse, che non risparmiava nessuno, gli venisse affibbiato il nomignolo di "piccoletto". Nondimeno Eugenio, che parlava poco, aveva un carattere di ferro e s'impose di diventare un campione del volante a tutti i costi. A differenza di molti altri piloti, madre natura non lo aveva munito di doti fisiche di rilievo. Decise così di irrobustirsi, sottoponendosi con tenacia ad un'adeguata preparazione.

La sua popolarità cominciò a crescere di pari passo con le sue vittorie, ottenute correndo sempre al limite, con irruenza. La sua condotta di gara, pur con qualche rischio di troppo, si rivelò produttiva. Nel 1953 Castellotti si laureò Campione Italiano della Montagna, titolo che bisserà anche nel 1954.



La fortuna sembrava essergli avversa solo alla Mille Miglia dove, sempre nel 1953, fu nuovamente costretto al ritiro, nonostante disponesse di una vettura competitiva come la Ferrari 340 Mexico - di proprietà della Scuderia Guastalla e reduce dalla Carrera Messicana - e un ottimo copilota quale Regosa.

Castellotti conobbe Ivo Regosa nell'ambito della Scuderia Guastalla. Regosa correva all'epoca con un suo concittadino, il bresciano Antonio Stagnoli.

Tra i due nacque un'istintiva simpatia e Castellotti tanto fece che riuscì a convincere Stagnoli a "cedergli" il compagno di avventure.

Anni fa, prima della sua scomparsa, in una riunione del Club Mille Miglia, Ivo Regosa ricordò l'amico scomparso con grande affetto e molta commozione: «Aveva un carattere buonissimo; quando lo conobbi era poco più di un ragazotto di campagna, ma nel senso positivo del termine. Non era per niente un "montato" come alcuni sostenevano. Era, in fondo, un semplice che teneva però molto a migliorarsi;

gli piacevano gli ambienti raffinati, ci teneva ad una certa classe. Era comunque un uomo di grande simpatia e cordialità.

Certo, erano altri tempi: quando andavamo a disputare qualche gara in giro per l'Italia, dalla Sicilia alle Dolomiti, partivamo con la sua macchina e dormivamo insieme, nello stesso letto. Cose impensabili per i campioni del volante di oggi.

L'unico suo debole erano le donne, ne aveva tantissime che spasimavano per lui. Bellissime, belle e meno belle, non era lui a cercarle, ma loro a "farsi sotto". Aveva qualcosa che lo rendeva irresistibile.

Ma quando si trattava di macchine non c'era donna che tenesse. Eugenio era un perfezionista che faceva di un continuo aggiornamento tecnico una delle sue armi migliori. Telefonava a Nello Ugolini, il direttore sportivo della Ferrari, quasi tutti i giorni. Le sue auto erano soggette a continue revisioni e migliorie. Ci andò male la Mille Miglia, ma in tante altre gare portammo a casa dei bei successi».

Nel 1953, era giunta la grande occasione: la Lancia, in quegli anni assai attiva - e con successo - nell'ambito sportivo, gli offrì una vettura ufficiale per disputare una delle più prestigiose gare su strada del mondo: la "Carrera Panamericana".

Il terzo posto ottenuto alla Carrera valse ad Eugenio l'opportunità di poter disporre per il 1954 di una D 24 "ufficiale", al volante della quale disputò vittoriosamente alcune gare in salita, prendendo parte anche ad alcune gare del Campionato Mondiale Marche. Tra queste c'era la Mille Miglia (dove il nuovo regolamento incoraggiava a rinunciare al secondo pilota), che il giovane lodigiano affrontò con veemenza, portandosi in testa prima di essere costretto al terzo ritiro consecutivo.

Alla Mille Miglia del 1955, non correndo più la Lancia nella categoria Sport, Eugenio si presentò con una Ferrari 121 LM carrozzata spider da Scaglietti. Gli fu affidato il compito di attaccare, ma non ci fu niente da fare, dopo l'illusione del comando della corsa fino a Ravenna, a 192,5 km di media, fu l'ennesimo ritiro.

Parlando delle sue partecipazioni il lodigiano sosteneva scherzosamente: «*Se come si usa da qualche parte, io avessi dato il mio nome ai punti nei quali sono uscito o sono stato per uscire, la Mille Miglia si chiamerebbe tutta Castellotti».*

E venne il 1956. Enzo Ferrari era furibondo per lo smacco subito l'anno prima dalla Mercedes-Benz: per la Mille Miglia, preparò cinque auto, affidando ai due "disoccupati" della Formula 1, Castellotti (dalla Lancia) e Juan Manuel Fangio (dalla Mercedes-Benz) altrettante 290 MM.

Queste vetture montavano il nuovo motore 12 cilindri, il primo non progettato da Lampredi, con carrozzeria realizzata da Scaglietti. Luigi Musso e Peter Collins disponevano invece di due 860 Monza, munite del poco fortunato quattro cilindri progettato da Lampredi, anche in questo caso con carrozzeria di Scaglietti.

Per distinguere le quattro vetture ai rifornimenti e per favorire il pubblico, la Scuderia Ferrari adottò un accorgimento tipico della 24 Ore di Le Mans, colorando con tinte diverse il musetto delle sue automobili rosse. La 290 MM di Castellotti ebbe quindi il frontale dipinto di giallo, quella di Fangio di azzurro, quella di Collins di verde, mentre quella di Musso ebbe il musetto bianco.

Per il belga Olivier Gendebien, grande stradista, ci fu una 250 GT. La Mercedes-Benz del direttore tecnico Neubauer, convinto di poter ripetere la vittoria, schierò qualcosa come quattordici 300 SL. Gli equipaggi di punta erano quelli di von Trips e von Metternich. Ai primi cinque posti assoluti si classificano le cinque Ferrari ufficiali, la vendetta era consumata. La ventitreesima edizione sarà ricordata come la più dura, perché interamente disputata sotto un nubifragio. Eugenio Castellotti fu unanimemente esaltato per la sua straordinaria perizia nel condurre sul bagnato la nuova e difficile Ferrari quattro litri, con carrozzeria aperta.

Entrò così nella storia dell'automobilismo e solo la tragica fine impedì che diventasse uno dei più affermati campioni di tutti i tempi.



In ricordo di un amico: I Trofeo Roberto Gaburri

Un trofeo per ricordare uno dei più grandi amici della Mille Miglia: una persona che ha sempre avuto una visione bresciana della corsa, un appassionato che con la sua OM 665 ha partecipato a svariate rievocazioni per respirare quell'atmosfera unica che la corsa bresciana è in grado di regalare. Roberto Gaburri è stato concorrente appassionato e rispettoso prima e dirigente accompagnato da una passione profonda poi che ha saputo trasmettere a tutti quelli che hanno avuto modo di incrociarne i pensieri e le idee.

Per ricordarlo quest'anno 1000 Miglia srl ha istituito il primo Trofeo Roberto Gaburri che si snoderà all'interno del centro storico cittadino: una piccola gara di regolarità formata dieci prove riservata a macchine ed equipaggi già iscritti e verificati per la Mille Miglia. Una scelta non casuale, un tracciato che porterà i concorrenti a vivere una Brescia totalmente diversa da quella che vedranno durante la Freccia Rossa e soprattutto una città decisamente più rilassata che saprà comunque regalare una grande emozione ai cento equipaggi che proveranno a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro di un trofeo dal valore simbolico decisamente significativo.

I concorrenti, cento al massimo per questioni prettamente logistiche, partiranno a partire dalle 20 dalla salita del Castello per affrontare sei prove cronometrate sul colle Cidneo prima di rituffarsi in via San Faustino, entrare in piazza Loggia, scendere in via X Giornate e arrivare su Corso Zanardelli dove sono state organizzate altre tre prove

cronometrate che si terranno proprio davanti al teatro cittadino. A quel punto i concorrenti andranno in via Mazzini e devieranno in via Musei per affrontare l'ultima prova davanti al tempio capitolino, gioiello bresciano un tempo punto di passaggio della Mille Miglia. terminate le prove, sarà tempo di chiudere la manifestazione in piazza Tebaldo Brusato e attendere il nome del vincitore del primo Trofeo Roberto Gaburri.

Per dare ulteriore importanza e risalto alla manifestazione, i primi tre classificati del Trofeo Gaburri saranno premiati sul palco del Grande nel tardo pomeriggio di domenica insieme ai vincitori della Mille Miglia.

L'idea, sposata con grande entusiasmo anche dall'amministrazione comunale, intende essere anche un divertente prologo alla corsa per la città che in questo modo potrà ammirare un centinaio di equipaggi che disputeranno la corsa già dal martedì sera. Un evento particolare, un «antipasto» di Mille Miglia che potrebbe anche diventare un momento di aggregazione e interesse per i tanti cittadini che la sera amano passeggiare per il centro storico bresciano. Un'idea che Roberto Gaburri avrebbe senza dubbio sposato: nel suo volere una città sempre più coinvolta nella corsa più bella del mondo, un prologo riservato a cento equipaggi sulle strade più interessanti dal punto di vista storico e culturale sarebbe stato senza dubbio condiviso. Un'idea che si è trasformata in una gara che si porta in dote un nome che gli amanti della Mille Miglia conoscono bene: Roberto Gaburri, il primo presidente della 1000 Miglia srl.



In questa pagina La Fiat 508S Coppa d'Oro di Osvaldo Peli, della Scuderia Brescia Corse alla quale apparteneva pure Roberto Gaburri. A fianco un'immagine di Roberto Gaburri a bordo della sua OM



IV Concorso Fotografico Bruno Boni

La Mille Miglia è un'emozione. Un attimo, un'immagine che si fonde con un suono e con quello che la circonda. Impossibile resistere alla tentazione di non fotografare uno dei gioielli che compongono il museo viaggiante più bello del mondo. Ecco quindi che immortalare le emozioni per raccontare la Mille Miglia non è divenuto solamente un gesto istintivo ma si è pian piano trasformato in un vero e proprio concorso che quest'anno giunge alla quarta edizione forte di un numero sempre maggiore di consensi e partecipanti provenienti da tutta Europa. Tutto questo avviene grazie all'iniziativa dell'Associazione Culturale Bruno Boni che in collaborazione con 1000 Miglia srl e il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, con il patrocinio del Comune di Brescia e dell'Automobile Club di Brescia, ha organizzato anche per questa edizione della Freccia Rossa il "IV Concorso fotografico Bruno Boni" che intende non solo valorizzare la passione ma anche ricordare la figura dello storico sindaco di Brescia che aveva la Mille Miglia in un angolo speciale del cuore.

Un'iniziativa per certi versi unica che vuole premiare la passione e divulgare le immagini "popolari" di quella che Enzo Ferrari definì in tempi non sospetti la corsa più bella del mondo e che divenne tale anche per la passione di colui che è passato alla storia come il Sindaco della Mille Miglia. Per iscriversi al concorso è sufficiente compilare il form disponibile sul sito Internet www.brunoboni.it, dal 1 maggio al 31 maggio: cercando di evocare la popolarità della corsa,

l'organizzazione ha deciso di non dividere fotoamatori e professionisti che potranno partecipare utilizzando la tecnica di scatto che preferiscono e lo strumento con cui si trovano più a loro agio. Che sia una reflex di ultima generazione o un comune smartphone, l'importante sarà riuscire a "indovinare" lo scatto che in sé sappia riassumere creatività e passione per la corsa più bella del mondo.

Ogni partecipante potrà proporre un unico scatto, inviandolo in formato digitale via internet e che verrà pubblicato e valutato da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia nel tentativo di premiare sia la tecnica che il significato intrinseco di un particolare scatto.

Le premiazioni del concorso si terranno il giorno 18 giugno 2016, alle 11 a Palazzo Loggia e i vincitori potranno ricevere materiale fotografico offerto dal tradizionale sponsor Photò 19, abbigliamento, libri e gadget della Mille Miglia offerti da 1000 Miglia Srl e dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti, oltre ai riconoscimenti ufficiali dell'Associazione, del Comune di Brescia, dell'Automobile Club di Brescia e di Ubi Banco di Brescia da sempre sponsor primario dell'Associazione.

Le immagini vincitrici del Concorso saranno poi pubblicate sul libro fotografico edito dalla 1000 Miglia srl, un premio che rappresenta un valore aggiunto importante perchè di fatto manda le fotografie vincitrici nelle case dei più grandi appassionati del mondo per cui il libro della Mille Miglia è un must da collezionare ogni anno.



Il sindaco di Brescia Emilio Del Bono posa accanto al manifesto del Concorso Fotografico dell'edizione 2015

Nella pagina a fianco uno dei numerosi scatti dell'ultima Mille Miglia





COMUNE DI BRESCIA

Milano

THE NIGHT

1000 Miglia

SABATO

21 MAGGIO

BRESCIA

1000
MIGLIA >



Nel segno naturale della “freccia rossa” la forza di un grande marchio italiano

■ di Andrea Paladino ■
Marketing - 1000 Miglia S.r.l.

Chi avrebbe mai immaginato che quella semplice freccia rossa, con la scritta 1000 miglia al suo interno, ideata a Brescia ed usata per indicare la direzione del percorso, diventata - nel tempo - simbolo distintivo della corsa automobilistica che per trent'anni (1927-1957) fu protagonista assoluta dell'automobilismo internazionale, sarebbe divenuta un vero e proprio “marchio di fabbrica” o, come dicono gli esperti di marketing, un “brand” apprezzato e riconosciuto in tutto il mondo, sinonimo di tradizione e passione sportiva nonché uno dei simboli del fascino di un Paese (l'Italia), del suo “stile di vita” e delle sue tante eccellenze.

Soprattutto negli ultimi anni, infatti, parallelamente all'organizzazione del consueto evento rievocativo che da più di un trentennio fa rivivere e tramanda l'eredità di quella storica corsa, sono state sviluppate attività di marketing attraverso cui 1000 Miglia Srl, la società che dal 2013 organizza l'evento e ne cura la promozione e la valorizzazione, è riuscita ad attrarre l'interesse di aziende - nazionali ed internazionali - che hanno generato, sulla base di accordi di sub-licenza, di co-marketing e co-branding, nuove opportunità per la diffusione del marchio Mille Miglia, nel mercato dei consumi, in tutto il mondo.



E' così che oggi possiamo trovare in commercio una linea di profumi, di occhiali e di penne di classe a marchio congiunto Chopard-Mille Miglia, che vanno ad aggiungersi alla conosciutissima collezione di orologi di alta gamma che la maison di Ginevra - sponsor storico della Mille Miglia - dedica, da oltre venticinque anni, alla leggendaria corsa italiana e che offre in omaggio, ogni anno, a tutti i concorrenti impegnati in gara.

Il brand Mille Miglia è presente però anche nel settore dei servizi finanziari con la carta di credito brandizzata Mille Miglia, che UBI Banco di Brescia - da decenni sostenitore dell'evento con la sponsorizzazione dell'omonimo trofeo - propone a tutti i suoi clienti amanti dei motori e delle tradizioni italiane.

Ma il fascino della Mille Miglia si può anche “indossare”, nel senso più stretto del termine.





Infatti, l'ampio catalogo di merchandising ufficiale, disponibile on-line sul sito dedicato www.millemigliashop.com, presenta una gamma rinnovata di abbigliamento brandizzato con la "freccia rossa" e anche due modelli di scarpe "limited edition", prodotti per l'edizione 2016, anticipazione del lancio di una linea più ampia che entrerà nel mercato delle calzature nel prossimo autunno.

E ancora, troviamo la Mille Miglia protagonista pure in ambito cinematografico con il recentissimo progetto "Rosso Mille Miglia": film commedia dal taglio leggero e contemporaneo, lanciato, lo scorso ottobre, ad Expo Milano 2015 all'interno del programma di iniziative di "protagonismo bresciano" presso il Padiglione Italia e via via distribuito al cinema non solo in Italia ma in molti Paesi del mondo grazie ad un accordo con Rai Com, nonché disponibile, da poche settimane, anche su DVD per il mercato dell'home-video.

Proprio nel mondo dell'intrattenimento la Mille Miglia ha raggiunto quest'anno un altro traguardo, grazie alla partnership con uno dei marchi leader del settore, The Walt Disney Company Italia, dedicata a *Cars*; un'operazione importante per far conoscere il fascino della mitica Corsa ai più piccoli e alle loro famiglie.





Per i più giovani e i più avvezzi ai “new media”, è stato rinnovata la collaborazione con la start-up bresciana Kolektio che, attraverso la sua omonima piattaforma ed App, propone, per il secondo anno, l’appuntamento fotografico “digitale” attraverso cui tutti i suoi utenti interessati potranno aggregare e condividere in rete gli scatti, realizzati con i loro smartphone, delle situazioni di cui saranno spettatori nella settimana d’evento.

Per gli amanti della carta stampata, invece, oltre al Catalogo e al Book ufficiale di ogni edizione della Mille Miglia rievocativa, editi direttamente da 1000 Miglia Srl, sono disponibili diversi prodotti realizzati da altri con il patrocinio riconosciuto dalla Società per il pregio del loro valore e per la loro efficacia promozionale.

E’ grazie a questo complesso, multiforme e graduale processo di “brand extension” che il marchio della Mille Miglia, e il patrimonio valoriale e simbolico che la “freccia rossa” porta con sé, riesce a valicare le frontiere nazionali, arrivare ad un vasto pubblico e suscitare quell’interesse ed emozione che ne rafforza ed incrementa l’ineguagliabile fascino e la sua straordinaria capacità di attrazione.



Archivio storico Mille Miglia

■ di Paolo Mazzetti ■

Direttore Servizi Storici ed Editoriali 1000 Miglia Srl

Presso il Museo Mille Miglia è conservato l'Archivio della corsa, che custodisce circa centotrentamila documenti che Renzo Castagneto e il suo staff conservarono nelle diverse sedi dell'Automobile Club di Brescia, nel periodo 1927-1957.

Salvo alcune eccezioni o perdite, l'Archivio Storico contiene tutto il materiale di competenza dell'organizzazione, tra il quale si trovano le schede d'iscrizione dei concorrenti, la corrispondenza con le scuderie e le Case automobilistiche, classifiche ordini di partenza, tabelle, rassegne stampa con articoli, giornali e riviste dell'epoca, fotografie, i famosi "Numeri Unici", ecc.

Oggi, dopo un lungo lavoro, i documenti sono stati informatizzati e sono fruibili in formato digitale, grazie ad un motore di ricerca. La consultazione dell'Archivio Storico è aperta a ricercatori e professionisti direttamente presso il Museo. Per gli appassionati e i proprietari di vetture d'epoca, è possibile richiedere ricerche specifiche, anche per corrispondenza.

Quanto raccontato parrebbe logico, riferendosi a materiale di grande rilevanza storica, preservato negli anni:

così non è perché la storia dell'Archivio Storico della Mille Miglia è ben diversa.

Negli anni Settanta, quando la "corsa più bella del mondo" era caduta nel dimenticatoio e le competizioni automobilistiche frustrate dalla crisi petrolifera - che costrinse gli italiani alle prime famose domeniche a motori spenti - l'archivio sportivo dell'Automobile Club di Brescia fu lasciato in stato di abbandono.

Il suo recupero è avvenuto solo grazie alla sensibilità e alla passione di un gruppo di amici che si autotassò per finanziarne l'ordinamento e il restauro, riuniti nell'Associazione Amici dell'Archivio della Mille Miglia. Da questo gruppo, condotto e stimolato da Vittorio Palazzani, ha poi avuto origine l'Associazione Museo della Mille Miglia, che ha fondato il museo nel Monastero di Sant'Eufemia della Fonte, del quale Palazzani è tutt'oggi presidente.

A salvare fisicamente i documenti dell'archivio, molti dei quali irrimediabilmente danneggiati da infiltrazioni d'acqua, fu il professor Dario Campana, per anni Conservatore dell'Archivio. Ecco il suo racconto:



Una veduta aerea del Museo Mille Miglia



Nelle fotografie di questa pagina il ritrovamento dell'Archivio

«È proprio vero che Mille Miglia vuol dire, sempre e comunque, avventura. Lo è stata la leggendaria gara di ieri, lo è oggi la sua geniale riedizione, e avventura non poteva non essere l'operazione di salvataggio della sua preziosissima memoria storica. Tutto iniziò nell'autunno del 1981, quando in una vecchia officina di proprietà dell'Automobile Club di Brescia, con Vittorio Palazzani, scoprimmo il "deposito" cartaceo di Renzo Castagneto relativo ai documenti della Freccia Rossa.

La scena che si presentò ai nostri occhi era sconvolgente: una quantità immane di fogli abbandonati alla rinfusa tra calcinacci, immondizie e materiali di ogni genere, inevitabilmente destinati al degrado.



Nella pagina a fianco, Vittorio Palazzani, Presidente del Museo Mille Miglia

E vi lascio immaginare cosa provammo di fronte a uno scempio così assurdo, così inimmaginabile. Delusione, rabbia, impossibilità di prefigurare un qualsiasi tipo di ragionevole intervento, ma alla fine, con un po' di avventurosa follia, dissi a Vittorio che avrei voluto almeno tentare di raccogliere alla meglio quei fogli che parevano già immondizia, fra calcinacci e materiale di ogni genere».

Il recupero terminò nella primavera del 1982, quando ben 84 scatoloni zeppi di documenti furono posti al sicuro, in un appartamento appositamente messo a disposizione in via XX Settembre.

Dopo una prima suddivisione cronologica del materiale, nell'autunno di quell'anno avviammo il vero e proprio riordino e la classificazione sistematica delle singole annate. Fu adottato un criterio di catalogazione scientifico e rigoroso che tiene conto in particolare delle esigenze di consultazione di studiosi e ricercatori. Con attenzione e rispetto per ogni reperto sono stati recuperati, ordinati e inventariati oltre 50.000 documenti e manoscritti, raccolti in 262 faldoni. La Sovrintendenza Archivistica per la Lombardia seguì ovviamente l'evoluzione dell'opera di archiviazione.

Tale interessamento si concretizzò nel riconoscimento ufficiale da parte del Sovrintendente, Giuseppe Scarazzini, che il 30 gennaio 1985 dichiarò il materiale archiviato di "notevole interesse storico".



MILLE MIGLIA
1954



Alla fine del 1989, terminò la classificazione dei documenti relativi alle 24 edizioni della Mille Miglia classica, che rappresentano più del 90% del totale dei reperti recuperati. Negli anni seguenti, l'avventura dell'Archivio Storico della Mille Miglia proseguì con il riordino dei documenti residui relativi all'acquisizione originaria e a quelle più recenti che via via si sono aggiunte. Nel frattempo, stava prendendo vita il nuovo Museo della Mille Miglia. «Così, nel marzo del 2001 - racconta Campana - l'Archivio fu trasferito nei ristrutturati locali del Monastero riservati a ospitarlo e demmo corso a un indispensabile lavoro di riclassificazione globale del catalogo. L'anno successivo, in settembre, prese il via l'ambizioso progetto d'informatizzazione. Ciascun documento fu scansionato e inserito con i suoi dati identificativi in un grande archivio informatico. Nel giugno del 2004, l'acquisizione in copia elettronica di ogni reperto inventariato venne conclusa e l'Archivio Storico della Mille Miglia fu pronto ad affrontare nel modo migliore la sua missione di memoria straordinaria della "corsa più bella del mondo».

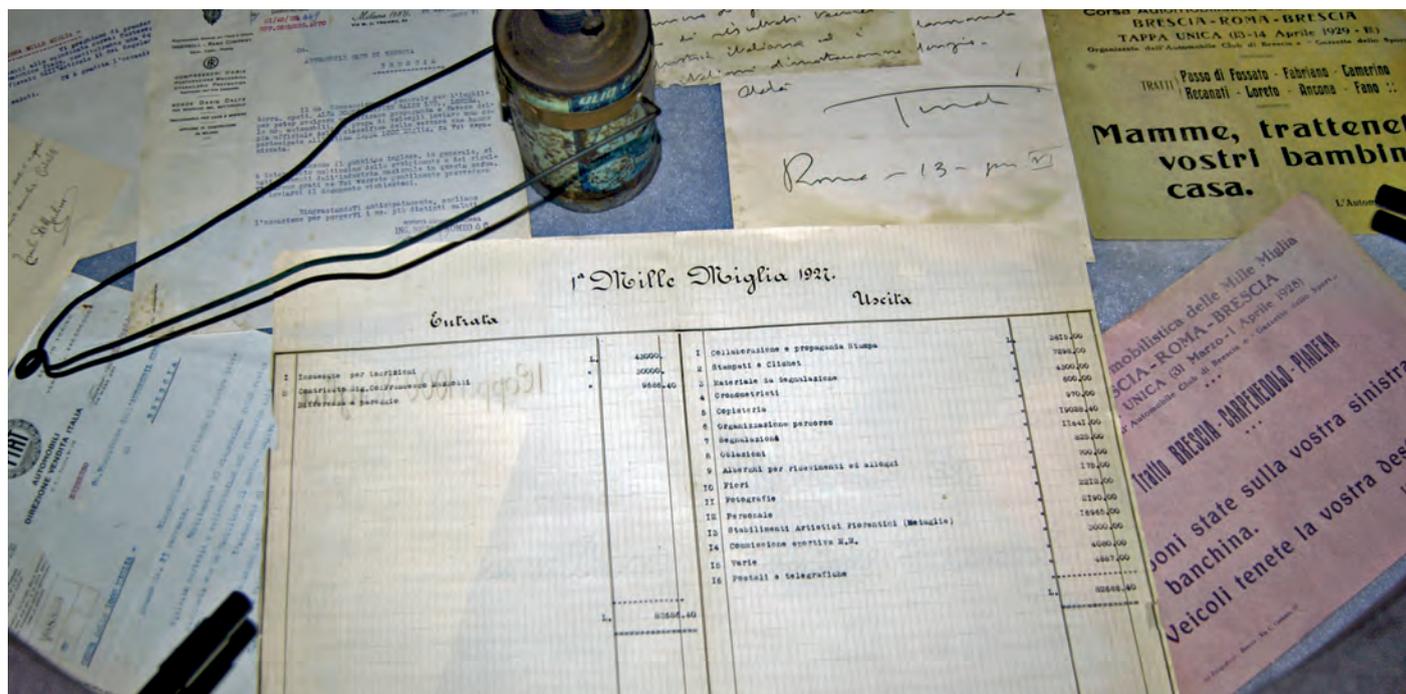
Nel novembre del 2004, il Museo della Mille Miglia fu inaugurato e aperto al pubblico: come logico, alcuni dei documenti di maggior fascino furono estratti dall'Archivio per far parte dell'esposizione museale.

Tranne quelli esposti, i documenti vengono consultati esclusivamente per via informatica, mentre gli originali non escono dagli armadi climatizzati, blindati e a prova



Dario Campana, Conservatore dell'Archivio Storico

d'incendio nei quali sono custoditi, come si conviene a uno degli inestimabili patrimoni culturali, sociali, tecnici e sportivi che la Città di Brescia possiede.



Ferrari Tribute to Mille Miglia 2016 Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge



Tribute to Mille Miglia 2016

Versione aggiornata al 01/05/2016





1000MIGLIA

Programma

Orario	MARTEDÌ 17 MAGGIO
12:00 - 22:30	Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook
Orario	MERCOLEDÌ 18 MAGGIO
9:00 - 22:30	Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook
Orario	GIOVEDÌ 19 MAGGIO
7:30 - 9:00	Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook
dalle 9:00 Ferrari - 10:30 Mercedes	Trasferimento delle vetture partecipanti nel centro di Desenzano del Garda - <i>Lungolago Cesare Battisti</i>
dalle 11:30	Brunch di pre-partenza a Desenzano
13:00	Allineamento delle vetture presso il Lungolago Cesare Battisti
13:45	INIZIO 1^ TAPPA: Desenzano - San Marino Partenza dal Lungolago Cesare Battisti della prima vettura
20:20	Arrivo della prima vettura a San Marino e trasferimento a Pesaro
dalle 21:45	Pesaro: arrivo della prima vettura e parcheggio in Piazza del Popolo Cena e pernottamento
Orario	VENERDÌ 20 MAGGIO
7:45	INIZIO 2^ TAPPA: Pesaro - Roma Partenza della prima vettura
13:00	Lunch a buffet a Fermo
19:45	Arrivo della prima vettura a Roma (C.O. Villa Borghese)
20:15	Sfilata delle vetture in Via Veneto
21:30	Arrivo in Hotel; cena e pernottamento
Orario	SABATO 21 MAGGIO
5:00	INIZIO 3^ TAPPA: Roma - Parma Partenza della prima vettura
dalle 11:15	Lunch break a Poggibonsi
19:15	Arrivo della prima vettura a Parma
19:30	Cena e pernottamento a seguire
Orario	DOMENICA 22 MAGGIO
5:45	INIZIO 4^ TAPPA: Parma - Brescia Partenza della prima vettura dalle aree di parcheggio
9:15	Passaggio all'Autodromo di Monza; arrivo della prima vettura
12:00	Lunch break a Gussago
13:00	Arrivo delle prime vetture al traguardo sportivo di Gussago-Brescia
dalle 13:20	Arrivo e sfilata delle vetture in Viale Venezia scortate dalla Polizia
15:00	Cerimonia di Premiazione presso Palazzo della Loggia (Ferrari), Museo Mille Miglia (Mercedes)

BANCA DATI

Il catalogo completo
del più grande museo viaggiante dell'automobile

1000
MIGLIA >



Le marche, le vetture e gli equipaggi
della Mille Miglia 2016

a cura di Paolo Mazzetti e Daniele Bonetti

Tutti i numeri della Mille Miglia

Iscrizioni MILLE MIGLIA 2016 *Registrations*

ANNO / YEAR	2013	2014	2015	2016
Equipaggi Iscritti / Registered Crews	626	619	617	665
Paesi / Countries	30	35	42	41

Gli iscritti alla Mille Miglia 2016 provengono da 41 diversi Paesi, di tutti i continenti.

Dei 1.330 componenti i 665 equipaggi di altrettante vetture iscritte, non è nota la nazionalità di 202 persone, la cui identità non è stata comunicata al momento della registrazione.

In alcuni casi, si tratta degli equipaggi delle automobili iscritte dalle Casa automobilistiche, che attendono fino all'ultimo per rendere noti i nomi degli occupanti; in altri casi, per motivi di sicurezza o riservatezza, i nomi resteranno coperti da una "X" anche durante la gara.

PAESI DI PROVENIENZA ISCRITTI / REGISTERED COUNTRY OF ORIGIN						
A	Austria	20	KWT	Kuwait	2	
AUS	Australia	14	L	Lussemburgo	10	
B	Belgio	58	FL	Liechtenstein	2	
CDN	Canada	17	M	Malta	2	
CH	Svizzera	65	MA	Marocco	1	
CN	Rep. Pop. Cinese	1	MAL	Malaysia	2	
CZ	Repubblica Ceca	1	MC	Principato di Monaco	1	
D	Germania	172	MEX	Messico	1	
DK	Danimarca	4	NL	Olanda	115	
E	Spagna	5	NZ	Nuova Zelanda	1	
EC	Ecuador	1	PA	Panama	1	
F	Francia	12	PL	Polonia	8	
GB	Regno Unito	117	RA	Argentina	24	
GBM	Isola di Man	1	RUS	Russia	6	
GBZ	Gibilterra	1	S	Svezia	5	
GR	Grecia	2	SLO	Slovenia	2	
HK	Honk Kong	2	T	Thailandia	2	
I	Italia	358	TN	Tunisia	1	
IL	Israele	5	TR	Turchia	1	
IRL	Irlanda	1	USA	Stati Uniti d'America	66	
J	Giappone	18	N.D.	Non Dichiarata	202	
					TOTALE concorrenti/racers	1.330

Piloti Accettati MILLE MIGLIA 2016 *Accepted Drivers*

Gli equipaggi che parteciperanno alla Mille Miglia 2016 saranno 440 più 10 della Categoria Militare, per un totale di 450 equipaggi e 900 persone.

PAESI DI PROVENIENZA ACCETTATI / ACCEPTED COUNTRY OF ORIGIN

A	Austria	10	J	Giappone	20
AUS	Australia	11	KWT	Kuwait	2
B	Belgio	37	L	Lussemburgo	6
CDN	Canada	11	FL	Liechtenstein	3
CH	Svizzera	43	M	Malta	2
CN	Rep. Pop. Cinese	1	MAL	Malaysia	1
CZ	Repubblica Ceca	1	MEX	Messico	1
D	Germania	124	MC	Principato di Monaco	1
DK	Danimarca	4	NL	Olanda	75
E	Spagna	6	NZ	Nuova Zelanda	1
EC	Ecuador	1	PL	Polonia	5
F	Francia	10	RA	Argentina	19
GB	Regno Unito	75	RUS	Russia	7
GR	Grecia	1	S	Svezia	4
GBM	Isola di Man	1	T	Thailandia	1
GBZ	Gibilterra	2	TN	Tunisia	1
HK	Honk Kong	2	TR	Turchia	2
I	Italia	273	USA	Stati Uniti d'America	65
IL	Israele	3	N.D.	Non Dichiarata	67
IRL	Irlanda	1		TOTALE	900

Non sono stati accettati gli equipaggi provenienti da Marocco, Panama e Slovenia.

I partecipanti alla Mille Miglia 2016 provengono quindi da 38 diversi Paesi, di tutti i continenti. Gli italiani rappresentano circa il 30% degli accettati.

Il loro numero potrà aumentare quando saranno resi noti i nomi - e le nazionalità - delle persone al momento identificate da una "X" nell'elenco iscritti.

AUTOMOBILI ISCRITTE / REGISTERED CARS

A.C. [GB]	8	INVICTA [GB]	1
ABARTH [I]	3	ITALA [I]	1
ALFA ROMEO [I]	61	JAGUAR [GB]	54
ALLARD [GB]	1	LAGONDA [GB]	9
ALPINE RENAULT [F]	1	LANCIA [I]	42
ALVIS [GB]	1	LINCOLN [USA]	1
AMILCAR [F]	4	LOTUS [GB]	3
ANSALDO [I]	1	MARINO (BRANDOLI) [I]	1
ARNOLT [GB]	3	MASERATI [I]	13
ASTON MARTIN [GB]	32	MERCEDES-BENZ [D]	57
AUSTIN HEALEY [GB]	37	MG [GB]	18
AUTOBLEU [F]	1	MORETTI [I]	1
BENTLEY [GB]	9	MOTOR RG (REMO GATTAI) [I]	1
BMW [D]	14	NASH-HEALEY [GB]	4
B.N.C. [F]	1	O.M. [I]	12
BORGWARD [D]	1	O.S.C.A. [I]	8
BRISTOL [GB]	3	OLDSMOBILE [USA]	4
BUGATTI [F]	21	PACKARD [USA]	1
CHRYSLER [USA]	3	PARRAVANO [USA]	1
CISITALIA [I]	10	PATRIARCA [I]	2
CITROEN [F]	2	PEUGEOT [F]	4
CONNAUGHT [GB]	1	PORSCHE [D]	38
D.B. [F]	2	RALLY [F]	1
DAGRADA [I]	1	RENAULT [F]	1
DELAGE [F]	1	RILEY [GB]	5
DELAHAYE [F]	1	ROVER [GB]	2
ERMINI [I]	6	S.I.A.T.A. [I]	12
FERRARI [I]	23	SAAB [S]	2
FIAT [I]	46	SALMSON [F]	1
FORD [USA]	2	SS [GB]	4
FRAZER-NASH [GB]	3	STANGUELLINI [I]	3
GIANNINI [I]	2	SWALLOW [GB]	1
GILCO MARIANI [I]	1	TALBOT-LAGO [F]	3
GOLIATH [D]	1	TRIUMPH [GB]	15
HEALEY [GB]	13	VERITAS [D]	1
HRG [GB]	2	VOLKSWAGEN [D]	3
HW (poi HWM) [GB]	1	ZAGATO [I]	5
HWM [GB]	2	ZANUSSI [I]	1
		TOTALE VETTURE	665

AUTOMOBILI ACCETTATE / ACCEPTED CARS

A.C. [GB]	3	JAGUAR [GB]	24
ABARTH [I]	1	LAGONDA [GB]	5
ALFA ROMEO [I]	47	LANCIA [I]	24
ALPINE RENAULT [F]	1	LINCOLN [USA]	1
AMILCAR [F]	4	LOTUS [GB]	1
ANSALDO [I]	1	MARINO (BRANDOLI) [I]	1
ARNOLT [GB]	3	MASERATI [I]	11
ASTON MARTIN [GB]	19	MERCEDES-BENZ [D]	41
AUSTIN HEALEY [GB]	10	MG [GB]	11
AUTOBLEU [F]	1	MORETTI [I]	1
BENTLEY [GB]	6	MOTOR RG (REMO GATTAI)	1
BMW [D]	11	NASH-HEALEY [GB]	4
B.N.C. [F]	1	O.M. [I]	11
BORGWARD [D]	1	O.S.C.A. [I]	6
BRISTOL [GB]	3	OLDSMOBILE [USA]	2
BUGATTI [F]	20	PARRAVANO [USA]	1
CHRYSLER [USA]	2	PATRIARCA [I]	2
CISITALIA [I]	10	PEUGEOT [F]	2
CITROEN [F]	2	PORSCHE [D]	21
D.B. [F]	2	RALLY [F]	1
DAGRADA [I]	1	RENAULT [F]	1
DELAGE [F]	1	RILEY [GB]	3
DELAHAYE [F]	1	ROVER [GB]	1
ERMINI [I]	6	S.I.A.T.A. [I]	11
FERRARI [I]	21	SAAB [S]	1
FIAT [I]	38	SALMSON [F]	1
FORD [USA]	2	SS [GB]	3
FRAZER-NASH [GB]	3	STANGUELLINI [I]	2
GIANNINI [I]	2	SWALLOW	1
GILCO MARIANI [I]	1	TALBOT-LAGO [F]	2
GOLIATH [D]	1	TRIUMPH [GB]	7
HEALEY [GB]	8	VERITAS [D]	1
HRG [GB]	1	VOLKSWAGEN [D]	1
HW (poi HWM) [GB]	1	ZAGATO [I]	5
HWM [GB]	2	ZANUSSI [I]	1
INVICTA [GB]	1	TOTALE VETTURE	450

Le 450 automobili alla partenza della Mille Miglia 2016 appartengono a 71 marche diverse. La vettura di marca Itala è stata ritirata dopo essere stata accettata. Vetture di altre 4 marche risultano non accettate: Allard, Alvis, Connaught e Packard. Le automobili che prenderanno il via alla Mille Miglia 2016 saranno quindi 440 più 10 della Categoria Militare, per un totale di 450 vetture d'epoca. Gli equipaggi in lista d'attesa, pronti a sostituire eventuali defezioni, sono 95. La sostituzione di una vettura ritirata avverrà con un modello il più simile possibile.



ABARTH

La "Casa dello Scorpione" fu una società dalle molteplici attività (trasformazione ed elaborazione di modelli di serie, costruzione di vetture sport e da record, nonché di marmitte di scarico e di altri particolari meccanici). La Abarth & C. fu fondata nel 1949 da Carlo Abarth, nato a Vienna nel 1908, ma originario di Merano e italiano per precisa scelta del padre. Nell'immediato dopoguerra Abarth, amico di famiglia dei Porsche, ottenne la rappresentanza del loro marchio e l'incarico di trovare una casa disposta a costruire una monoposto progettata da Ferdinand. Ebbe così modo di entrare in contatto con molte Case italiane. Trovò anche l'industriale desideroso di realizzare il progetto di Porsche: fu Tazio Nuvolari a metterlo in contatto con Dusio della Cisitalia. Cisitalia e Porsche, con Abarth mediatore, iniziarono molti progetti, senza poterli terminare. La Cisitalia, proprio a causa di questo tentativo, entrò in crisi. Abarth decise quindi di mettersi in proprio, rilevando dalla Cisitalia l'occorrenza per costruire la sua prima vettura: la Abarth-Cisitalia 1100 sport destinata, manco a dirlo, al vecchio Nuvolari.

Socio di Abarth fu Armando Scagliarini, padre di Guido, pilota Cisitalia. Le prime vetture non ebbero però successo e Abarth si inventò una nuova fonte di introiti per la sua azienda: le famose marmitte di scarico. A queste seguono impianti di scarico completi e Abarth comprese di non poter limitarsi ad un unico settore.

Dal 1955 l'attività della Casa si diversificò in quattro distinti rami: trasformazione sportiva di vetture prodotte in grande serie da altri; veicoli da record, vetture sport interamente progettate e costruite, produzione di marmitte.

Grazie alla collaborazione di noti carrozzieri, tra cui Pinin Farina, Ghia, Zagato, Bertone, Allemano e Viotti, Abarth costruì piccole serie di vetture con meccanica Fiat. I suoi cavalli di battaglia furono le piccole cilindrato. Uniche eccezioni dallo stretto rapporto con la Casa Torinese furono un coupé Alfa, una Porsche Carrera e le Simca di metà anni Sessanta. Capitolo a parte sono i 113 record internazionali e i 5 mondiali ottenuti dalle sue vetture appositamente costruite.

Nel 1971 la Abarth fu assorbita dalla Fiat. Terminò così l'attività di produzione di veicoli, continuando quella di elaborazione. Da molti anni uno Scorpione contraddistingue le versioni più sportive delle vetture torinesi.



A.C.

Le origini di questa fabbrica inglese di automobili sportive risalgono al 1900, quando un giovane ingegnere, John Weller, e un ricco macellaio, John Portwine, si associarono per costruire veicoli

commerciali a tre ruote, molto in voga a quell'epoca, ben presto adottati dai principali negozianti di Londra.

Nel 1904, la società assunse la ragione sociale di Autocars & Accessories Ltd., divenuta Autocarriers nel 1907, poi ulteriormente abbreviata in A.C. Cars Ltd., nel 1922. La prima vettura a 4 ruote fu prodotta nel 1913. Nel 1921 una quattro cilindri stabili ben 57 primati sul circuito di Brooklands, e l'anno dopo, una monoposto da 1500 cc, pilotata da J. A. Joyce, percorse in un'ora, con partenza da fermo, 161 km. Nel 1922 Portwine e Weller abbandonarono la guida dell'azienda, che passò nelle mani di Selwyn Francis Edge. Nel 1926 una A.C. si aggiudicò il Rally di Montecarlo, prima vettura inglese a riuscire nell'impresa.

La congiuntura economica negativa della fine degli anni Venti portò alla liquidazione dell'azienda.

I fratelli Hurlock, nuovi proprietari, introdussero soluzioni tecniche d'avanguardia, come il preselettore nel cambio e il sincronizzatore. Lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale rallentò notevolmente la produzione, ma alla fine del conflitto l'A.C. immise sul mercato nuovi modelli berlina e coupé tralasciando le vetture da competizione. Il grande successo arrivò con i modelli Ace, Spider e Aceca, coupé. La Ace ispirò l'ex pilota Carroll Shelby che, a metà degli anni Sessanta, si accordò con la Casa inglese per la costruzione delle sue Cobra, vetture prettamente sportive equipaggiate con motori Ford da 4,7 a 7 litri. La collaborazione A.C.-Shelby-Ford continuò fino al 1969.

Da quel momento l'A.C. si dedicò alla produzione di modelli sportivi dotati di potenti motori Ford, in un'occasione carrozzati in Italia da Frua. Dopo lunghi periodi di inattività la Casa, tutt'oggi esistente, presenta di tanto in tanto un nuovo modello.



ALFA ROMEO

La "Casa del Biscione" vanta un passato sportivo tra i più gloriosi. Il perché di un nome così curioso deriva dalle origini dell'azienda. Nel 1910 un gruppo di finanzieri lombardi acquistò lo stabilimento del Portello dalla francese Darracq. La nuova azienda prese il nome di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, cioè A.L.F.A.. Lo stemma scelto combina i due simboli che costituivano le insegne araldiche di Milano ai tempi dei Comuni: la croce rossa in campo bianco e il biscione della Signoria Visconti, adottato negli anni Ottanta anche da Canale 5. Nel 1918, dopo la guerra, l'azienda fu rilevata da Nicola Romeo, che aggiunse al marchio il suo nome ottenendo l'inconsueta ma gloriosa sigla Alfa Romeo.

Tra le tappe fondamentali della produzione automobilistica si devono ricordare alcuni episodi. Nel 1933 la nazionalizzazione della Casa, con il passaggio del pacchetto di maggioranza all'I.R.I.. A metà degli anni Cinquanta fu realizzato lo stabilimento di Arese, mentre nel 1972 fu la volta dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, con la nascita dell'Alfasud. L'immobilismo gestionale portò dopo molti travagli, alla totale cessione della Casa al gruppo Fiat, nel 1986.

Nel periodo tra le due guerre, le vetture del Biscione dominarono le competizioni, grazie a personaggi quali Vittorio Jano ed Enzo Ferrari, che si alternarono alla conduzione della squadra corse, rivaleggiando quando le Alfa correvano sotto le insegne della Scuderia Ferrari. Con piloti – tra gli altri di grande valore – quali Brilli Peri, Nuvolari, Varzi, Fangio e Farina, le Alfa Romeo si imposero sia su strada che in pista. Nell'impossibilità di ricordare tutte le vittorie ci limitiamo alle undici colte alla Mille Miglia (solo una delle quali, nel 1947, nel dopoguerra) e i Campionati del Mondo del 1950, con Farina e del 1951 con Fangio.

Oggi, con dispiacere dei tanti appassionati del Biscione, il marchio Alfa Romeo vivacchia subendo le politiche della dirigenza torinese della FIAT.



ALPINE RENAULT

La società fu fondata da Jean Rédélé, nel 1954, a Dieppe, con la ragione sociale di Societe Anonyme des Automobiles Alpine. Rédélé era il figlio del titolare del locale concessionario Renault. Nei primi anni Cinquanta, Jean riscosse numerosi successi in varie competizioni automobilistiche, entrando anche a far parte della squadra corse alla guida di una Renault 4CV. La storia della Alpine si trova descritta nella scheda relativa alla Renault.



AMILCAR

La Casa francese Amilcar, fondata a St. Denis nel 1921, fu famosa come una delle più all'avanguardia nel settore delle piccole vetture sportive. Il nome completo era Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar.

Alla popolarità delle leggere vetturine francesi contribuì, oltre alle proverbiali doti meccaniche, anche la politica economica della Società, dai prezzi accessibili.

Dal 1925 al 1928 alcuni modelli furono montati a Lecco dalla Amilcar Italiana, negli stabilimenti della Compagnia Generale Automobili con sede in Roma.

Alla fama della Casa parigina contribuirono le molte vittorie conquistate nelle competizioni, in particolare nelle corse in salita. Dal 1930 la produzione fu indirizzata su vetture meno sportive, con minor successo di mercato. Nel 1937 la Amilcar fu acquisita e incorporata da un'altra Casa francese, la Hotchkiss.



S.A. ANSALDO

La S.A. Ansaldo, dove l'acronimo indica Settore Automobilistico, era una delle decine di società e stabilimenti controllate dalla Ansaldo, la società industriale, sorta a Sampierdarena (quartiere di Genova) nel 1853, con la ragione sociale di Gio. Ansaldo & C. - società in accomandita semplice - costruttrice di treni, grandi navi, cannoni e mezzi militari, sommergibili e aeroplani. Nel 1918, l'Ansaldo arrivò a impiegare ottantamila addetti; tra le società controllate c'erano aziende quali: A. Cerpelli & C., Banca Industriale Italiana, Cantieri Officine Savoia, Dinamite Nobel, Gio. Fossati & C., Lloyd Italo, Nazionale di Navigazione, Fabbrica Aeroplani Ing. O. Pomilio, Società Idroelettrica Negri, S.P.A., Transatlantica Italiana. Nel 1993, le società rimaste furono fatte confluire dall'IRI nel gruppo Finmeccanica.

La S.A. Ansaldo fu fondata nel 1919 in seguito alla riconversione, dopo la Prima Guerra Mondiale, dell'Ansaldo. Come per la società di riferimento, il nome deriva da quello di Giovanni Ansaldo (1819-1859). Dopo la guerra, per sopravvivere, l'azienda si lanciò in una riconversione in campo civile, tentando la strada dell'automobilismo. Tuttavia, la S.A. Ansaldo subì una grossa crisi nel 1921, a seguito del fallimento della Banca Italiana di Sconto, la principale azionista della società; nel marzo 1923 la ragione sociale cambiò in S.A. Automobili Ansaldo. La crisi del 1929, e soprattutto l'incapacità di capire le esigenze del mercato dell'epoca, condurranno l'Ansaldo alla liquidazione. Nel 1932, l'azienda fu assorbita dalla O.M., la bresciana Officine Meccaniche, senza che la crisi cessasse. Un ulteriore cambio di ragione sociale fu inutile, tanto che in seguito tutte le attrezzature e gli impianti saranno cedute alle Officine Viberti, mettendo fine alla produzione di automobili Ansaldo.



ARNOLT

Stanley H. "Wacky" Arnolt era un industriale di Chicago che, nel 1950 iniziò l'importazione di auto straniere negli Stati Uniti. Nel 1953, la SH Arnolt Inc., con sedi a Chicago, Illinois, e Varsavia, nell'Indiana, iniziò a produrre automobili: pur se vendute come auto americane, le vetture erano veri ibridi, con meccanica inglese, carrozzeria italiana, e assemblaggio finale negli States. In realtà, la Arnolt non costruì mai interamente un veicolo, limitandosi ad allestire componenti prodotti da terzi. La carrozzeria di tutti gli esemplari allestiti, nel periodo tra il 1953 e il 1968 furono realizzati dalla Bertone di Torino. La collaborazione prese il via grazie a un incontro fortuito tra Wacky Arnolt e Nuccio Bertone al Salone dell'Automobile di Torino nel 1952.

Tra i modelli più conosciuti, oltre alla Arnolt Bristol, con meccanica della 400 e disegnata da Franco Scaglione, ci sono la Arnolt-Aston Martin, la Arnolt-Bentley e la Arnolt MG, la prima costruita.



ASTON MARTIN

Il giovane londinese Lionel Martin e l'amico Robert Bamford aprirono un'officina a Kensington nel 1908, ottenendo la rappresentanza della Singer. Come amavano molto fare gli inglesi, i due costruivano anche "ibridi", utilizzando telai e motori di diversa provenienza. Con una delle loro costruzioni, nel 1913, Martin vinse una gara in salita ad Aston Clinton: unendo i nomi ottenne Aston Martin. Nacque così uno dei più gloriosi marchi automobilistici inglesi. In realtà la produzione prese il via solo dopo la Prima guerra mondiale. L'azienda non seppe mai ottenere buoni risultati finanziari e venne liquidata nel 1925. A rilevarla, con due finanziatori, fu un valente tecnico italiano, Augusto Cesare Bertelli, nel 1926.

Bertelli, che era stato secondo di Vincenzo Lancia alla guida di vetture Fiat da corsa, realizzò vetture sportive di grande fama. Non fu però in grado di risolvere i problemi finanziari e nel 1933 dovette cedere la proprietà, interrompendo nel 1936 anche la collaborazione tecnica. Nel 1948, la Società fu acquistata, con la Lagonda, da David Brown. Da allora tutte le Aston Martin furono chiamate DB, dalle sue iniziali (DB1, DB2, ecc.). Alla Lagonda lavorava W.O. Bentley, dopo aver ceduto la sua Casa alla Rolls Royce. Fu lui a sviluppare, trapiantandoli dalla Lagonda, i motori a sei cilindri delle prime Aston Martin DB. I successi sportivi furono numerosissimi, dalla 24 ore di Le Mans al Campionato Mondiale Marche del 1959, con l'esclusione della Mille Miglia, dove le molte partecipazioni – prima e dopo la guerra – portarono solo alcune affermazioni di classe.

Dopo molte traversie finanziarie e numerosi cambi di mano, la Aston Martin ha trovato equilibrio dal 1987, quando la Ford acquisì prima il 75% del pacchetto azionario e, dal 1994, il 100%. Nonostante il susseguirsi dei cambi di proprietà la Casa ha mantenuto il suo prestigio, producendo dal 1948 solo vetture sportive assai raffinate. Recente è l'acquisizione del marchio da parte di Investindustrial, la società di private equity che fa capo alla famiglia italiana Bonomi.



AUSTIN HEALEY

Questo marchio nacque dall'abbinamento tra il nome Austin e quello dell'azienda di Donald Healey (si veda la scheda relativa).

La Austin Motor Company fu fondata da Herbert Austin, già direttore della Wolseley, nel 1906. Nel 1952 si fuse con il gruppo Morris,

creando il grande gruppo B.M.C., British Motor Corporation.

I marchi Austin, B.M.C. e Morris - oggi conglobati nel gruppo Rover - rappresentano una delle maggiori realtà inglesi, produttrice - ad esempio - della Mini. Subito dopo la nascita la B.M.C. non disponeva di modelli sportivi e la Casa si trovava spiazzata dal successo - commerciale e sportivo - della TR2 Sport di Sir John Black, proprietario della Triumph.

Piuttosto che impegnarsi nell'oneroso compito di progettare una sportiva in proprio, il gruppo inglese colse l'occasione offerta da un'iniziativa della Healey Motor Co.

La piccola azienda aveva presentato al Salone di Londra del 1952 un'auto sportiva a due posti, che sfruttava la meccanica della Austin A 90. Healey ne aveva iniziato la produzione di una piccola serie, costruita a mano.

Il nuovo amministratore delegato della B.M.C., George Harriman, concluse un accordo con Don Healey, secondo il quale la "100" sarebbe stata prodotta e distribuita dal grande gruppo inglese.

A Warwick, sede della Healey, rimase solo la produzione degli esemplari da competizione. Nacque così il marchio Austin-Healey - attivo fino al 1970 - destinato a produrre altre importanti vetture come la "100/6", la "3000" e la "Sprite". Nel 1966 la British Motor Corporation si fuse con la Jaguar, formando il nuovo gruppo B.M.H., British Motor Holding.

Nel 1968, quando la B.M.H. si unì alla Leyland, dando vita alla British Leyland Motor Corporation, iniziò il declino di questo marchio, in quanto al Leyland aveva portato in dote le antiche rivali Triumph.



AUTOBLEU

Questa piccola casa fu fondata all'inizio degli anni Cinquanta da Maurice Mestivier e Roger Lepeyre. I due erano i proprietari di un'azienda parigina specializzata nella realizzazione di kit di preparazione per le Renault 4CV. Grazie a questo sistema di scarico realizzato in collaborazione con Carlo Abarth, le piccole vetture francesi potevano disporre di prestazioni entusiasmanti che contribuirono alla loro fama sportiva.

Mestivier, nato nel 1902, era fin dalla giovane età un grande appassionato di automobilismo sportivo. All'età di diciannove anni entrò alla Amilcar, dove rimase fino all'inizio della Seconda guerra mondiale. Il suo ottimo palmares sportivo comprende la vittoria al Grand Prix d'Orléans. Nel 1937 fu eletto Presidente dell'AGACI (Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants), carica che mantenne fino al 1969.

Nel 1951, Mestivier e il suo socio e amico Lepeyre decisero di costruire un piccolo coupé, ovviamente su base Renault 4CV. Il disegno della carrozzeria fu affidato a Luigi Segre della Ghia di Torino, che realizzò i primi esemplari. I successivi furono firmati da diversi carrozzieri quali Pourtout, Chapon e Figoni.

Nel 1954, sempre sfruttando la meccanica Renault, la Autobleu realizzò la Type Mille Miglia, con carrozzeria di Riffard, per la partecipazione alla corsa bresciana. L'anno seguente fu introdotto

anche un modello cabriolet e, successivamente, un coupé realizzato da Boano con meccanica curata da Carlo Abarth. La piccola Casa francese, dopo aver costruito un'ottantina di vetture in tutto, cessò l'attività nel 1957.

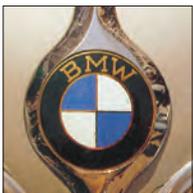


BENTLEY

L'attività sportiva come scelta promozionale: questa era la filosofia di William Owen Bentley (su tutti i testi dell'epoca detto semplicemente W.O.), che iniziò a lavorare sulla sua prima vettura nel 1919. La prima consegna venne effettuata nel 1921. Malgrado l'immensa qualità, le continue vittorie e le richieste - da parte dei clienti - superiori alle possibilità di produzione, l'azienda subì continue crisi finanziarie. L'immagine della Casa era comunque supportata dai ripetuti successi, soprattutto a Le Mans, vinta cinque volte (1924 e 1927 con la 3 Litre, 1928 con la 4.5 Litre, 1929 e 1930 con la Speed Six). La 24 ore francese rappresentava il terreno di gara ideale per le mastodontiche vetture inglesi, poco agili ma veloci ed affidabili. Per le dimensioni ed il peso venivano definite da Ettore Bugatti "i veloci camion inglesi". Una curiosità: il colore di fondo dello stemma con la "B" alata varia a seconda della destinazione della vettura. Il verde, ad esempio, è riservato alle vetture da corsa.

Il tentativo di Bentley di produrre vetture sempre più lussuose mal si conciliava con il periodo di congiuntura noto come la "depressione economica" degli anni 1929 e 1930.

La vittoria a Le Mans nel 1930 fu l'ultima gara della Bentley Motors Ltd: poco dopo la prestigiosa società crollò sotto il peso dei debiti. W.O. Bentley fu costretto a cedere la sua azienda alla Rolls Royce, che ancor oggi riserva questo marchio alle sue vetture più sportive. Bentley iniziò una nuova carriera di progettista alla Lagonda (e quindi all'Aston Martin), che portò nuovamente alla vittoria a Le Mans. Nel 1931 ebbe così fine la prima generazione di Bentley, per lasciare spazio a quella delle Bentley costruite nello stabilimento Rolls Royce di Derby. La terza generazione ebbe inizio nel dopoguerra, nel nuovo stabilimento Rolls Royce di Crewe. Oggi, il marchio Bentley appartiene al Gruppo Volkswagen.



B.M.W.

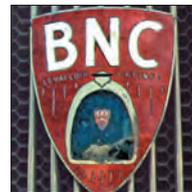
Dalla fusione tra le officine Rapp-Motoren-Werke e la fabbrica di aerei Gustav Otto Flugmaschinenfabrik nacque, nel 1916 a Monaco, la Bayerische Motoren werke GmbH (Fabbrica Bavarese Motori S.r.l.), meglio conosciuta come B.M.W.. Fino al 1928 la B.M.W. si occupò solo di motori per aerei (lo

stemma bianco e blu riproduce un'elica stilizzata) e di motociclette. L'ingresso nel settore delle quattro ruote avvenne nel 1929, con l'acquisizione di una piccola Casa di Eisenach, nella Germania orientale, la Dixi, che produceva Austin Seven su licenza. Con questa vetturessa, rimarchiata B.M.W., giunsero le prime vittorie, come quella a squadre alla Coppa delle Alpi del 1929 e quella di classe al Rally di Montecarlo del 1930.

La costruzione di vetture fu, inizialmente, rivolta verso vetture a prezzi contenuti, ma dal 1936 si indirizzò verso auto prestigiose e sportive, così come oggi.

Di questo periodo è la 328, la vettura di maggior successo del periodo anteguerra, con la quale la B.M.W. si aggiudicò vittorie memorabili al Nürburgring, alla Mille Miglia e al Tourist Trophy. La ripresa della produzione di motociclette ed automobili, interrotta durante la guerra a favore di quella aeronautica, venne autorizzata solo nel 1948. Lo stabilimento di Eisenach venne però requisito dal regime comunista, continuando a produrre i modelli anteguerra con il marchio E.M.W., Eisenach Motoren werke.

La B.M.W. attivò una nuova linea di produzione a Monaco, che - in pratica - fu attiva solo nel 1952. Furono anni duri per la Casa tedesca, che aveva perduto tempo prezioso, tanto che nel 1959 fu in procinto di essere assorbita dalla Daimler-Benz. Questa operazione fu bloccata dal piccolo azionariato e, in pochi anni, le sorti commerciali dell'azienda si risollevarono, grazie a nuovi modelli di ottima qualità, che furono subito competitivi sul mercato dei primi anni Sessanta. La crescita della Casa di Monaco, da allora, ha proseguito vertiginosamente. Nel 1994 La BMW (da anni la sigla non viene più punteggiata) ha assorbito il gruppo inglese Rover, poi ceduto conservando quello Mini, tornato a grande successo.



B.N.C.

Questa sigla indica la Bollack, Netter e Cie, ragione sociale assunta nel 1923 da un'azienda fondata nel 1923 da Jacques Muller, ex collaboratore tecnico della Hispano Suiza. La produzione iniziale riguardava piccole e leggere "cyclecar", di buona qualità. Nel 1922, Muller si rese conto che la mancanza di fondi limitava la produzione; cedette quindi la maggioranza del pacchetto azionario a nuovi soci, pur mantenendo il suo incarico di capo progettista.

Nel 1923, con l'inaugurazione dei nuovi stabilimenti, la B.N.C. non tardò ad affermarsi.

La produzione verteva su piccole vetture sportive, da turismo e camioncini per uso promiscuo. Le meccaniche utilizzate erano Ruby per i modelli sportivi e Scap per quelli da turismo e commerciali. Già nel 1923 ebbe inizio una serie di successi sportivi che aumentarono con il passaggio, nel 1925, alla categoria Voiturettes con motore al limite dei 1.100 cc. Al successo d'immagine contribuirono anche alcune caratteristiche estetiche "sportiveggianti", quali le ruote a raggi tangenti, o il radiatore inclinato, presenti anche sui modelli da turismo. Le vendite progredirono con successo, oltre che in Francia, in Spagna e Belgio.

Nel 1928 il maggiore azionista, Lucien Bollack si ritirò dalla società cedendo le sue quote a Charles de Ricou, al quale si deve l'introduzione di alcuni modelli sportivi; uno di questi, con motore Meadows 1.500 cc., partecipò alla 24 Ore di Le Mans.

Nel 1929, dopo l'assorbimento della Lombard., la B.N.C. presentò un motore sovralimentato con un compressore Cozette, derivato dal un Lombard bialbero di 1.100 cc.

Dopo uno sfortunato tentativo con un modello dotato di un motore cinque litri Continental, otto cilindri, e la contemporanea presentazione di una sottomarca, denominata A.E.R., la Casa francese fu costretta alla chiusura nel 1931.



BORGWARD

La Borgward è stata una fabbrica tedesca di automobili, fondata nel 1929 da Carl Friedrich Wilhelm Borgward (1890-1963) a Brema. La prima auto con marchio Borgward, la Hansa Borgward 2000 fu presentata nel 1937. Nel 1944, lo stabilimento di Sebaldsbrück fu distrutto da un bombardamento: nel 1948 la produzione Borgward ripartì con la Hansa 1500. Il 1949 fu l'anno della costituzione del gruppo Borgward, che comprendeva i marchi Borgward, Goliath (veicoli commerciali leggeri) e Lloyd (utilitarie).

Nel 1961, la Borgward finì in bancarotta; tuttavia, la produzione della Isabella continuò fino al 1963, quando le linee di montaggio sia della Isabella sia della P100 furono vendute in Messico, dove la produzione continuò sino al 1970. Lo stabilimento fu invece ceduto alla Hanomag. Oggi vi vengono costruiti modelli Mercedes.



BRISTOL

Nel 1947, la Bristol Aeroplane Company, di Filton in Inghilterra, aprì un settore automobilistico. Grazie a H.J. Aldington, titolare della Frazer Nash, la Bristol iniziò in Inghilterra la produzione degli eccezionali motori BMW 328 tedeschi, avvalendosi di progetti originali e macchinari della Casa di Monaco nonché di alcuni ingegneri salvati dal carcere. Questi motori anglo-teutonici equipaggiarono per circa un decennio oltre a Bristol e Frazer Nash, anche le vetture AC.

La prima auto Bristol fu chiamata 400: con una di queste lo stesso Aldington e il Conte Lurani presero parte alla Mille Miglia del 1949. La partecipazione alle gare, ottimo il terzo posto al rally di Montecarlo del 1949, fu sostenuta dalla fornitura di motori

per la Formula Due a Cooper, Lister e Tojero. Dalla collaborazione con la Arnolt di Chicago, nel 1954 nacque la Arnolt-Bristol, allo scopo di allestire le Bristol destinate al mercato americano. Nel 1954 e nel 1955, sbaragliando una nutrita concorrenza, il modello 405 si aggiudicò la classe fino a 2000 cc alla 24 Ore di Le Mans, rispettivamente con una coupé e una barchetta, entrambe con carrozzerie speciali caratterizzate da una pinna posteriore simile a quella utilizzata dalla Jaguar D. Dopo questa esperienza La Bristol indirizzò la produzione verso modelli meno sportivi e più lussuosi. Nel 1960 la Bristol Aeroplane Co. cedette il proprio settore automobilistico a un gruppo di privati, che la trasformò in azienda indipendente. Dal 1962, necessitando di maggior potenza di quella offerta dal vecchio BMW a sei cilindri, vennero utilizzati motori americani Chrysler, nella classica configurazione otto cilindri a "V". Le riviste inglesi definirono le Bristol, "lussuose e veloci automobili, somiglianti a delle navi da guerra".

La produzione dell'ultima vettura prodotta, la 411, ebbe termine nel 1976.



BUGATTI

Anche se la Bugatti è considerata francese, fu fondata da un italiano nel 1909 in... Germania. Senza trasferirsi da Molsheim, dopo la Prima Guerra Mondiale, la Casa di Ettore Bugatti – che mai rinunciò al passaporto italiano – cambiò nazionalità quando l'Alsazia e la Lorena passarono alla Francia. Negli anni Trenta possedere una Bugatti era un obbligo mondano anche per chi non partecipava alle gare (dove ottennero circa 2000 vittorie). Ettore Bugatti affermava infatti: «Le officine Bugatti non fabbricano auto da corsa; tutte le vittorie sono ottenute con modelli di serie». Ovviamente il prezzo era più che adeguato alla raffinatezza costruttiva.

Molti successi portarono la firma del figlio di Ettore, Jean. Le Bugatti non primeggiavano tanto per la potenza o la velocità pura, quanto per il generale equilibrio del veicolo. Malgrado siano state condotte da grandissimi piloti quali Nuvolari o Varzi, le Bugatti ebbero però scarsa fortuna alla Mille Miglia, dove non ottennero – a differenza di altre gare – risultati di prestigio. L'inizio della fine della gloriosa casa si ebbe con la morte, durante un collaudo, di Jean Bugatti, nel 1939. Con l'inizio della guerra continuarono i guai per Ettore che, avendo conservato il passaporto italiano, fu messo sotto accusa dai francesi e si vide sequestrare la sua fabbrica. Dopo un'estenuante battaglia legale riuscì a rientrare in possesso dell'azienda solo pochi mesi prima di morire, nel 1947.



CITROËN

La Citroën è una casa automobilistica francese nata nel 1919 dalla trasformazione dell'industria fondata da André Citroën, che aveva prodotto fino ad allora materiale meccanico e militare. Attualmente appartiene a PSA Peugeot Citroën.

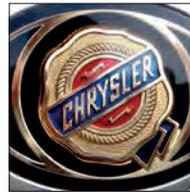
Inizialmente, André Citroën si dedicò alla produzione di ingranaggi con dentatura a cuspide (da cui il simbolo della marca). Durante la Prima Guerra Mondiale la fabbrica produsse esclusivamente granate a scopo militare. Alla fine del conflitto Citroën orientò di nuovo i suoi interessi all'industria automobilistica e lanciò nel 1919 la Citroën 10HP tipo A, particolarmente innovativa per il suo tempo. La prima vettura stupì tutti e spiazzò la concorrenza per il modo inedito in cui veniva non solo assemblata, ma anche pubblicizzata e per il fatto che la vettura non necessitava di altri lavori, come la scelta della carrozzeria. Il cliente doveva semplicemente portarla a casa. Nel 1922 Citroën presentò la 5CV ed i modelli C4 e C6.

Il buon successo dei modelli convinse André Citroën ad un forte politica di espansione all'estero, tramite la realizzazione di filiali d'assemblaggio dei pezzi prodotti dalla casa madre, al fine di aggirare i pesanti dazi doganali vigenti. Nel 1923 venne fondata la filiale inglese e, l'anno successivo, furono aperte le filiali di Belgio, Spagna, Svizzera, Danimarca e Italia. Nel frattempo, in Francia, le vendite andarono a gonfie vele e ai modelli citati seguirono i modelli 8CV, 10CV e 15CV. La più piccola del terzetto, denominata Rosalie, fu utilizzata per una estenuante prova di durata, al termine della quale percorse ben 300 000 km a 93 km/h di media.

Nel 1934 fu presentata la Traction Avant, un'auto rivoluzionaria per i tempi (trazione anteriore, telaio monoscocca, carrozzeria aerodinamica), la cui messa a punto - particolarmente dispendiosa - dissestò le finanze aziendali e fece passare la casa Citroën sotto il controllo della Michelin che era il principale creditore. Il 3 luglio 1935, André Citroën morì e le redini dell'azienda furono affidate a Pierre Boulanger.

Nel secondo dopoguerra la Citroën lanciò la 2CV che con un motore bicilindrico da 375 cc contribuì a motorizzare la Francia rurale: la 2CV venne prodotta in quasi quattro milioni di esemplari fino al 1990 e fu una delle auto di maggior successo di sempre. Nel 1955 fu presentata la DS, una delle auto più rivoluzionarie di tutti i tempi: sospensioni idropneumatiche ad assetto costante, servosterzo e volante monorazza, freni a disco servoassistiti, carrozzeria moderna, aerodinamica e a deformabilità programmata, materiali innovativi e, dal 1968, anche fari allo iodio orientabili.

Verso la fine degli anni Sessanta, le finanze Citroën iniziarono a degradarsi nuovamente, a seguito di scelte strategiche azzardate (acquisizione delle marche Panhard e Maserati) eventi impreveduti (choc petrolifero) e progetti costosi. La Michelin decise così di vendere Citroën, che dal 1975 fa parte del gruppo PSA. Sotto i nuovi padroni, la Casa cominciò lentamente a risollevarsi, grazie anche al successo senza tempo della 2CV e a quello di altri nuovi modelli, come la Visa e la BX. Dopo l'acquisizione da parte della Peugeot e la costituzione del Gruppo PSA, la quasi totalità della produzione della Casa (a parte la 2CV, la LN ed alcune versioni della Visa) era motorizzata Peugeot.



CHRYSLER

La Chrysler è una delle tre grandi marche storiche statunitensi, con General Motors e Ford. Il fondatore fu Walter Percy Chrysler, nel 1925, dopo aver rivestito il ruolo di direttore generale della General Motors e di vice presidente della Buick.

La prima vettura a portare il nome Chrysler fu però una Maxwell-Chalmers, azienda che aveva assunto Chrysler per rimettersi dal dissesto nel quale si trovava. Il successo di questa vettura, la Chrysler Six, fu tale che la Maxwell-Chalmers cedette tutte le sue proprietà alla Chrysler Corporation, creata per l'occasione. Sin dai primi anni la Casa si impegnò nell'attività sportiva. Come fecero altre marche statunitensi, allo scopo di far conoscere i rispettivi marchi anche in Europa, alcune vetture furono iscritte alle più importanti competizioni del vecchio continente.

Una Chrysler fu seconda di classe alla Mille Miglia del 1928 con Leonardi; con lo stesso pilota fu prima di classe l'anno successivo e nel 1930. Partecipò poi anche alla 24 Ore di Le Mans dove stupì per il terzo e quarto posto del 1928. Quello fu un anno importante per Chrysler, che rilevò la Dodge e lanciò i marchi De Soto e Plymouth. Con questa operazione la Chrysler si impose come terzo costruttore automobilistico americano.

Il marchio Chrysler proseguì con alterne fortune, ma il buon andamento delle vetture Plymouth (più economiche) e Dodge (vetture classiche e tradizionali), consentì alla Corporation un buon andamento.

Nel 1940 Walter P. Chrysler scomparve; a capo del gruppo fu nominato K.T. Keller. Nel 1951 fu presentato il motore "Firepower". Questo 8V superquadro, noto per essere il motore americano più potente della sua epoca, fu utilizzato da molti piccoli costruttori di auto sportive, come Allard. Montato sulle Cunningham, conquistò il terzo posto a Le Mans nel 1953. A questo periodo risale l'acquisizione del marchio Imperial, con conseguente presentazione di un nuovo modello.

Negli anni Sessanta, già proprietaria di 54 stabilimenti, la Chrysler Corporation si rivolse all'Europa, acquistando la Talbot-Simca e il gruppo inglese Rootes.

Questi due poli produttivi, stante la crisi finanziaria degli anni Settanta, furono ceduti alla Peugeot nel 1978. La nuova politica di Lee Iacocca, chiamato a dirigere il gruppo - in pesante difficoltà - nel 1978, portò, in pochi anni, ad interrompere il processo di internazionalizzazione. Le filiali brasiliana e argentina furono cedute alla Volkswagen e quella australiana alla Mitsubishi. Contemporaneamente alcuni modelli Mitsubishi furono distribuiti negli Stati Uniti con il marchio Chrysler.

L'operazione di risanamento di Iacocca, con pesanti tagli, portarono la Chrysler al minimo storico, capitato nel 1991, con 510.000 vetture prodotte negli States e 136.000 in Messico. Nel frattempo Iacocca aveva proceduto all'assorbimento della AMC, il gruppo American Motor, comprendente marchi quali Jeep e Eagle. Di proprietà AMC era anche lo stabilimento americano della Renault, a sua volta azionista del gruppo. Gli anni Novanta

furono caratterizzati dal successo dei fuoristrada con il marchio Jeep, delle berline Eagle e Chrysler e delle sportive Dodge. Dall'inizio del nuovo millennio, con la fusione tra la Daimler-Benz (che produce le Mercedes-Benz) e la Chrysler l'attuale denominazione di questo colosso mondiale è DaimlerChrysler



CISITALIA

Il marchio Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia), fondato da Pietro Dusio nel 1946, con la collaborazione di Pietro Taruffi, ha sempre goduto di chiara fama per l'accuratezza dei suoi progetti. L'idea dei due – il facoltoso industriale torinese, discreto pilota, e l'affermato campione, noto anche per la sua laurea in ingegneria meccanica - era quella di produrre un'auto da corsa semplice ed economica per riprendere l'attività sportiva dopo la guerra.

Quest'idea era discussa anche in Inghilterra, dove più tardi si affermò la Formula 3.

Dusio ottenne la collaborazione di tre nomi di spicco quali l'ing. Dante Giacosa, (con la benedizione della Fiat presso la quale Giacosa era in forza), l'ing. Giovanni Savonuzzi, che si occupò del disegno delle carrozzerie, diventando poi Direttore Tecnico della Cisitalia stessa, e Carlo Abarth, Direttore Sportivo.

Anche sotto la voce piloti, oltre a Taruffi, Dusio ottenne il massimo: Nuvolari, Biondetti, Ascari, Cortese, Sommer, Abecassis, Chiron, Bonetto, Manzon, Schell, Brivio, de Sauge, Lurani, Marinotti, Serafini e von Stuck sono tutti nomi che corsero sulle Cisitalia nella seconda metà degli anni Quaranta. Nel 1949, con un'avviata produzione e successi a raffica nelle gare, la Cisitalia pareva avviata ad un roseo futuro. Dalle cronache pare però che Dusio volle osare troppo nella costruzione di una monoposto da 1500 cc per i Grand Prix.

Tra il progetto, commissionato allo Studio Porsche (si veda scheda), e le macchine utensili di grande precisione acquistate per realizzare i componenti per cinque o sei esemplari, Dusio spese circa 500 milioni di lire (del 1949). Solo una vettura venne montata, senza per altro mai scendere in pista, e la Casa fu costretta a chiedere l'amministrazione controllata.

La Società di Esercizio Cisitalia fu, da quel momento, sostanzialmente controllata dai creditori: pur continuando a produrre alcuni coupé, perse lo smalto dei primi anni e conseguentemente l'interesse del pubblico. Nel 1953 Dusio venne costretto ad abbandonare l'azienda, ritirandosi in Argentina, dove tentò ancora di costruire automobili.

Con la nuova ragione sociale di Cisitalia Autocostruzioni la casa continuò la produzione di banali vetture personalizzate su telai Fiat, equiparandosi alle molte piccole Case che già seguivano questa via. La definitiva chiusura avvenne nel 1963. Nessuno, in quegli anni, ricordava che, nel quadro della storia dell'automobilismo italiano, la Cisitalia – che ha prodotto splendide auto, tutte leggerissime e assai innovative - ha

senza dubbio diritto ad un posto importante, avendo introdotto il concetto di vettura sportiva, allo stesso tempo elegante e velocissima (in rapporto alla modesta cilindrata), per uso sia stradale che agonistico.



D-B

Nel 1938 l'ingegner Charles Deutsch e il meccanico René Bonnet iniziarono la loro carriera di progettisti e costruttori, intervenendo su meccaniche principalmente di produzione francese. Famose furono alcune loro realizzazioni con soluzioni aerodinamiche d'avanguardia. Dopo circa dieci anni di proficua attività come preparatori e allestitori, nel 1948, Deutsch e Bonnet decisero di costruire vetture sportive, utilizzando propulsori da un litro e mezzo e da due litri. Fu così fondata un'azienda con il marchio D-B, ricavato dalle iniziali dei due fondatori.

Agli inizi degli anni Cinquanta la Casa di Champigny-sur-Marne allestì una Formula 3 (di 500 cc, come voleva il regolamento) allo scopo di contrastare la supremazia delle Cooper-Jap. Considerato il modesto successo, poco dopo la D-B presentò una monoposto denominata "Monomille", con motore Panhard da 850 cc. Questo motore del modello Dyna (un originale bicilindrico raffreddato ad aria con cilindri contrapposti orizzontalmente) era assai raffinato e performante. L'intento era quello di diventare la Cisitalia francese, offrendo a tutti la possibilità di gareggiare con lo stesso tipo di vettura.

In seguito, anche per le vetture della categoria sport biposto, le D-B adottarono quasi esclusivamente i motori da 850 cc della Panhard, la più antica fabbrica francese di auto. Le sport D-B, piccole e leggere, si dimostrarono tecnicamente valide e si aggiudicarono per tre volte la speciale classifica all'Indice di Prestazione (basata sulla cilindrata e il rapporto peso/potenza) della 24 Ore di Le Mans. Alla Mille Miglia del 1952 le D-B sbaragliarono il campo nella classe 750, dove furono davvero irresistibili, vincendo sia la categoria Gran Turismo, sia la categoria Sport. Nella Sport vinsero per altri due anni consecutivi, il 1953 e 1954. Nel 1954, quando il regolamento della Formula Uno prevedeva monoposto con motore aspirato da due litri e mezzo oppure da 750 cc con sovralimentazione, la D-B costruì una F1 da 750 cc con compressore, che si rivelò troppo poco potente. Dopo aver costruito molte vetture vincenti, anche da rally, con qualche delusione patita con le monoposto, la D-B cessò la produzione nel 1963, quando Bonnet si ritirò dalla società fondando un'azienda con il proprio nome. Due anni più tardi la Bonnet sarà assorbita dalla Matra.



DAGRADA

Angelo Dagrada nacque a Milano nel 1912. La sua formazione motoristica avvenne lavorando alla Motori Marini. Nel dopoguerra aprì una sua officina nel capoluogo lombardo, iniziando a preparare motori prima e ad allestire vetture da corsa poi. Le sue creazioni erano famose per la leggerezza dei telai da lui costruiti. Le Dagrada 750 ottennero molte vittorie in salita e in altre gare. Dopo alcuni incidenti in auto che lo costrinsero all'inattività, Dagrada aprì una nuova officina, sempre a Milano, specializzandosi nella preparazione di Alfa Romeo. In seguito, Dagrada si dedicò con successo alla costruzione di vetture Formula Junior, con il motore a "V" stretto della Lancia Appia.



DELAHAYE

Gli albori della Delahaye furono basati su un solido basamento industriale, lo stabilimento di Tours, aperto nel 1845, per la costruzione di macchinari destinati all'industria dei laterizi. Ad avviare una graduale conversione al settore automobilistico fu, nel 1894, l'ingegnere meccanico Émile Delahaye, proveniente dal settore ferroviario. Delahaye prese a modello la produzione di Daimler e Benz, compresa la tendenza a prendere parte alle competizioni. Due Delahaye, una delle quali condotte da Delahaye stesso, parteciparono alla Parigi-Marsiglia-Parigi del 1896. Nel 1901, Delahaye cedette le sue quote ai suoi soci che delegarono a Charles Weiffenbach, direttore tecnico dell'azienda, la completa conduzione della Casa. Il ruolo di Weiffenbach rappresentò uno di quei rari casi, paragonabili a quelli di Ferrari o di Ford, nei quali un'azienda si identifica – per un lungo periodo – in un solo uomo. Insolito il fatto che – a differenza di Ferrari e Ford – questa identificazione, durata cinquant'anni, non fosse riferita al fondatore o al proprietario dell'azienda. Se la Delahaye divenne un'industria capace di produrre economicamente in serie lo si deve a Weiffenbach. Con l'interruzione del periodo bellico, trascorso a produrre ottimi autocarri leggeri, la Casa francese continuò a tenere una posizione ragguardevole nel mercato francese, fino al termine degli anni Venti. Nei primi anni Trenta l'azienda subì una flessione nella vendita di autovetture da turismo e veicoli commerciali. Un vero rinnovamento della produzione e il conseguente rilancio si ebbero nel 1935, con l'acquisizione della Delage, Casa dalle spiccate tradizioni sportive. La Delahaye tornò così alle corse, aggiudicandosi la 24 Ore di Le Mans del 1938 e il Rally di Montecarlo del 1937 e 1939, oltre ad un'infinità di altre gare. Dopo la guerra la Delahaye pagò la propria

incapacità di produrre vetture che non fossero di lusso, inadeguate al periodo post-bellico. L'ultimo modello fu del 1951 e nel 1954 fu assorbita dalla Hotchkiss, che mantenne per pochi anni ancora il nome Delahaye su alcuni autocarri.



DELAGE

Louis Delage conseguì il diploma di meccanico a soli 15 anni, nel 1889. Fu quindi assunto dalla Peugeot, abbandonata nel 1905 per aprire una propria Casa: la Société des Automobiles Delage. Da allora la Delage conobbe un continuo sviluppo, che ebbe apice negli anni Venti, quando le sue vetture godettero di buona fama, in particolare all'estero. La crisi dei primi anni Trenta costrinse Delage, nel 1935, a chiudere l'azienda, cedendo il marchio alla Delahaye, che continuò la produzione. Due auto con il marchio Delage, condotte da campioni come Taruffi-Chinetti e dai bresciani Comotti-Rosa, disputarono con poca fortuna la Mille Miglia del 1940.



ERMINI

Pasquino Ermini fu senz'altro il più geniale tra i piccoli costruttori degli anni Cinquanta; fu anche un valido pilota. L'attività imprenditoriale di Ermini si interruppe con la sua tragica fine. Nel dopoguerra la sua officina fiorentina divenne un punto di riferimento per i preparatori di tutta Italia. La base di lavoro, per tutti, era il robusto 1100 Fiat. Nei motori realizzati da Ermini di Fiat restava solo il basamento. All'inizio degli anni Cinquanta Ermini presentò un motore da lui integralmente progettato e costruito. Straordinarie, se si pensa all'artigianalità dell'esecuzione, furono le caratteristiche tecniche, con doppia accensione, con due candele per cilindro, distribuzione a doppio albero a camme in testa, albero motore a cinque supporti. La sua tecnica era contemporaneamente raffinata e all'avanguardia. Le sue vetture, se concludevano la gara, cosa che non sempre accadeva, arrivavano nelle prime posizioni. Tra il 1946 e il 1956 Ermini costruì solo una ventina di vetture complete. Una decina di queste montava il motore con basamento Fiat e testa bialbero Ermini, le restanti i motori Ermini. Le vetture che portano il suo nome – magari abbinato a quello di altri – sono però di più. Molti dei suoi motori (sia con base Fiat che originali) furono infatti venduti a privati che provvidero a montarli su vetture di loro proprietà. Possono esistere così vetture che pur chiamandosi Ermini, e disponendo di meccanica Ermini, non sono state interamente costruite nell'officina di via Matteotti n° 21 a Firenze. Tra i piloti che

si cimentarono con queste vetture deve senz'altro essere ricordato Piero Scotti, che si aggiudicò con la Squadra Ermini, il Campionato Italiano della categoria 1100 Sport Internazionale nel 1950. Notevole anche l'exploit di Aldo Terigi che concluse al quarto posto assoluto la Targa Florio del 1952.



FERRARI

Il mito del Cavallino rimarrà sempre legato alla grande figura di Enzo Ferrari, diventato un'icona dell'automobilismo mondiale. Ferrari, le cui leggendarie vetture corrono ancor oggi il Campionato di Formula Uno, non iniziò la sua carriera come costruttore ma come organizzatore della scuderia che assisteva: preparava e modificava le vetture da corsa dei

clienti Alfa Romeo. Non stupitevi perciò se alla Mille Miglia vedrete delle Alfa con il marchio del "Cavallino Rampante", non si tratta di un errore. Una curiosità: il cavallino nero del mitico stemma è quello che campeggiava sulla fusoliera dell'aereo da caccia di Francesco Baracca, l'asso dell'Aviazione Italiana della Prima Guerra Mondiale; il fondo giallo riprende il colore della città di Modena. La leggendaria Scuderia Ferrari, nacque infatti a Modena nel 1929. La Società Anonima Scuderia Ferrari chiuse nel 1938 e il "Drake" – non potendo utilizzare il suo nome a causa degli accordi con L'Alfa - aprì la Auto Avio Costruzioni. Nel 1945, dopo il trasferimento a Maranello, Ferrari poté finalmente dare il proprio nome alla sua azienda.

La prima vera Ferrari, la 125, prodotta dalla Auto Costruzione Ferrari, è del 1946. Ebbe così inizio un'avventura che portò la Casa di Maranello a vincere nove Campionati del Mondo di Formula Uno conduttori, altrettanti titoli costruttori (con oltre 110 G.P. vinti) e 13 Campionati del Mondo della Categoria Sport (per circa vent'anni importante quanto e più della Formula 1). A questi impressionanti risultati vanno aggiunte le otto vittorie alla Mille Miglia (escluse quelle della Scuderia Ferrari con le Alfa), le nove alla 24 Ore di Le Mans e le migliaia di vittorie sulle strade e sulle piste di tutto il mondo.

La produzione di serie, per circa 15 anni, fu legata alla produzione delle vetture da competizione (con i numeri di telaio pari per le vetture da corsa e i dispari per le "turismo").

Nel 1960 l'azienda prenderà il nome di S.E.F.A.C., Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse, l'attuale Ferrari S.p.A.; solo da questo momento si potrà parlare di produzione in serie.

Nel 1967 alcuni coupé con motore sei cilindri, le 246, furono commercializzate prive del Cavallino, con il marchio Dino, in onore del figlio di Enzo Ferrari scomparso nel 1956.

Nel 1969 l'impegno nelle competizioni divenne gravosissimo e Ferrari offrì alla Fiat il pacchetto di maggioranza delle sue azioni, riservandosi presidenza e gestione autonoma del reparto corse. Dopo la scomparsa, nel 1988, del "Commendatore" o "Grande vecchio", come veniva chiamato Enzo Ferrari, la Fiat assunse il controllo anche della gestione sportiva. I concorrenti delle prime

Mille Miglia, lo ricorderanno – fino all'edizione 1988 – seduto all'uscita dello stabilimento Scaglietti di Modena, a salutare personalmente tutti i partecipanti e a commentare le macchine a lui più care.



FIAT

Il nome originale si scriveva puntato: F.I.A.T., fabbrica Italiana Automobili Torino, fondata nel 1899. Sin dall'inizio fu condotta da Giovanni Agnelli (nonno del famosissimo "avvocato"), allo scopo di diventare la più grande fabbrica italiana di automobili. Oggi la Fiat, che conta decine di stabilimenti in tutto il mondo, è tra i colossi del settore auto e dei veicoli industriali. Negli anni ha rilevato tutte le altre aziende italiane, dalle più grandi, Lancia, Alfa Romeo, Autobianchi, Innocenti, alle sportive Ferrari e Maserati.

Alla base del successo della FIAT c'è sicuramente una oculata gestione, non solo economica e finanziaria, che ha consentito agli Agnelli di superare periodi di congiuntura economica che altre grandi aziende non hanno saputo superare. Con i suoi più popolari modelli, la "Balilla", la "Topolino", la 600 e la 500 ha consentito la motorizzazione di massa in Italia. I suoi motori e le meccaniche in genere sono stati alla base dei successi di molte piccole Case italiane quali Cisitalia, Stanguellini, Ermini, ecc.

Grazie alle migliaia di sue vetture che presero parte a tutte le Mille Miglia, è la casa con il maggior numero di vittorie di classe (48).



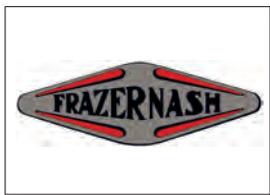
FORD

La Ford Motor Company è una casa automobilistica statunitense, fondata da Henry Ford a Dearborn (Michigan) nel 1903. È nota per aver utilizzato per la prima volta la catena di montaggio e il nastro trasportatore, in seguito adottati da numerose altre aziende e tuttora usati nelle industrie moderne. Tale fenomeno fu indicato come fordismo.

Grazie a queste innovazioni, la Ford riuscì a produrre la Modello T in oltre 15 milioni di esemplari. Su questa vettura, fu anche prodotto il primo autocarro della compagnia, ovvero il Modello TT. Le autovetture sono il prodotto principale del gruppo. In più di un secolo di attività sono stati prodotti all'incirca 170 modelli e alcuni di essi sono stati prodotti in più generazioni, come nel caso della Ford Fiesta.

Nel corso del Novecento, la casa dell'ovale blu si espanse in tutto il mondo aprendo filiali in Regno Unito, Germania, Asia, Sud America e Africa. Inoltre acquistò altri marchi automobilistici quali Land

Rover, Jaguar, Aston Martin, Volvo e circa il 33% delle quote di Mazda. Per quanto riguarda l'Europa, in Germania e nel Regno Unito furono costruiti modelli differenti fino agli anni Sessanta, fin quando la Taunus e la Cortina divennero identiche, prodotte rispettivamente con guida a sinistra e con guida a destra. Le due filiali europee si unirono formando la Ford Europe, con sede in Germania. In seguito alle crisi economiche internazionali del nuovo millennio, la Ford registrò delle gravi perdite, tanto che fu costretta a vendere tutte le case automobilistiche acquistate in precedenza e a tagliare numerosi posti di lavoro, come imposto dal piano industriale The Way Forward. Attualmente il gruppo è composto solamente dai marchi Ford e Lincoln.



FRAZER NASH

Fondata a Kingston, nel Surrey, da Archie Frazer Nash nel 1922, questa Casa inglese, godeva di ottima reputazione pur avendo prodotto solo alcune centinaia di vetture. La fama non è però dovuta al fondatore che, nel 1926, cedette l'azienda a Harold John Aldington, che la ribattezzò A.F.N., trasferendola a Isleworth nel Middlesex. La A.F.N., oltre a raffinate vetture sportive, divenne celebre come importatrice di BMW, che denominava Frazer Nash / BMW. Nel dopoguerra, Aldington continuò a costruire, fino al 1957, alcune straordinarie vetture sportive, basate sulla meccanica della BMW 328. A tal scopo riuscì a far produrre in Inghilterra dalla Bristol Aeroplane Company, della quale era socio, gli eccezionali motori tedeschi, avvalendosi di progetti originali e macchinari della Casa di Monaco e di alcuni ingegneri salvati dal carcere. Questi motori anglo-teutonici equipaggiarono anche vetture Bristol e AC. Nel 1949 una High Speed, condotta dallo stesso H.J. Aldington e da Norman Culpan, colse uno straordinario terzo posto alla 24 Ore di Le Mans. La produzione di serie di questo modello venne pertanto rinominata "Le Mans replica". Da sottolineare che da allora i nomi delle Frazer Nash saranno sempre dedicati alle grandi corse cui prendevano parte: Le Mans, Targa Florio (vinta nel 1951), Sebring e, ovviamente, Mille Miglia. Nel 1950 e nel 1951, con una Le Mans spider, Franco Cortese fu sesto assoluto e nono assoluto alla Mille Miglia; in entrambi i casi fu secondo nella classe Sport fino a 2000 cc, dietro una Ferrari 166.



GIANNINI

Il nome Giannini fa subito pensare alle famose Fiat 500 prodotte dalla Giannini Automobili S.p.A., Casa fondata nel 1963 da

Domenico Giannini. L'attività dei fratelli Giannini (Attilio e Domenico) prese però il via nel 1920, in una modesta officina romana. Tra i primi risultati in campo sportivo deve essere ricordata la partecipazione di una Itala, da loro elaborata, alla Mille Miglia del 1927 e la serie di 12 primati mondiali ottenuta da una Fiat 500, la Topolino, con motore e telaio speciali. Nel dopoguerra i fratelli Giannini continuarono ad elaborare le piccole Fiat e, nel 1948, comparve il primo motore interamente progettato da loro. Le loro vetture, quasi esclusivamente nella Classe 750 Sport, colsero successi un po' ovunque, compreso alla Mille Miglia. Nel 1949 la Giannini iniziò un rapporto di collaborazione con la Urania di Berardo Taraschi. Dalla contrazione dei due marchi, Giannini e Urania, nacque il nome Giaur. Queste piccole sport, con il motore al limite dei 750 cc dei fratelli romani, ottennero ottimi risultati fino al 1957.

Maria Teresa de Filippis, forse la più grande tra le donne pilota, colse il primo successo di categoria alla Stella Alpina del 1949. Nel 1963, i fratelli si separarono e il solo Domenico diede vita alla piccola industria automobilistica specializzata nella produzione in serie di vetture derivate dalla gamma Fiat. Il settore sportivo non fu trascurato e - nelle piccole cilindrate - la Giannini continuò a dominare fino agli anni Settanta.



GILCO - MARIANI -FIAT

Il marchio Gilco, propriamente, non indica una marca automobilistica. Furono pochissimi i veicoli costruiti direttamente dall'azienda di Gilberto Colombo (dalle cui lettere iniziali era tratto il nome): la maggior parte delle auto da corsa utilizzava però i suoi celeberrimi telai. Gilberto, ingegnere, decise di ampliare la produzione della fabbrica di tubi del padre. Avviò quindi un laboratorio per diversificare le loro applicazioni. Le vetture da corsa furono il suo banco di prova, con la realizzazione di leggerissimi e robusti telai a tubi con sezione circolare od ellittica, saldati elettricamente. Il primo a credere in lui fu Enzo Ferrari, che l'ing. Colombo aveva conosciuto quando Ferrari, per un breve periodo prima della guerra, costruiva macchine utensili, acquistate dall'azienda paterna. Ferrari convinse il giovane tecnico a lavorare per lui; il telaio della prima Ferrari, la 125, fu proprio realizzato dalla Gilco. In seguito Cisitalia e Fiat, Zagato e Stanguellini furono clienti assidui, come i preparatori di tutta Italia. La Gilco può essere definita la telaista della Mille Miglia, tante erano le auto in gara equipaggiate con un suo telaio. La carrozzeria Mariani di Pistoia, ha una lunga storia di produzione di veicoli speciali e di trasformazioni, in particolare ambulanze.



GOLIATH

La Goliath-Werke Borgward & Co. era una casa automobilistica tedesca, fondata da Carl FW Borgward e Wilhelm Tecklenburg nel 1928, entrata subito a far parte del Gruppo Borgward (vedi scheda). La Goliath, Golia in italiano, era basata in Brema e specializzata in auto a tre ruote, auto di medie dimensioni e camion leggeri. La prima autovettura fu la Goliath Pionier nel 1931, che aveva tre ruote e un motore monocilindrico. Fino al 1934, 4.000 di queste piccole macchine furono costruite con varie carrozzerie. Dola la guerra, i modelli Goliath furono principalmente vetture bicilindriche a trazione anteriore, come al Goliath 700, la più diffusa. Dal 1958, i modelli con motore 1100 a quattro cilindri furono venduti sotto il marchio Hansa, allo scopo di cancellare l'immagine di vettura economica. Tre anni dopo, nel 1961, il gruppo Borgward crollò sotto il peso dei debiti.



HEALEY

Donald Healey, ottimo pilota di rally della Invicta e della Triumph negli anni Trenta, è stato probabilmente l'inglese più legato alle Mille Miglia del dopoguerra. Ha vinto il Rally di Montecarlo del 1931 con l'Invicta.

Tutte le macchine sportive che portano il suo nome, e sono tante, hanno preso parte alla corsa bresciana: da quelle costruite in proprio, a quelle che vedevano il suo nome abbinato a quello di altri, come Nash o, in particolar modo, quello di Lord Austin.

Proprio costruendo le Austin Healey, Donald divenne celebre, ma le sue auto precedenti erano comunque assai buone. Nel 1945, egli fondò la Donald Healey Motor Company Ltd, con sede in un vecchio hangar della RAF presso Warwick. Con la prima Healey, presentata nel 1946, prese il via una serie di vetture, co-progettate con Achille Sampietro, con motore Riley 2400. Nel 1949 il Conte Lurani vinse la categoria Turismo, alla Mille Miglia, con una Elliot, mentre Healey e suo figlio furono noni assoluti con una Westland.

Le altre versioni della serie Healey come la Elliot, la Westland e la Tickford, parteciparono alle prime Mille Miglia del periodo postbellico. Lo stesso Don Healey, sempre in compagnia del figlio, prese parte con una Silverstone alla Mille Miglia del 1950. Per l'esportazione e per le corse Healey adottò anche motori Nash, dando vita alla Nash-Helay, condotta da lui stesso e dal figlio alla Mille Miglia del 1951.

Il nome Healey era comunque destinato a rimanere a lungo nel mondo automobilistico: nel 1952, quando Donald presentò il suo nuovo modello - lo spider "100" con motore Austin - la B.M.C. (la

British Motor Corporation, proprietaria della Austin) si affrettò a stipulare un accordo che prevedeva produzione e distribuzione della vettura da parte del grande gruppo inglese. Nacque così il marchio Austin-Healey (si veda la relativa scheda), che fu apposto sulle vetture prodotte fino al 1970. A Warwick rimase la produzione solo degli esemplari da competizione. Il nome Healey comparve anche su alcuni prototipi con motori Coventry-Climax e Repco che gareggiarono a Le Mans nel 1968 e 1970. Nel 1972 iniziò anche la produzione di alcune Jensen-Healey.

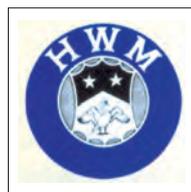


H.R.G.

La H.R.G. fu fondata in Gran Bretagna nel 1933. La sigla indica le iniziali di tre tecnici automobilisti: H.R. Godfrey (che aveva già fondato la marca di cyclecar G.N.) G. Robins e E. Halford) che intendevano produrre un'automobile dal design senza compromessi. La loro filosofia costruttiva si riassume in tre parole: leggerezza, semplicità e efficienza.

La produzione della H.R.G., fino al 1966, non superò le 243 unità. A dispetto della loro rarità, le H.R.G. hanno vinto un numero impressionante di competizioni nelle discipline le più varie, dalle prove di durata (Le Mans, Spa-Francorchamps, Donnington) alle gare di velocità (Prescott, Silverstone, Empire Trophy) fino ai Rally (Monte Carlo, RAC, Alpine Rally). Questa Casa è quindi entrata di diritto nella tradizione britannica delle marche tecnicamente più evolute per la loro epoca e vincenti nelle gare, quali E.R.A., Alta o Aston-Martin. Inizialmente le H.R.G. utilizzarono motori americani Meadows al limite del litro e mezzo. Successivamente passarono ai Singer sia 1100cc, sia 1500 cc di cilindrata.

Furono allestite anche molte versioni speciali, con motori Triumph, Lea Francis o Standard Vanguard. Stranamente, nonostante i successi sportivi, la H.R.G. non fu mai economicamente florida. Nel 1955, a seguito di un calo nelle vendite, la piccola Casa inglese tentò di risalire la china lanciando un nuovo modello con motore Singer, elaborato con doppio albero a camme in testa. Il prezzo troppo elevato non consentì il successo sperato. L'ultima vettura, con motore Vauxhall, restò allo stadio di prototipo; nel 1966 avvenne la definitiva chiusura.



HW ALTA (HWM)

La HW Motors Ltd. fu una piccola casa inglese costruttrice di vetture da competizione con sede a Walton on Thames, nel Surrey. Fu fondata nel 1949 dal pilota inglese John Heath in collaborazione

con un altro pilota, George Abecassis. Prima del 1949, Heath e Abecassis possedevano già un'officina a Walton, che si chiamava HW. Da qui la sigla HW Alta, che indica una rielaborazione, quasi una ricostruzione, di una vecchia Alta. Questa fu una delle prime realizzazioni della Casa di Walton. La Alta Car and Engineering Ltd fu fondata nel 1931 a Kingston-upon-Thames, da Geoffrey Taylor, con l'unico scopo di costruire auto da corsa. Le vetture di Taylor si affermarono in alcune gare in salita.

Nel dopoguerra Taylor progettò una vettura sport da due litri. La macchina completa non uscì mai dallo stabilimento, ma il motore fu utilizzato da HWM e Connaught. Proprio con una Connaught, Terry Brooks vinse il G.P. d'Inghilterra del 1954.

Dalla metà degli anni Cinquanta, la Alta si dedicò ad altri settori meccanici, abbandonando il motorismo sportivo. Anche la HWM nacque per costruire vetture da corsa. Le prime vetture, con motore Alta, appartenevano alla categoria Sport. La HWM costruì in seguito una monoposto di Formula 2 e si specializzò poi in vetture sport di grossa cilindrata, quasi sempre basate sulla meccanica delle Jaguar XK, inizialmente della C-Type e successivamente della D-Type.

Le vittorie più significative furono ottenute sui più noti circuiti inglesi, Goodwood, Brands Hatch, Silverstone, Prescott, con alla guida numerosi piloti, tra i quali soprattutto lo stesso Abecassis, Salvadori, Moss, Blond e Angela Brown, figlia di David Brown, proprietario dell'Aston Martin.

La HWM partecipò più volte alla Mille Miglia.

Proprio il fondatore della Casa, Heath, partecipò alla Mille Miglia del 1954, in compagnia di Denis Jenkinson; fu proprio in questa occasione che il giornalista inglese mise a punto il sistema di lettura delle note che, l'anno successivo, gli consentì di condurre alla vittoria Stirling Moss, alla guida della 300 SLR.

L'azienda chiuse tragicamente nel 1956 quando, proprio alla Mille Miglia, John Heath morì alla guida di una sua vettura, uscendo di strada nei pressi di Ravenna.



INVICTA

L'Invicta fu una tipica marca d'automobili di quel periodo che i britannici chiamano "Vintage". Più che una Casa costruttrice, l'azienda fondata da Sir Oliver Lyle e da Noel Macklin nel 1925 era inizialmente da considerare un'assemblatrice di automobili. Nella piccola officina di Cobham nel Surrey, ci si limitava a realizzare gli châssis e al montaggio di questi con le carrozzerie e i motori scelti da William Watson, progettista della Casa. I principali fornitori erano l'americana Meadows per i motori e la londinese Cadogan, nota per aver carrozzato anche molte O.M. vendute in Gran Bretagna. Anche se conosciuta per le sue vetture sportive con motori al limite della classe quattro litri e mezzo - categoria dominata dalla Bentley ed assai in voga oltremarina - l'Invicta cercò inizialmente di specializzarsi in automobili di rappresentanza, comode e lussuose.

Le vendite delle Invicta non raggiunsero mai picchi elevati, anche a

causa del prezzo, superiore pure a quello delle Bentley. La qualità delle realizzazioni non era comunque in discussione, tanto che le vittorie nelle corse non mancarono. Il miglior pilota della casa, Donald Healey (futuro costruttore in proprio, celebre per le Austin Healey) vinse il Rally di Montecarlo del 1931.

L'Invicta si orientò quindi sulla costruzione di vetture supersportive, equipaggiate con motori Blackburne sovralimentati. Il tentativo si rivelò un insuccesso commerciale, tanto che la società fu costretta, nel 1933, a cedere la fabbrica di Cobham a Noel Macklin, che aveva abbandonato l'azienda per fondare la Railton; la Invicta trasferì le linee produttive nella propria filiale di Chelsea. La Invicta, malgrado i successi agonistici, vide precipitare la propria fama a causa di un grave incidente a Brooklands: la sopravvenuta crisi economica dei primi anni Trenta portò la Casa praticamente a cessare la produzione, nel 1935. Ci fu poi un tentativo di risollevarla l'azienda con l'utilizzo di componenti Delage e Darracq, ma fallì.

Fu solo nel 1937 che la Casa fu in grado di presentare un nuovo modello con motore Talbot-Lago, rimasto però allo stato di prototipo: l'attività terminò definitivamente nel 1938. Dando prova di tenacia, l'Invicta ricomparve nel 1946, con una nuova vettura con motore Meadows progettata da Watson. Si trattava di una buona automobile, molto sofisticata, con trasmissione automatica, però troppo complicata e troppo costosa.

Nel 1948, il fallimento della ditta che doveva fornire le carrozzerie fu l'ultimo colpo per l'Invicta, che nel 1950 chiuse definitivamente con la cessione alla Frazer Nash.



JAGUAR (SS)

Alle origini del marchio Jaguar non fu il primo nome della Casa produttrice, ma quello della sua prima vettura di successo. William Lyons e William Walmsley avviarono la produzione di sidecar, con il nome Swallow, nel 1920. Entro breve tempo iniziarono la costruzione di carrozzerie per vetture a quattro ruote, tanto che nel 1927 la ragione sociale mutò in Swallow Sidecars & Coachbuilding Co. Nel 1928, l'azienda si trasferì nel nuovo stabilimento di Coventry, dove venivano allestite carrozze per telai Austin, Wolseley, Swift, Standard e Fiat. Nel 1931, grazie ad un accordo con la Standard, fu presentata la prima vettura originale, la SS 1. Nel 1934 l'azienda assunse il nome di SS Cars Ltd, gestita dal solo Lyons.

Il significato di questa sigla non è ben chiaro, in quanto alcuni identificano SS come Swallow Sidecars con riferimento all'iniziale produzione; altri attribuiscono la seconda S alla marca dei motori Standard che venivano utilizzati. Per i più significa Swallow Sport Cars. Durante la guerra la produzione automobilistica fu sospesa. Nel 1945 la sigla SS fu eliminata per l'assonanza con quello del corpo nazista; il nuovo nome della compagnia divenne Jaguar Cars, dal nome del suo più riuscito modello, la Jaguar del 1935.

Gli anni Cinquanta resero celebre la Casa di Sir Lyons, grazie anche alle vittorie a Le Mans delle C Type e delle D Type. Nel 1960 la Jaguar assorbì la Daimler, antica Casa Britannica fondata nel 1893,

fornitrice della Casa Reale. Da allora le berline più lussuose della gamma vennero commercializzate con questo marchio. Nel 1966, rinunciando inaspettatamente alla propria autonomia, si fuse alla British Motor Corporation, formando il nuovo gruppo B.M.H., British Motor Holding che, nel 1968 diede vita alla British Leyland Motor Corporation, divenuto – infine – gruppo Austin Rover. Uscitane nel 1984 la Jaguar rimase indipendente fino al 1989, quando fu acquisita dalla Ford. Nel 2008, Jaguar è stata acquisita dall'indiana Tata Motors.



LAGONDA

Davvero curiosa la storia di questa Casa, tra le più classiche marche inglesi.

Se a qualcuno il nome ricorda quello di un ranch americano, non ha sbagliato molto. Lagonda è infatti una valle nei pressi di Springfield, Ohio, U.S.A., dove abitava il fondatore dell'azienda. Wilbur Gunn, cantante d'opera americano, si trasferì a Staines, sulle sponde del Tamigi, verso la fine del diciannovesimo secolo. Invece di cantare, Gunn aprì una piccola fabbrica che, nel 1904, mise in commercio il suo primo veicolo a tre ruote. Dopo il 1906, la Lagonda scelse definitivamente di produrre veicoli a quattro ruote di piccola cilindrata. Fu dalla metà degli anni Venti che la Casa scelse una diversa politica, passando alla produzione di veicoli di prestigio da gran turismo. Il successo fu non solo commerciale, ma anche sportivo. Il successo portò Gunn a riproporre una vetturetta da 1100 cc, la Rapier, che fu un vero e proprio insuccesso.

Ironia del destino, nel 1935, la Casa vinse la 24 Ore di Le Mans subito prima di essere costretta al fallimento a causa della Rapier. Per ulteriore ironia, il progetto di questa piccola vettura fu acquistato da una società appositamente creata, la Rapier Cars Ltd. di Londra, che ne continuò la produzione con successo. Il marchio e ciò che restò della Casa furono acquistati da Alan Good, che affidò la direzione tecnica a William Owen Bentley, il fondatore dell'omonima Casa, libero dopo la cessione del suo marchio alla Rolls Royce.

Nel 1947, la nuova crisi finanziaria fu risolta con l'acquisto dell'azienda da parte di David Brown, già proprietario del vicino stabilimento Aston Martin. Brown, con l'ausilio di Bentley, utilizzò gli ottimi motori Lagonda sulle Aston Martin. La fabbrica Lagonda cessò l'attività nei primi anni Sessanta. L'Aston Martin, proprietaria del marchio, ripropose due eleganti berline Lagonda nel 1974 e nel 1978.



LANCIA

Questa gloriosa marca italiana porta il nome del suo fondatore, il grande Vincenzo Lancia.

Lancia entrò diciassettenne alla Ceirano, che fu assorbita nel 1899 dalla Fiat. Per la Casa torinese Lancia svolse un'intensa attività quale pilota e collaudatore. Il suo sogno era però quello di costruire automobili in proprio.

Investendo tutti i propri risparmi, in società con Claudio Fogolin, fondò a Torino nel 1906 la Fabbrica Automobili Lancia & C., con un capitale di 100.000 lire. La prima vettura, pronta nel 1908, fu venduta con il nome Alpha, instaurando la tradizione di utilizzare le lettere dell'alfabeto greco durata fino al 1929 con la Dilambda (tradizione ripresa negli anni Ottanta con Beta, Delta, ecc). I suoi capolavori furono - tra le tante auto d'alta classe prodotte - la Lambda e l'Aprilia, che Lancia non poté vedere finita, morendo nel 1937. Sotto la gestione del figlio Gianni la Casa sfornò, negli anni Cinquanta, altri capolavori come la serie delle Aurelia. In quegli anni adottò un Elefantino - simbolo di potenza ed affidabilità - quale simbolo della Squadra Corse.

Tra i tanti successi sportivi vanno citati quelli della straordinaria stagione 1954: Mille Miglia con Ascari, Targa Florio con Maglioli, Giro di Sicilia con Piero Taruffi e Carrera Panamericana con Fangio. Nel 1955 ci fu anche l'esordio in Formula 1, poco fortunato e conclusosi con la cessione di tutto il reparto corse, macchine e motori compresi, ad Enzo Ferrari. Nello stesso anno la Lancia fu acquistata dalla famiglia Pesenti, famosa per i cementifici. La cessione al gruppo Fiat, nel 1969, chiuderà l'epoca della vecchia scuola Lancia. Ma non l'epoca delle vittorie: dagli anni Sessanta fino a metà dei Novanta ha dominato i rally con, nell'ordine, Fulvia HF, Stratos, O37, S4 e la dinastia delle Delta Integrali.

I molti appassionati del marchio torinese soffrono oggi sia il prolungato ritiro dalle competizioni, sia le strategie del gruppo Fiat che, da qualche anno, non prevedono la costruzione di modelli in linea con le tradizioni Lancia.



LINCOLN

Lincoln, che deve il suo nome proprio ad Abraham Lincoln, è oggi la divisione di lusso del costruttore di automobili Ford. La Lincoln fu fondata nell'agosto 1917 da Henry M. Leland, uno dei fondatori della Cadillac. Leland lasciò la Cadillac, ormai parte della General Motors, durante la Prima guerra mondiale e insieme al figlio Wilfred fondò la Lincoln Motor Company, che all'inizio fabbricava motori aeronautici Liberty. Dopo la guerra, gli stabilimenti della Lincoln

furono convertiti alla produzione di automobili di lusso. L'azienda si trovò in grandi difficoltà economiche dopo la conversione della produzione e, dopo avere prodotto solo 150 auto, il 4 febbraio 1922 fu dichiarata in bancarotta e venduta alla Ford Motor Company. L'acquisto della Lincoln fu un successo personale per Henry Ford, che era stato precedentemente allontanato dalla Detroit Automobile Company da un gruppo di investitori guidati proprio da Leland. Quest'ultima società, chiamata Cadillac a partire dal 1902 e acquistata nel 1909 dalla General Motors, sarebbe poi diventata la principale rivale della Lincoln. Dopo l'acquisto da parte della Ford, una diminuzione dei prezzi e modifiche estetiche fecero aumentare le vendite della Lincoln fino a 5512 unità fra marzo e dicembre 1922. Fu così che la Lincoln divenne uno dei marchi di lusso di maggior successo degli Stati Uniti, insieme a Cadillac e Packard.

Fra il 1998 e il 2002 la Lincoln ha fatto parte del Premier Automotive Group, in cui la Ford aveva riunito i suoi marchi di maggior prestigio, ma ne è poi stata separata, seguendo la nuova strategia aziendale di differenziare i marchi statunitensi e quelli di importazione. Negli anni più recenti, la Lincoln si è trovata in difficoltà a causa della mancanza di nuovi modelli, perdendo terreno rispetto ai concorrenti americani e giapponesi come Cadillac e Lexus.

I modelli della Lincoln sono ufficialmente disponibili negli Stati Uniti, in Canada, Messico, Porto Rico, Isole Vergini, Guam, Samoa Americane, Isole Marianne, Cina, Corea del Sud e Medioriente.



LOTUS

Seppur ritirata dalle corse la Casa fondata dal geniale e bizzarro Colin Chapman ha vinto centinaia di gare e ben sette Campionati del Mondo di Formula 1, con piloti quali Jim Clark, Graham Hill (papà di Damon), Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi e Mario Andretti.

Lotus, nome di un fiore esotico, era il nomignolo della moglie di Anthony Colin Bruce Chapman, giovane pilota della Royal Air Force che, durante il servizio militare, covava il sogno di costruire macchine da corsa. Sogno realizzato nel 1948 con la Lotus 1, poi prodotta in alcuni esemplari per soddisfare le richieste di una ristretta cerchia di amici e appassionati. Da questa esperienza nacque, nel 1952, la Lotus Engineering Ltd., una delle più sorprendenti imprese che l'automobilismo inglese possa vantare. La Lotus ha rappresentato fin dall'inizio un modo originale di costruire vetture sportive, spesso con anticonformismo o con soluzioni di grande scalpore, a volte perfino accusato di esasperazione o di pericolosità.

La Lotus ha significato disegni rivoluzionari e audaci sperimentazioni in uno dei campi di ricerca più avanzati, qual è quello della macchina da corsa.

Viene da chiedersi se sia stato tutto merito di un solo uomo, di quel Colin Chapman, geniale e bizzarro, ingegnere, innamorato dell'auto da corsa, pilota lui stesso, industriale accorto, scopritore di grandi piloti? La risposta è sì, se viene considerato un merito anche quello

di saper scegliere tecnici progettisti quali Frank e Mike Costin, Keith Duckworth (gli inventori dei motori Cos-Worth), Harry Mundy, Len Terry, Maurice Phillippe, Tony Rudd, eccetera. La consacrazione definitiva avvenne nel 1956, con la presentazione della Lotus 11. Nel 1957, scendendo il reparto corse dalla produzione, nacque la Lotus Car Ltd., una vera Casa automobilistica. Gli anni Sessanta e Settanta videro la Lotus produrre auto vincenti nelle corse (chi non ricorda le Formula Uno nere e oro?) e commercialmente di successo. Dopo la scomparsa di Chapman la Lotus affrontò varie e complicate vicende societarie. Nonostante i molti cambi di proprietà, la Lotus produce ancora oggi auto sportive.



MARINO (BRANDOLI)

Nato a Modena nel 1908, Marino Brandoli è conosciuto nel mondo automobilistico come "Marino". Già dall'età di quattordici anni iniziò a lavorare per alcune Case automobilistiche, fino ad arrivare a fondare la "Scuderia Subalpina" con il conte Luigi Della Chiesa e il barone Vittorio Mazzonis di Pralafra.

Nel 1939, Marino si trasferì a Torino, dove aprì un'officina in corso Peschiera, dando inizio a una serie di collaborazioni con FIAT per lo sviluppo nel settore sportivo.

Nell'immediato dopoguerra, collaborò alla messa a punto della Fiat 1100 MM, la prima sportiva della casa torinese dopo il conflitto, partecipando a numerose gare tra cui la Mille Miglia con il conte della Chiesa. In seguito, Marino collaborò con l'ing. Dante Giacosa sulle monoposto Cisitalia, con le quali prese parte a innumerevoli gare. Nel 1946, mise a punto la "Testa Marino", sia per vetture della categoria Turismo sia per quelle Sport Corsa: distribuita sul mercato in oltre cinquemila unità, guadagnò sul campo di gara l'appellativo di "Testa delle Vittorie", ottenute nelle stagioni 1947, 1948 e 1949.

Sempre nel 1946, realizzò una monoposto con sospensioni e telaio Fiat 1100, montando un motore Maserati 1500 privato del compressore.

Nel 1948, Marino e altri diciotto appassionati fondarono la scuderia "Racing Club 19", che ebbe fra i suoi piloti alcuni nomi eccellenti quali Alberto Ascari, i fratelli Luigi e Piero Valenzano, Gino Munaron, Carlo Mario Abate e Ada Pace.

Nel 1950, fu realizzata la Berlinetta Fiat Marin" con motore 750 e, nel 1951, con motore 1100. Due anni più tardi, fu la volta della "Barchetta 1100", mentre nel 1954 si affidò all'amico Giovanni Michelotti che gli disegnò alcune carrozzerie per vetture sportive che presero parte a varie corse, mettendosi in evidenza per le doti progettuali e realizzative.

Alla fine del 1957, Marino decise di ritirarsi dal mondo delle corse, iniziando a collaborare con alcune imprese italiane e internazionali nell'ambito dell'innovazione della componentistica automobilistica; nel 1958, Marino Brandoli fondò una compagnia per la progettazione e produzione di componenti di sicurezza automobilistici. Scomparve a Torino nel 1966



MASERATI

Nel periodo tra le due guerre, cinque dei sette fratelli Maserati si dedicarono soltanto alla costruzione di veicoli da competizione. Carlo, il maggiore iniziò nel 1907 la produzione di sistemi di accensione. Alla sua morte, nel 1911, l'attività venne proseguita dai fratelli Alfieri, Ettore, Ernesto e Bindo, che nel 1914 fondarono la Società Anonima Officine Alfieri Maserati. Quando la Diatto interruppe l'attività agonistica, nel 1926, i Maserati rilevarono le vetture e crearono un proprio marchio, il tridente, ripreso dal Nettuno di Giambacorta, la celebre statua simbolo di Bologna. Da quel momento le Maserati furono protagoniste delle più celebri corse dell'epoca, con vittorie quali la 500 Miglia di Indianapolis del 1939. Ernesto, Bindo ed Ettore (i quali dopo la guerra avrebbero dato vita alla O.S.C.A.), ottimi tecnici, si rivelarono meno abili come amministratori, trovandosi costretti a cedere, nel 1937, la società alla famiglia Orsi, che ne trasferì la sede a Modena e ne affidò la direzione tecnica ad Alberto Massimino. Nel 1947 apparve la prima vera Maserati stradale, la A6 Sport, pur senza trascurare le corse, dalla categoria Sport alla Formula Uno. Come nel primo periodo di vita della Casa, le vittorie giunsero a grappoli. Nel 1957, la Maserati decise di concentrare l'attività nella produzione di serie: prese così il via la stirpe delle Gran Turismo del Tridente. Tra il 1963 e il 1969 fu prodotta la Quattroporte, il primo esempio di berlina di lusso italiana di elevate prestazioni. Nel 1969, il Gruppo Orsi cedette il pacchetto azionario della Maserati alla Citroën, accordo che portò a montare un motore italiano sulla SM. Due anni dopo, in piena crisi petrolifera, la Citroën decise di liquidare la Maserati. Fu il coraggio imprenditoriale di Alejandro De Tomaso (ex pilota argentino che produceva dal 1965 interessanti vetture a Modena e che nel 1975 aveva rilevato la Innocenti dalla British Leyland) a salvare la Casa. Nel 1984, la Chrysler acquisì una partecipazione azionaria, rinunciando poi all'acquisto definitivo. Nel 1993, infine, la Maserati entrò a far parte del gruppo Fiat insieme con la Innocenti. Da qualche anno, la gestione Maserati è stata delegata all'antica rivale Ferrari.



MERCEDES-BENZ

La famosa "Stella di Stoccarda" fu l'emblema della Daimler Motoren Gesellschaft già nel 1909; le tre punte stanno ad indicare i tre settori della motorizzazione - terrestre, marina ed aerea - in produzione all'epoca.

Mercedes fu invece il marchio che la Daimler impiegò per le sue vetture sportive a partire dal 1901, dopo che Emil Jellinek, utilizzando come pseudonimo il nome della figlia Mercedes, aveva vinto alla guida di una Daimler, la Nizza-Castellane-Nizza, nel 1899. Dopo la prima guerra mondiale, nel 1919, il nome Mercedes venne utilizzato per identificare tutta la produzione automobilistica della Casa fondata da Paul Daimler.

Nel 1926 la Daimler Motoren e la Benz, che già da alcuni anni avevano stretto rapporti di collaborazione, decisero di fondersi in un'unica azienda: nacque così la Daimler-Benz e la stella a tre punte venne circondata dalla corona d'alloro simbolo della Benz.

La produzione automobilistica venne quindi denominata Mercedes-Benz. Tra le grandi vittorie delle vetture con la Stella, vanno ricordate quelle ottenute alle Mille Miglia del 1931 e del 1955, entrambe sotto la direzione del mitico ing. Neubauer.

Il marchio è stato di proprietà della Daimler-Benz dal 1926 al 1998 e della DaimlerChrysler dal 1998 al 2007. Da quell'anno, a seguito del disimpegno della Daimler dal gruppo nato dall'unione con la Chrysler, Mercedes-Benz è il marchio della nuova Daimler AG unitamente a Maybach, McLaren (fino al 2009) e Smart.

Le Mercedes-Benz sono famose in tutto il mondo per lo stemma presente sul cofano motore delle vetture, che rappresenta la stella a tre punte, segno distintivo della Daimler, circondata dalla corona d'alloro della Benz e dalle parole Mercedes-Benz sempre sulla corona esterna.

Quest'anno, a dimostrazione del grande feeling tra la Stella di Stoccarda e la Freccia Rossa, Mercedes-Benz è tornata ad essere l'unico sponsor automobilistico della Mille Miglia.



MG

Cecil Kimber fu nominato, nel 1922, direttore generale della Morris Garages Ltd. di Oxford, azienda che raggruppava punti vendita e assistenza.

Questa società apparteneva a Lord Nuffield, proprietario anche della Morris Motor Ltd., produttrice di automobili.

Allo scopo di promuovere le vendite Kimber fece allestire, sulla meccanica di una Morris di serie, una carrozzeria sportiva. L'idea ebbe successo e Kimber, assieme a William Morris, fondò nel 1928 la MG Car Co., che aveva come marchio le iniziali del Morris garage, MG, cinte da un ottagono.

La MG fu tra le Case che costruivano solo vetture sportive che più resistette sul mercato; le sue automobili non solo coniugavano il gusto classico a quello sportivo, ma offrivano doti qualitative e di robustezza ad un prezzo sufficientemente modesto.

Tra i successi di questo primo periodo risultò memorabile quello ottenuto dalla K3 Magnette.

Nel 1933 la Squadra MG, in piroscavo, venne in Italia alla Mille Miglia con tre Magnette. Fu un trionfo: Lurani ed Eyston vinsero la difficile classe 1100 Sport, con Lord Howe ed Hamilton al secondo posto.

Nel 1935, l'azienda fu assorbita dalla Casa Madre, la Morris Motors Ltd..

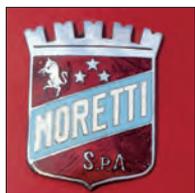
Da allora questo nome contraddistinse la produzione sportiva del gruppo Morris, che nel 1952 si fuse con l'Austin nella British Motor Corporation, divenuta poi British Leyland.

Il grande successo del dopoguerra fu il modello MG A, derivato dalla carrozzeria dei tre esemplari che presero parte alla 24 Ore di Le Mans del 1955.

Pochi sanno che, dal 1949 al 1958, tutte le Riley furono costruite nello stabilimento MG, così come lo furono tutte le Austin Healey a partire dal 1957.

La MG seguì tutte le traversie della capogruppo, la British Motor Corporation.

Le ultime MG furono costruite, fino alla chiusura, dal gruppo Rover.



MORETTI

A sedici anni Giovanni Moretti, nato a Reggio Emilia, si trasferì a Torino, dove fu assunto nella fabbrica di motociclette Elettra. Con qualche risparmio riuscì ad aprire una piccola officina (dove lavorava di notte, per non abbandonare l'impiego); qui si costruì una moto di 175 cc con la quale colse numerose affermazioni.

Nel 1927 costruì la sua prima automobile, una biposto con motore posteriore.

Nel 1939 fondò la Società Anonima Motocarri Elettrici Moretti, per la costruzione di autocarri a motore elettrico, del quale era convinto assertore.

Durante la guerra costruì diversi prototipi di auto con questa propulsione. Al termine del conflitto, accantonata la trazione elettrica, costruì una piccola vettura, la Cita (che in piemontese significa piccola), con motore bicilindrico di 350 cc. Fino al 1948 saranno un centinaio gli esemplari prodotti.

Nel frattempo la ragione sociale diventò Moretti Fabbrica Automobili, che presentò varie vetture con motori 600 cc e 750 cc. La vettura più famosa fu però la 750 Alger-Le Cap, che prese il nome da una vettura di Moretti che eseguì un raid di 16.000 chilometri attraverso l'Africa.

Nel 1951 Moretti presentò un motore bialbero che equipaggiò diverse piccole sport di sua produzione. A differenza di altri piccoli costruttori, Moretti non utilizzava componenti provenienti dalla grande produzione. Motori, cambi, differenziali, tamburi dei freni erano prodotti nello stabilimento di Torino. Solo il telaio, sulle vetture da competizione, veniva acquistato dalla Gilco.

Un certo successo commerciale fu riscosso dalla 750 Tour de Monde, offerta nelle versioni coupé, quattro porte e familiare. Fu la volta quindi della 1200 Gran Sport, che malgrado un buon successo convinse Moretti che non era possibile fare concorrenza alle grandi Case con impianti limitati. L'attività fu così concentrata sulla carrozzeria, abbandonando la costruzione diretta.

Nel 1957 aprì il nuovo stabilimento di 8000 metri quadri, dove fu iniziata l'attività di produzione di modelli speciali di vetture di

successo prodotte in serie, in particolare Fiat. Nel 1960 Moretti costruì alcune Formula Junior; una di queste vinse il Campionato Italiano della Montagna. Negli anni seguenti la Moretti presentò ai Saloni dell'Automobile più prestigiosi alcune vetture da produrre in piccola serie, parallelamente ai modelli di grande serie della Fiat. Degli anni Sessanta sono le versioni coupé e spider della Fiat 850 e i coupé delle Fiat 127 e 128.

Nel 1970 uscì la Minimaxi, un originale fuoristrada con meccanica della Fiat 500 prima e della 126 poi.

Negli anni Settanta la direzione dell'azienda è passata ai figli di Giovanni Moretti.

MOTOR RG (REMO GATTAI)

Alla fine degli anni Quaranta e nei Cinquanta, nella sua officina di Prato, il Garage Rondine, Remo Gattai costruì alcune piccole Sport con meccaniche FIAT e Lancia, chiamandole Motor RG, dalle iniziali del suo nome.



NASH-HEALEY

I nomi che compongono questa sigla sono quelli dell'americana Nash-Kelvinator Corporation e dell'inglese Healey Motor Co.

Il fatto curioso è che l'unione di questi due marchi nacque grazie ad un incontro casuale, a bordo della Queen Elizabeth, la famosa nave che svolgeva servizio di linea sulla rotta Southampton-New York (quando per attraversare l'Atlantico ancora non si utilizzavano gli aeroplani).

A bordo del transatlantico britannico, nel 1949, si conobbero Donald Healey e George W. Mason, capo esecutivo di Nash-Kelvinator, il gruppo statunitense che produceva vetture con il marchio Nash Motors e frigoriferi con il nome Kelvinator.

L'inglese era di ritorno da un fallimentare viaggio negli States, nel corso del quale aveva invano tentato di ottenere la fornitura di motori Cadillac dalla General Motors, mentre l'americano andava in Europa a vendere i suoi frigoriferi.

I due divennero amici grazie alla comune passione per la fotografia e, nel corso di una cena, decisero di produrre una vettura a sportiva a due posti con motori Nash.

La produzione di vetture sportive americane, nel dopoguerra, era pressoché inesistente e Mason ritenne che un modello di questo tipo avrebbe potuto promuovere le vendite degli altri veicoli Nash. Il progetto fu concretizzato nel 1951, con la presentazione della prima Nash-Healey; la produzione durò fino al 1954, con poco più di 500 unità prodotte.

La storia della Casa statunitense prese il via nel 1916 a Kenosha, Wisconsin; a fondarla fu Charles W. Nash, già cofondatore della Buick e presidente della General Motors.

La prima vettura apparve nel 1917, quando la Nash Motors presentò una 6 cilindri con motore di 4 litri a valvole in testa che ottenne un successo immediato.

Nel 1922, la Nash rilevò la La Fayette e, nel 1924, la Mitchell. Nel 1930, il listino offriva 32 varianti compresa la Eight Twin-Ignition di 3920 cc.

In quel periodo, caratterizzato da una profonda crisi economica, la Casa cercò di guadagnare quote di mercato aumentando la gamma: la First Series veniva offerta in ben 28 varianti.

Nel 1934, lo stile fu rinnovato grazie ad una linea di nuovi modelli con il marchio La Fayette.

Nel 1936, Charles W. Nash, nato nel 1864, iniziò a cercare un successore. Fu Walter Chrysler a consigliargli George W. Mason, amministratore della Kelvinator Corporation.

Mason rifiutò dapprima di abbandonare la Kelvinator, ma accettò la proposta di Nash alla condizione che la sua società fosse incorporata dalla Nash Motors.

Nel gennaio del 1937 nacque così la Nash-Kelvinator Corporation. L'esperienza nel settore termico della Kelvinator fu applicata anche alle automobili; nel 1938, fu presentato un modello con un innovativo impianto di ventilazione e condizionamento, oltre che un cambio di velocità mediante attuatori di depressione.

Novità per il 1941, fu la prima vettura della Casa con scocca portante. Nel 1946, sulla Ambassador Suburban Sedan, apparvero i caratteristici pannelli laterali in legno.

Il 1954 fu l'anno della svolta; la Nash-Kelvinator Corporation si fuse, per acquisizione, con la Hudson Motor Car Company, dando vita alla AMC, l'American Motors Corporation, considerata la più grossa fusione del settore automobilistico americano dell'epoca.

Dopo il 1957, i modelli Nash furono commercializzati con il marchio Rambler.

Nel 1970, il gruppo acquisì la Kaiser-Jeep, costruttrice del famoso fuoristrada di origine militare.

Le difficoltà del mercato e la spietata concorrenza indussero la Casa, nel 1979, a cercare un partner: prese quindi il via un rapporto di collaborazione con la francese Renault.

L'accordo terminò nel 1987, quando il gruppo fu acquisito dalla Chrysler Corporation, divenuta in seguito l'attuale DaimlerChrysler AG, dopo la fusione con la tedesca Daimler-Benz.

La Healey Motor Co è descritta nella scheda relativa.



O.M.

Anche se oggi definitivamente scomparso, inglobato nel gruppo Iveco, quello della OM è uno dei marchi automobilistici con la storia più remota: apparve nel lontano 1849 a Milano per la costruzione di carrozze. Nel 1917 l'azienda milanese, dall'incredibile ragione sociale di "Società anonima Officine Meccaniche già Miani, Silvestri & C., A. Grondona, Comi & C", acquisì lo stabilimento bresciano della Brixia Zust, che dall'inizio del secolo costruiva automobili. La prima automobile con il marchio O.M. fu immessa sul mercato nel 1918.

Prima di iniziare la costruzione di autocarri produsse un gran numero di vetture, molte delle quali si distinsero nelle competizioni

nei primi decenni del secolo in tutta Europa.

La lista dei successi è vastissima: il trionfo più sentito fu però quello nella corsa di casa, a Brescia, nella prima "Coppa delle Mille Miglia".

La prima vettura con il marchio O.M. fu immessa sul mercato nel 1918.

Nel 1928 il nome cambia in O.M. Fabbrica Bresciana Automobili. Nel 1930 le Officine Meccaniche interruppero la produzione automobilistica, con rammarico di molti.

Una curiosità: il marchio OM godeva all'estero di tale considerazione che l'importatore inglese della Casa, acquistando vecchi telai e motori, provvedendo poi con nuove carrozzerie, mantenne queste vetture in listino, vendendo in Gran Bretagna veicoli mai esistiti in Italia fino al 1938



O.S.C.A.

La sigla O.S.C.A. sta per "Officine Specializzate Costruzione Automobili", una società costituita nel 1947 dai fratelli Maserati per dare libero sfogo alla loro passione per le competizioni, dopo che avevano ceduto la Maserati, poco prima della guerra. Il debutto della prima auto la MT4, una sport di 1100 cc, fu sorprendentemente vittorioso, al Gran Premio di Napoli del 1948, con Gigi Villorosi. Seguì poi la vittoria al Circuito del Garda, a Salò e una infinita serie di vittorie, su pista e su strada, nella categoria sport.

I successi arrivarono tramite la costante evoluzione dei modelli da corsa e la bravura di due piloti, il famoso Luigi Fagioli e lo sconosciuto – per poco – Giulio Cabianca.

Grazie soprattutto a Cabianca, la O.S.C.A. vanta 10 vittorie di classe alla Mille Miglia.

Nel 1950 i Maserati poterono ritornare alla loro grande passione: le monoposto da Gran Prix. In quegli anni il regolamento della Formula Uno prevedeva l'utilizzo di motori 1500 cc con compressore o 4500 cc aspirati. Le Marche italiane e inglesi seguivano tutte la via del compressore. Ernesto Maserati decise invece di progettare un grosso dodici cilindri 4.500 cc senza compressore.

Come con le sport l'esordio di questo motore, a Goodwood, fu vincente. Di nuovo l'abilità dei fratelli Maserati portò ad ottenere brillanti vittorie, che avrebbero potuto essere più clamorose se supportate da maggiori strutture e capitali.

Il cambio di formula, con il passaggio alla cilindrata 2000 cc, fecero cessare per l'impegno in F1 della O.S.C.A..

Tranne una parentesi in Formula Due, i fratelli Maserati proseguirono la loro attività nel settore delle vetture sport, con grandi successi dovuti anche a piloti come Felice Bonetto, Umberto Maglioli, Luigi Musso ed Eugenio Castellotti.

Anche sotto l'aspetto commerciale, con un'esportazione negli Stati Uniti pari a circa il 50% della produzione, il bilancio poteva dirsi positivo.

Fu solo nei primi anni Sessanta che la O.S.C.A., cominciò a dare segni di stanchezza, così come i fratelli Maserati, provati dai pesanti investimenti per entrare nel settore delle Gran Turismo e dai molti anni di attività. Nel 1963, l'azienda fu ceduta alla MV Augusta, che proseguì l'attività – nel settore GT – fino al 1966.



OLDSMOBILE

Fondata il 21 agosto 1897 a Lansing, nel Michigan, da Ransom Eli Olds, Frank Clark e altri soci, con il nome di Olds Motor Vehicle Company, la Oldsmobile è una storica casa automobilistica statunitense attiva dal 1897 al 2004. Per quasi tutta la sua esistenza ha fatto parte del Gruppo General Motors, producendo all'incirca 35 milioni di vetture. Deteneva il titolo di più antica casa automobilistica statunitense, quarta al mondo dopo la tedesca Daimler-Motoren-Gesellschaft, le francesi Panhard et Levassor e Peugeot, nonché la ceca Tatra.

Sotto la direzione generale di R.E. Olds, nei primi anni di vita l'azienda costruiva tricicli e quadricicli elettrici, cercando di sviluppare il prototipo che Olds e Clark avevano realizzato nel 1895.

Le vendite non erano numerose e, alla fine del 1898, l'azienda si trovò con un grosso deficit, ma anche con un nuovo prototipo costruibile in serie, che avrebbe procurato nuovi finanziatori. La società fu rifondata, nel 1899, con l'intervento di E.W. Russel, H. Russel e S.L. Smith, con un capitale di 350.000 dollari. Il nuovo stabilimento fu costruito a Detroit - primo insediamento produttivo automobilistico di quella che diventerà la capitale mondiale dell'automobile - e l'azienda fu presieduta da Smith, mentre Olds assunse la carica di amministratore delegato.

Nel 1901, nacque la Curved Dash, il primo modello di serie della neonata Casa automobilistica. La Curved Dash fu la prima vettura ad essere assemblata in una moderna catena di montaggio. Solo in seguito, infatti, i concetti della catena di montaggio vennero migliorati ed applicati su larghissima scala da Henry Ford per la sua Model T.

Questo nuovo approccio di Olds all'organizzazione del lavoro portò a quintuplicare la produzione di automobili della sua fabbrica, che passò da 425 esemplari del 1901 a 2.500 del 1902.

La casa restò indipendente fino al 1908, anno in cui fu assorbita da General Motors. Dagli anni Trenta e per anni a seguire, la Oldsmobile prese l'abitudine di corredare il nome dei modelli con una coppia di cifre di cui la prima rappresentava il tipo di carrozzeria (venivano utilizzate le cifre 6, 7, 8 e 9) e la seconda il tipo di motore se a 6 o a 8 cilindri, con numerazioni tra il 66 e il 98. Già prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale i modelli della casa presentarono in anteprima i primi cambi in versione semi automatica e, in seguito, completamente automatica.

Durante il conflitto, la produzione fu convertita in quella di materiale bellico e le prime automobili rividero la luce solamente alla fine del 1945. L'immagine dell'azienda nel primo dopoguerra fu

associata al suo nuovo motore V8 che offriva potenze mediamente molto maggiori di quelle della concorrenza.

La Oldsmobile, che all'interno del gruppo General Motors si piazzava a metà strada tra il marchio Pontiac e il Buick, fu anche quella utilizzata per presentare in anteprima alcune innovazioni sul mercato automobilistico, almeno quello statunitense, come il tettuccio rigido asportabile, il motore turbocompresso e la trazione anteriore. La sua popolarità sul mercato interno ebbe una crescita continua fino agli anni Ottanta, quando iniziò il lento declino che indusse la casa madre a deciderne la chiusura nel 2000; chiusura effettivamente avvenuta il 29 aprile 2004, con l'uscita dalla catena di montaggio dell'ultimo veicolo prodotto, il modello Alero.

PARRAVANO

Tony Parravano, californiano di chiare origini italiane, è considerato uno dei mecenati dell'automobilismo sportivo.

Parravano, ricchissimo costruttore edile e operatore immobiliare di Los Angeles, investì buona parte del suo patrimonio in una scuderia che portava il suo nome.

Appassionato di fuoriserie europee, ferrari Maserati e Jaguar in particolare, disponeva di quella che negli anni Cinquanta veniva considerata la più vasta collezione di auto sportive degli Stati Uniti. Le sue vetture presero parte a tutte le più importanti competizioni dell'epoca, comprese Mille Miglia, Le Mans e Carrera Panamericana, oltre – ovviamente – alle tipiche corse americane come Indianapolis e Daytona. L'attività della sua scuderia ebbe inizio con le prime corse per vetture sport disputate negli States, nel 1948, e proseguì anche dopo la sua scomparsa, nel 1960.

Piloti di grandissima fama, come Carroll Shelby, Ken Miles, Phil Hill, Jack McAfee e Gino Munaron, corsero per lui in tutto il mondo. Alcune vetture, da lui appositamente ordinate, furono modificate secondo le sue specifiche; da qui il nome che identifica alcuni esemplari di grande valore.

PATRIARCA

Rodolfo Patriarca, nato nel 1908 in provincia di Terni, aprì la sua officina a Roma negli anni Trenta, preparando e costruendo molte piccole vetture che corsero con successo nella classe 750, soprattutto nel dopoguerra.

Eccezionale fu il binomio con il pilota Sesto Leonardi che, con le auto di Patriarca, vinse tre campionati italiani di fila.

Con una Patriarca berlinetta, Leonardi vinse anche la classe 750 Sport alla Mille Miglia del 1950.



PEUGEOT

La Peugeot è una casa automobilistica e motociclistica francese che fa oggi parte del gruppo PSA Peugeot Citroën controllato dalla famiglia Peugeot.

Oggi come alle sue origini, l'impero Peugeot è sempre stato legato alla famiglia dei Peugeot, da sempre residente in quella zona attorno alle città di Sochaux e Montbéliard, nella Franca Contea. Questa famiglia ha origini antiche, basti pensare che era nota già nel XV secolo.

Dopo varie trasformazioni dell'azienda, nata nel diciottesimo secolo, le prime automobili della Casa francese sono prodotte a partire dal 1890, hanno quattro marce, 2 CV e raggiungono la velocità di 20 km/h. Il motore a benzina dell'epoca, un bicilindrico di origine Daimler, verrà in seguito sostituito da un motore Peugeot. I motori Daimler utilizzati nelle prime Peugeot non provenivano direttamente dalla Germania, ma erano forniti alla Peugeot dalla Panhard & Levassor, con la quale Armand Peugeot era in ottimi rapporti.

Nel 1897, la Peugeot registra ufficialmente il suo marchio: dal punto di vista legale, la Peugeot è dunque una Casa automobilistica nata nel 1897 ma, come detto, la sua attività in tale settore era cominciata già da 8 anni. In realtà, la nascita della Société des Automobiles Peugeot fu dovuta anche ad un altro motivo: mentre Armand Peugeot sembrava ritrovare fiducia nell'automobile dopo l'inizio in sordina, così non fu per i suoi cugini, che di fatto non nutrivano molte speranze nell'avvenire dell'industria automobilistica. Armand Peugeot separò quindi la produzione delle automobili dalle altre. La Société des Automobiles Peugeot nacque così ad Audincourt, mentre Eugène Peugeot proseguì nella produzione di biciclette ed utensili. Da qui prese il via una lunga storia nella quale la casa del Leone ha superato ogni difficoltà, anche nei periodi di maggior crisi, consolidandosi sempre di più.

Nel 1976, con l'acquisto del 90% del capitale Citroën, nacque la PSA Peugeot-Citroën, più comunemente nota come Gruppo PSA.



PORSCHE

Alla fine della Seconda Guerra, Ferdinand e Ferry Porsche, padre e figlio, si trovavano in carcere in Francia.

Nel 1931 Ferdinand (già progettista Mercedes) aveva aperto il Porsche Konstruktionbüro, un centro all'avanguardia che progettava automobili per conto delle Case tedesche.

La prima vettura fu progettata per conto della Wanderer; nel 1936 per conto dell'Auto Union realizzò il progetto dell'eccezionale monoposto a motore centrale. Nel 1938 realizzò il prototipo di una vettura entrata nella storia del costume del ventesimo secolo, la Volkswagen conosciuta nel dopoguerra con il nome "maggolino".

Nel 1946 Ferry, appena libero, raggiunse i suoi ex dipendenti in Carinzia, dove aprirono un'officina per la riparazione di Volkswagen. Nel 1947, con la liberazione del padre, firmarono un accordo con la Volkswagen per il quale – con l'impegno di non produrre vetture in concorrenza – potevano disporre dei pezzi necessari a costruire un'auto sportiva, progetto 356.

Per Ferdinand Porsche fu finalmente l'agognata occasione per costruire una vettura che portasse il suo nome.

Nel 1950 la Casa fece ritorno in Germania, a Zuffenhausen, nei pressi di Stoccarda.

L'anno successivo, quando la 356 otteneva la prima, prestigiosissima vittoria di classe a Le Mans, Ferdinand moriva; l'azienda passava così nelle mani di Ferry e della sorella, Louise Piech.

Il 1952, grazie alla vittoria di classe ottenuta alla Mille Miglia (la prima di una lunga serie) Ferry decise di aprire un reparto corse dove costruire vetture destinate alle competizioni, come la 550. Le 356 continuarono la loro evoluzione aumentando continuamente di cilindrata, fino a cedere il passo, nel 1965, alla 911.

Nelle varie versioni, aspirata e turbo, a due e quattro ruote motrici, la 911 è senza dubbio una delle vetture più significative della storia dell'automobilismo.

Interessante, anche se durato solo sei anni, l'esperimento della joint-venture che diede vita al marchio Volkswagen-Porsche nel 1969, sfociato nella costruzione della 914 a motore centrale.

Lo schema costruttivo "tuttodietro" Porsche (e Volkswagen) con il motore boxer raffreddato ad aria, è sopravvissuto fino ai giorni nostri



RALLY

La Rally, fondata nel 1921 a Colombes (Seine) fu una delle Case automobilistiche francesi specializzate nella costruzione di vetturette di tono sportivo.

Ottenne un discreto successo grazie all'indiscussa qualità delle sue realizzazioni.

La prima Rally, del 1921, era un semplice cyclecar equipaggiato con motore motociclistico Harley-Davidson, un bicilindrico a V di 989 cc. L'anno seguente passò tuttavia a propulsori con quattro cilindri, adottando motori di aziende specializzate come Ruby, C.I.M.E., Chapuis-Dornier e S.C.A.P. che fornivano anche il cambio, generalmente a quattro rapporti.

Inizialmente, le Rally avevano una carrozzeria molto stretta a coda lunga che fu poi notevolmente modificata per aumentare il comfort dell'abitacolo.

Nel 1927, unicamente a tre modelli a 4 cilindri di diversa cilindrata (1.100, 1.170 e 1.494 cc), fu introdotta una otto cilindri in linea di 1.480 cc. Tra le ultime realizzazioni della Casa di Colombes figura un modello equipaggiato con motore Salmson a doppio asse a camme in testa. Come la maggior parte delle piccole aziende automobilistiche, la Rally non riuscì a superare la crisi scoppiata agli inizi degli anni Trenta e nel 1933 fu costretta a chiudere i battenti



RENAULT

Tutte le grandi industrie hanno avuto un uomo chiave: in questo caso, è Louis Renault, che a 14 anni - dopo aver fatto amicizia con Léon Serpollet, il pioniere delle auto a vapore - smontava motori nel giardino di casa. La passione per la meccanica lo spinse, a 20 anni, a collocare un'officina in una dependance della villa di famiglia, a Billancourt.

Qui, nel 1898, utilizzando come base un triciclo De Dion Bouton, si costruì un quadriciclo a motore con cambio a tre marce più retro, da lui stesso brevettato.

Avendo inaspettatamente acquisito ordini commerciali, nel 1899, a soli 22 anni, fondò la Société Renault Frères, aiutato dai fratelli. Nello stesso anno Renault presentò il suo primo veicolo a guida interna.

Dopo il primo anno aveva venduto 71 veicoli: sei anni dopo saranno 1179, fabbricati da 800 operai. Nel 1906, a Parigi circolavano 1500 taxi Renault, con tale successo che da Londra arrivarono ordinazioni per altre 1.100 unità.

Alla vigilia della Prima Guerra Mondiale la produzione aveva raggiunto i 10.000 esemplari l'anno, con 5.200 dipendenti. La Casa proliferò, con sempre nuovi modelli - nel 1937 anche con scocca portante - fino allo scoppio della guerra.

Per salvaguardare la sua azienda Louis Renault accettò di cooperare con gli invasori tedeschi.

Nel 1994, accusato di collaborazionismo con i nazisti, Renault fu arrestato: morirà in carcere pochi mesi dopo. Nel gennaio 1945, per ordine del Presidente De Gaulle, la

Renault divenne una Régie National, cioè a gestione diretta dello stato. La produzione fu riavviata nel 1946, con il successo della 4CV, progettata in gran segreto durante la guerra.

Questa vettura fu prodotta con enorme successo, anche nelle corse, fino al 1962. Le vittorie sportive furono merito, in particolare, di Jean Rédélé.

Rédélé, oltre che pilota da rally nella squadra Renault, possedeva un'officina a Dieppe. Il suo sogno era costruire una vettura per partecipare alla "corsa più bella del mondo": la Mille Miglia. Nel 1952 realizzò il suo progetto con una filante carrozzeria (dell'italiano Michelotti) sulla meccanica della Renault 4 CV. Il successo fu immediato, con la vittoria della classe 750 sport, ripetuta nel 1954. Spinto dalle molte richieste, Rédélé mise in produzione la sua vettura, chiamata Alpine A 106 Mille Miglia. In breve le sue auto si rivelarono vincenti (anche al Rally Montecarlo) e l'officina di Dieppe, in Francia, divenne una fabbrica, le cui vetture furono vendute dalla Renault.

In pratica, l'Alpine divenne una squadra corse della Renault, che la inglobò definitivamente nel 1973.

Dal 1975 fu però creata una divisione indipendente, la Renault Sport, che avviò un programma per l'ingresso in Formula Uno nel 1977, con i famosi motori turbocompressi.

Al ritiro, avvenuto nel 1986, il bilancio fu di 20 vittorie e 50 pole-position.

Tra le vittorie dei motori turbo francesi, va ricordata quella a Le Mans, nel 1978, con la Alpine A422. Nel 1989 ci fu il ritorno in Formula Uno, con la fornitura dei motori V10 ai team Williams e Benetton, che collezionarono Campionati del Mondo. Recentemente, Renault ha motorizzato la Red-bull di Sebastian Vettel, Campione del Mondo di F1 negli ultimi quattro anni.



RILEY

La Riley, nata per costruire motocicli, produsse la prima automobile nel 1898 a Coventry, città inglese sede di molte altre marche prestigiose.

Seppure la sua fosse una piccola Casa, Victor Riley divenne celebre per la cura con la quale costruiva piccole ed eleganti vetture, note per la potenza dei loro motori.

Tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta produsse alcune delle migliori piccole auto sportive del mondo.

La Riley godette di ottima fama in quegli anni grazie alle numerose vittorie colte un po' ovunque (Tourist Trophy, Brooklands, Goodwood) con le sue piccole, grintose e velocissime macchine.

L'affermazione più prestigiosa, paradossalmente, fu il secondo posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans del 1934, dietro l'Alfa Romeo 8C 2300 e davanti a vetture ben più potenti.

A Le Mans le Riley ottennero anche numerose vittorie di classe.

I troppi modelli in listino e l'insufficienza di capitali costrinsero la società a vendere alla Morris nel 1938.

Quando la Morris entrò a far parte del gruppo B.M.C., la British Motor Corporation, tra il 1965 e il 1968, produsse una berlina con il marchio Riley.



ROVER

La Rover è stata una casa automobilistica britannica con sede a Longbridge, Birmingham che fu attiva come azienda indipendente dal 1877 al 1967; successivamente, Rover continuò a sopravvivere come marchio, prima all'interno della British Leyland (1967-1981), poi nel Gruppo Austin Rover (1981-1988), nel Gruppo Rover (1988-2000) e infine nel Gruppo MG Rover (2000-2005). Dopo il fallimento del gruppo MG Rover, i diritti di utilizzo del marchio Rover sono passati prima alla Ford (2006) e quindi all'indiana Tata Group (2008). La storia della Rover ebbe inizio nel 1861 a Coventry, dove James Starley e Josiah Turner fondarono una piccola officina per la costruzione di macchine per cucire. Nel 1869 fu ampliata

la produzione anche biciclette e tricicli e, poco dopo, fu accolto in azienda il quindicenne John Kemp Starley, nipote del fondatore, che presto divenne abilissimo nella costruzione dei mezzi a due ruote e ideatore di molte innovazioni tecniche. Nel 1877 John Starley abbandonò l'azienda dello zio e con William Sutton decise di avviare una nuova officina totalmente dedicata alle biciclette, sempre a Coventry, con la ragione sociale JK Starley, Sutton & Co. Dopo alcuni anni di sorti alterne, la nuova azienda ebbe grande espansione e notorietà a partire dal 1884, quando Starley inventò e mise in produzione il modello Safety Bicycle, ovvero la prima bicicletta moderna con trasmissione a catena e con ruote di diametro contenuto e uguale. Il primo veicolo a motore fu un prototipo di triciclo elettrico ideato da Starley nel 1888 e mai entrato in produzione. Nel 1896 l'azienda mutò la ragione sociale in Rover Cycle Company, mutuando la denominazione dal suo modello "Rover"; un complicato triciclo che doveva essere azionato dal movimento degli arti inferiori e superiori, messo in vendita nel 1884 e che ebbe scarso successo. Alla morte di Starley, avvenuta nel 1901, la direzione aziendale fu assunta da Harry Smith che concentrò l'attenzione verso gli automobili. Inizialmente furono prodotti dei tricicli con motore Peugeot da 2,5 HP e la prima auto fu la 8 hp (1904) ma dopo questa la produzione si è riversata quasi totalmente sul settore aeronautico a causa delle due guerre mondiali, durante le quali si produssero soltanto modelli della gamma dei primi 20 anni del 1900 ed alcuni modelli di motociclette. La vera rinascita si ebbe nel 1949 quando un'auto che fece storia, la P4, uscì dalla fabbrica, seguita poi nel '58 dalla P5 più grande e confortevole. Si susseguirono poi vari modelli, soprattutto berline, che raccolsero successi e premi internazionali come, a esempio, quello di Auto dell'anno conquistato nel 1964 dalla Rover 2000. Nel 1967 l'azienda entrò a far parte della British Leyland, che acquisì stabilimenti, dipendenti e diritti per l'utilizzo del marchio. La produzione venne suddivisa anche tra le altre fabbriche della British Leyland, lasciando all'impianto originale solo la costruzione delle Land Rover. Nel 2008 il colosso indiano Tata Motors ha acquistato dalla Ford i diritti di produzione dei marchi Rover, Land Rover, Jaguar e di altri marchi automobilistici minori non più attivi come Daimler e Lanchester.



S.I.A.T.A.

La S.I.A.T.A. fu fondata a Torino nel 1926 da Giorgio Ambrosini, più tardi affiancato dal figlio Renato. Curioso notare che diverse fonti diano più interpretazioni della sigla marchio della Casa. Per alcuni testi il nome completo è Società Italiana Trasformazioni Auto-Aviatorie, per altri la "A" significa semplicemente Automobilistiche; per gli americani (che molto apprezzano queste vetture) è addirittura Società Italiana Auto Trasformazione Accessori. Mille Ruote, la "bibbia" dell'automobilismo, edita negli anni Settanta dall'Editrice Domus (Quattroruote e Ruoteclassiche)

la indica come Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche.

Alcuni concorrenti della Mille Miglia hanno iscritto le loro vetture come: Società Italiana Applicazioni Tecniche AutoAviatorie. Il mistero si infittisce...

Qualunque sia il nome corretto di questa Casa torinese, la produzione iniziale riguardò parti staccate per automobili: a rendere famosa la S.I.A.T.A., prima della guerra, furono le sue elaborazioni dei motori Fiat 508, in modo particolare per le testate.

Nel dopoguerra, gli Ambrosini, pur continuando l'attività precedente, decisero di dare il via alla produzione di proprie vetture, seppur acquistando parti meccaniche da fornitori esterni.

Le prime creazioni della S.I.A.T.A. furono piccole vetture sport che montavano prevalentemente motori di derivazione Fiat; in alcuni casi, venivano utilizzati anche i motori americani Crosley, soprattutto per le esportazioni negli Stati Uniti.

In seguito la produzione riguardò vetture da turismo su base Fiat, come la Amica e la Daina, o raffinate Gran Turismo su base Fiat 8V. Alla fine degli anni Cinquanta, in seguito ad un accordo commerciale, vennero prodotte anche alcune S.I.A.T.A.-Abarth, derivate dalla Fiat 600.

Dopo la presentazione di altri modelli costruiti in piccola serie, sempre con meccanica base della Fiat, la S.I.A.T.A. cessò l'attività nel 1970



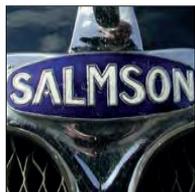
SAAB

La SAAB, acronimo di Svenska Aeroplan AktieBolaget (aeroplani svedesi società per azioni), nasce nel 1937 come industria specializzata nella produzione di aeroplani, con sede a Linköping nella Svezia occidentale. Subito dopo il termine della Seconda Guerra Mondiale, l'azienda diversificò il suo raggio d'azione anche ad altri settori, come quello delle autovetture (producendo il suo primo modello d'auto il 10 giugno 1947) e dei computer.

Nel corso degli anni il gruppo SAAB ha avuto varie modifiche societarie con dapprima una unione con una società costruttrice di autocarri, la Scania-Vabis da cui il nome ufficiale di Saab-Scania AB che la società ha mantenuto dal 1969 al 1995.

Nel 1990, la General Motors acquistò il 51% della parte aziendale destinata alla produzione delle auto, acquistandone il rimanente 49% dieci anni dopo. Nell'agosto 2009, in seguito alla crisi del settore automobilistico dell'anno precedente che aveva pesantemente colpito GM, fu firmato un accordo per il passaggio entro l'anno della Saab Automobili alla casa automobilistica Koenigsegg ma l'accordo in un secondo tempo è sfumato.

Nella trattativa per l'acquisto è in seguito subentrata la casa automobilista olandese Spyker, specializzata in supersportive ma, dopo varie traversie, il 19 dicembre 2011 Saab ha presentato istanza di fallimento presso la Corte Svedese.



SALMSON

Nel 1890, l'imprenditore francese Émile Salmson fondò un'azienda specializzata nella costruzione di pompe idrauliche, riuscendo ben presto a costruirsi un'ottima reputazione per l'alta qualità dei suoi prodotti. Nel campo dell'idraulica, la Salmson ha sempre goduto di grande fama, a tal punto da arrivare fino ai giorni nostri ancora in piena attività. La Société des moteurs Salmson, o più semplicemente Salmson, dai primissimi anni del Novecento si dedicò anche alla costruzione di motori aeronautici radiali, principalmente durante la prima guerra mondiale. Successivamente, divenne una Casa automobilistica, attiva dal 1922 al 1957, attività produttiva per la quale è più nota. Emile Salmson, però, morì poco prima e la conduzione dell'azienda passò ad Emile Petit.

Al termine della Prima Guerra Mondiale, la divisione aeronautica della Salmson vide quasi arrestarsi il flusso di ordinazioni di motori stellari utilizzati sui velivoli. Decise quindi di puntare sulle automobili, che si stavano rivelando uno sbocco commerciale pieno di possibilità. Emile Petit, ingegnere di gran talento, nel 1922 progettò e realizzò la prima vettura marchiata Salmson, la AL3, una vettura nata come autociclo, ma che nel corso degli anni subì successive evoluzioni, assumendo le caratteristiche di una vettura più completa. La AL3 diede modo alla Casa francese di farsi conoscere anche in ambito sportivo, dove si rivelò la sola vettura in grado di battere regolarmente le temibili Amilcar. Alla fine degli anni Venti, nacquero la S6, vettura con motore a 6 cilindri, e la S4, una vettura prodotta in più serie, differenti per carrozzerie, motorizzazioni e passo. Con questo modello, la Salmson arrivò alla vigilia dello scoppio della Seconda guerra mondiale. Al termine del conflitto, il listino propose nuovamente le ultime evoluzioni della S4 fino al 1951 quando fu introdotta una nuova vettura, la Randonnée, tanto affascinante quanto superata nella meccanica. L'arrivo della 2300 Sport portò una ventata di novità nella meccanica della gamma Salmson all'inizio degli anni Cinquanta. Entrambi i modelli furono però prodotti in pochi esemplari: nel 1957, la Salmson fu assorbita dalla Renault.

SS

La storia della SS Cars Ltd. è descritta con quella della Jaguar.



STANGUELLINI

Il marchio Stanguellini può essere considerato l'iniziatore della grande tradizione motoristica modenese. L'origine risale addirittura

al 1879, con l'azienda fondata da Celso Stanguellini; il passaggio al settore automobilistico avverrà però solo dopo vent'anni. Ma sarà nel 1929 che Vittorio Stanguellini, a soli 19 anni, succederà al padre, dando inizio a quell'attività di preparazioni sportive – in particolare di motori Fiat - e di costruzione di vetture da corsa che lo resero famoso. Nel 1938, oltre alle forniture per clienti terzi, la Stanguellini decise di prendere parte alle gare fondando la Squadra Stanguellini.

Sul piano tecnico è da segnalare la collaborazione con la Carrozzeria Torricelli di Modena. Nei primi anni del dopoguerra, grazie alla prontezza nell'uso dei telai tubolari, alle ottime trasformazioni dei 1100 Fiat e alla collaborazione con l'ing. Massimino, la Stanguellini seppe aggiudicarsi vittorie assolute – non solo di classe – in molte gare.

Con il declino delle vetture sport la firma modenese tentò la strada delle piccole monoposto e delle vetture da record.

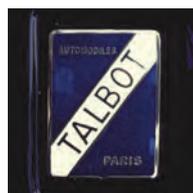
L'attività sportiva cessò nel 1963 e la famiglia Stanguellini concentrò da allora la sua attività esclusivamente nell'officina e su una concessionaria Fiat, pur continuando ad assistere, anche oggi, le auto prodotte.



SWALLOW

Nel 1946, la Tube Investments acquistò la Swallow Coachbuilding Company Ltd, nota per aver costruito automobili prima della guerra, dalla società trasformata poi in Jaguar Cars Ltd. (vedi voce).

L'unica vettura costruita, con meccanica della Triumph TR2, fu la Doretti, nel 1954 e 1955.



TALBOT LAGO

Il marchio Talbot Lago (con lettura alla francese Talbò-Lagò), è considerato francese per la sede nel Paese transalpino, ma in realtà è per metà britannico e per metà italiano.

L'inglese Clement Talbot iniziò infatti a costruire vetture nel 1902 a Londra; il Maggiore Antonio Lago era nato in Italia: secondo alcune fonti a Firenze, secondo altre nella zona del Lago d'Iseo, tra Brescia e Bergamo.

La Talbot con sede in Inghilterra, nel 1919, entrò a far parte dal gruppo franco-britannico S.T.D. Motors Ltd. (Sunbeam di Wolverhampton, Talbot di Londra e Darracq di Suresnes).

Quando il gruppo S.T.D. modificò il nome degli stabilimenti francesi della Darracq in Automobiles Talbot S.A., Antonio Lago, entrò nell'azienda come progettista.

A metà degli anni Trenta il grande gruppo S.T.D. fu rilevato interamente da Clement Talbot, che successivamente cedette

Sunbeam e Talbot al gruppo Rootes e parte degli stabilimenti francesi ad Antonio Lago, nel 1935.

Per distinguere la produzione francese da quella inglese, Lago aggiunse il suo nome a quello di Talbot. In Gran Bretagna, prima della Seconda Guerra Mondiale, le Talbot Lago venivano comunque vendute con il nome Darracq.

L'occupazione tedesca bloccò la produzione e lo stabilimento di Suresnes evitò lo smantellamento solo perché "Anthony" Lago aveva mantenuto la cittadinanza italiana.

Nel dopoguerra, le Talbot Lago seppero farsi valere anche nelle corse: tra i successi vanno ricordati quello nel Gran Premio di Francia, a Parigi nel 1947 e quello alla 24 Ore di Le Mans nel 1950. Dopo anni caratterizzati da buone vetture e da un discreto successo, ma da problemi finanziari provocati anche dall'alta tassazione, fecero sì che nel 1959 la Casa venisse assorbita dalla Simca nel 1959.



TRIUMPH

La Triumph Cycle Co. di Coventry fu fondata nel 1890 da due tedeschi, Siegfried Bettmann e Mauritz Schulte, che in seguito aprirono anche una filiale a Norimberga, rimasta legata alla Casa madre fino al 1929.

Inizialmente l'azienda inglese costruì solo biciclette, iniziando nel 1902 quella produzione motociclistica che diede alla Triumph fama internazionale.

La prima auto fu presentata solo nel 1923; come marchio la Casa scelse il globo terrestre con i possedimenti coloniali inglesi colorati di rosso. In seguito furono colorati in rosso tutti i continenti.

Nel 1945 la fabbrica di Coventry era del tutto distrutta: l'azienda non aveva da cedere che un nome e un marchio.

L'acquirente fu trovato in John Black, proprietario della Standard Motor Company (che comprendeva i marchi Vanguard e Ferguson per i trattori), desideroso di far concorrenza alla Jaguar. Nacque così la Standard Triumph.

Prima della guerra Black aveva prodotto e venduto a Lyons i motori per la sua SS Jaguar 100; ritenendo che la Jaguar non avesse grande futuro, aveva venduto a Lyons i macchinari per produrre i famosi motori e questi, con grande successo, aveva iniziato la produzione delle XK 120. Masticando amaro si rese però conto che, in Inghilterra, tra le MG da un litro e mezzo e le Jaguar da tre litri e mezzo non c'era pressoché nulla nel settore delle sportive. Diede quindi ordine ai suoi tecnici di progettare una sport da due litri, in grado di competere con le Jaguar e che costasse meno della metà e, soprattutto, che utilizzasse il motore già progettato per i trattori Ferguson! Quando il prototipo, chiamato 20 TS, fu pronto, decise di farlo provare ad un famoso tecnico, abile pilota, già della BRM: Ken Richardson. Con grande orgoglio gli presentarono la nuova vettura. Richardson effettuò un brevissimo giro intorno alla fabbrica, tornò e sentenziò: "è una maledetta trappola mortale". Invece di adirarsi come suo solito, tra lo stupore generale, Black assunse su due piedi

Richardson affidandogli il compito di mettere a punto la vettura. Nacque così la TR 2, capostipite di una fortunata serie conclusasi negli anni Ottanta con la TR 8.

Nell'assumere l'incarico di ripromettere la prima Standard-Triumph da mettere in produzione, nel 1953, Ken Richardson pose come condizione l'apertura di un dipartimento sportivo dove sperimentare soluzioni per le vetture di serie.

I successi, su strada e su pista non si fecero attendere.

Questa esperienza farà della Triumph la prima Casa a introdurre i freni a disco – sperimentati a Le Mans - sulle vetture di serie.

Capiterà con la TR 3 nel 1955.

Nel 1961 il gruppo Standard-Triumph fu rilevato dalla Leyland Motor Corporation. Nel 1968, avvenne una ulteriore fusione con la British Motor Holding (nata nel 1966 dall'unione tra la British Motor Corporation e la Jaguar) dando vita alla British Leyland Motor Corporation, divenuto - infine - gruppo Austin Rover.



VERITAS

La Germania dell'immediato dopoguerra non era certo il luogo ideale dove costruire auto sportive. Nel 1948, a Monaco, la produzione non era ancora ripresa, quando un gruppo di ex dipendenti BMW decisero coraggiosamente di fondare la Veritas, utilizzando meccaniche anteguerra BMW, o Heinkel.

La prima vettura prodotta utilizzava la meccanica della 328 BMW. Malgrado fosse l'unica Casa tedesca in grado di fornire vetture da competizione nel difficile periodo post-bellico e nonostante i numerosi successi in diverse gare, le condizioni finanziarie dell'azienda non raggiunsero mai livelli soddisfacenti; la Veritas fu costretta alla chiusura nel 1950.

Dopo un anno, tuttavia, la Casa venne rifondata ad opera di Ernst Loof (già tecnico dell'Auto Union e della BMW del periodo anteguerra), con il nome di Veritas Nürburgring.

La produzione oltre alla ripresa di vari modelli con il sei cilindri Heinkel di alcuni anni prima, si indirizzò su una vettura più piccola con motore Panhard, chiamata Dyna-Veritas.

La situazione finanziaria rimase pressoché inalterata e la Veritas cessò l'attività nel 1953.



VOLKSWAGEN

La Volkswagen AG è un'azienda tedesca, la maggiore d'Europa nel settore automobilistico. Comprende nel suo gruppo i marchi Volkswagen, Audi, Bentley, Bugatti, Ducati, Lamborghini, Porsche,

SEAT e Škoda Auto. Controlla inoltre il 37,7% del capitale di Scania AB, il 30% di MAN SE, il 19,9% delle azioni di Suzuki ed il 90,1% della Italdesign Giugiaro. La Volkswagen, che in tedesco significa letteralmente "vettura del popolo", nacque sotto la dittatura nazionalsocialista di Adolf Hitler, nel 1937, per suo volere.

Negli anni Trenta, Hitler voleva un'automobile che potesse essere in grado di motorizzare il popolo tedesco di classe meno abbiente, che non poteva permettersi le lussuose e costosissime Mercedes-Benz. L'incarico di realizzarne il progetto fu affidato all'ingegner Ferdinand Porsche, titolare dell'omonimo studio di progettazione nato nel 1931, col diktat di creare un'auto compatta, economica, semplice e robusta, facile da costruire in grande serie ed economicamente accessibile.

Nel 1936 furono presentati tre prototipi (due berline e una cabriolet) al Führer, che diede ordine di trovare un luogo dove far sorgere la fabbrica per la produzione dell'auto del popolo. Fu scelta la città di Wolfsburg, in Bassa Sassonia, non molto distante da Hannover.

La cerimonia di posa della prima pietra si svolse nel 1938; poco tempo dopo, lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale costrinse a convertire il progetto Typ 1 da civile a militare.

Nacquero così le Kübelwagen (auto-tinozza), usate come mezzo di trasporto leggero dagli ufficiali della Wehrmacht e la "Schwimmwagen" (l'auto che nuota, ovvero anfibia).

Terminato il conflitto, grazie all'iniziativa di Ivan Hirst, maggiore dell'esercito, e di Ferdinand Anton Porsche (figlio di Ferdinand), la fabbrica della Volkswagen a Wolfsburg fu riaperta.

La direzione fu affidata a Heinz Nordhoff, ed il modello progettato nell'anteguerra, opportunamente aggiornato, entrò finalmente in produzione e fu immesso sul mercato con il nome commerciale di Volkswagen 1200, meglio conosciuto in tutto il mondo come Maggiolino (oppure Käfer, Beetle o Coccinelle, a seconda della lingua dei paesi di commercializzazione). Il successo fu immenso.

Dal Maggiolino derivarono altri modelli di successo: il Typ 2, un veicolo commerciale di dimensioni medie, meglio noto successivamente come Transporter nella versione furgone e Microbus nella versione per trasporto passeggeri, e le vetture sportive Typ 83 (meglio note come Karmann-Ghia Coupé e Cabriolet).

Per quanto riguarda la struttura societaria, la Volkswagen cominciò la sua espansione acquisendo la Auto Union (società proprietaria del marchio Audi) dalla Daimler-Benz. All'inizio degli anni Settanta, non era ancora stata creata una degna erede del Maggiolino. Nel frattempo la casa tedesca era entrata in piena crisi finanziaria ed era urgentemente necessaria una nuova gamma di modelli, basati sulla trazione anteriore e contraddistinti per lo più da un design personale.

Si decise così di affidarsi all'estro stilistico del giovane Giorgetto Giugiaro. Dalla sua "matita" uscirono autentici successi, come la berlina media Passat (1973), erede della K 70, la coupé Scirocco (1974) e l'utilitaria Polo (1975). Ma la vettura Volkswagen più riuscita del designer torinese è la Golf, presentata nel 1974 come la tanto agognata erede del Maggiolino. Quest'ultimo, invece, fu assemblato in Europa fino al 1978, anno in cui la produzione fu confinata al Sudamerica.



ZAGATO

La carrozzeria Zagato fu fondata a Milano nel 1919 da Ugo Zagato, con l'intento di trasferire nel settore automobilistico le applicazioni di tecnologia aeronautica, apprese lavorando per un'industria del settore durante il periodo bellico. Le carrozzerie Zagato si distinsero subito per il design avanzato, la leggerezza e l'eccellente aerodinamica.

La grande intuizione di Ugo Zagato, già nella prima metà degli anni Venti, fu di abbandonare l'uso di strutture in legno, sostituendole con essenziali armature in acciaio, sormontate da leggere carrozzerie in alluminio. La notorietà arrivò con le Alfa Romeo carrozzate negli anni Trenta, come la 6C 1500 SS del 1928, la 6C 1750 Gran Sport e la 8C 2300, tutte vincitrici della Mille Miglia.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, l'attività riprese con la cosiddetta serie "Panoramica" (1946), progettata da Vieri Rapi sulla base di un progetto per la Isotta Fraschini Monterosa.

L'attività Zagato ebbe un vero boom negli anni '50 e '60, specialmente nel campo delle Gran Turismo: Maserati, Lancia, FIAT, Aston Martin, Abarth, senza tralasciare il "vecchio amore" Alfa Romeo, furono vestite con linee filanti e aerodinamiche (caratteristica delle auto della carrozzeria milanese era il tetto a "doppia bolla").

Dagli anni '70 la Zagato, sotto la guida di Elio, figlio di Ugo, con il ridursi delle commesse da parte delle grandi Case automobilistiche, iniziò ad interessarsi anche al design industriale.

In tempi più recenti, l'azienda è passata sotto la direzione di Andrea Zagato, nipote del fondatore, e ha la sua nuova sede a Rho, nell'hinterland milanese.

ZANUSSI

Fioravante Zanussi, originario di Pordenone ma operante nel trevigiano, fu un preparatore di ottimo livello. La sua prima realizzazione risale al 1939, in collaborazione con Alberto Comirato: due prepararono una FIAT 508 S con la quale lo stesso Comirato si aggiudicò il Campionato Italiano. Zanussi continuò la sua attività fino agli anni Sessanta.

BANCA DATI

1000
MIGLIA

Tutte le schede tecniche delle auto partecipanti



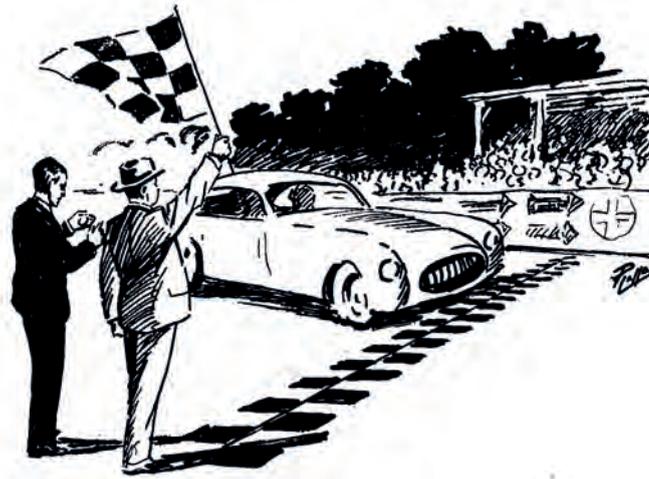
Le marche, le vetture e gli equipaggi
della Mille Miglia 2016

a cura di Paolo Mazzetti e Daniele Bonetti

Note e avvertenze per facilitare l'uso dell'elenco vetture

Questo elenco è stato compilato per offrire un valido strumento di consultazione a chi desidera orientarsi nella selva di sigle e modelli.

- ▶ È però utile effettuare alcune osservazioni preventive: le case costruttrici, soprattutto quelle di minori dimensioni, identificavano con un nome o una sigla la meccanica o l'intera serie di un modello. Questo spiega perché a nomi identici possono corrispondere vetture dissimili, spesso rifinite da carrozzieri diversi.
- ▶ I dati riportati sono quelli forniti dai singoli concorrenti sulle schede di iscrizione, opportunamente ed accuratamente verificati con i dati ufficiali delle case produttrici e con gli Albi d'Oro delle varie competizioni dell'epoca.
- ▶ Piccole differenze di potenza o di velocità derivano dalle diverse elaborazioni effettuate dai preparatori o dalle Case, esemplare per esemplare e gara per gara.
- ▶ Risulta impossibile conoscere le diverse unità di misura adottate nell'arco di cinque decenni dai costruttori - di diversa nazionalità - non conoscendo se la potenza dichiarata all'origine sia espressa in cv, b.h.p., d.i.n., kw, s.a.e. o altro.
- ▶ Le potenze riportate sono, pertanto, quelle dichiarate alla presentazione del modello specifico, all'epoca di costruzione.
- ▶ Per esemplare si intende proprio la singola vettura descritta, partecipante alla Mille Miglia 2016; per modello tutte le vetture con quelle caratteristiche.
- ▶ Le categorie assegnate alla Mille Miglia 2016, utilizzate per l'applicazione dei coefficienti insieme alla data



di costruzione e alla cilindrata sono SPORT, GRAN TURISMO, TURISMO e VU: quest'ultima sigla indica le "Vetture Utilitarie", con un concetto diverso da quello oggi comunemente inteso. Si tratta di vetture a metà tra le Sport e le Turismo, antecedenti al 1937. Fino a quell'anno, la categoria Turismo non esisteva e tutte le vetture che partecipavano alle corse erano considerate Sport, berline comprese. Gli organizzatori rimediarono con l'istituzione delle categorie "Utilitarie", cioè vetture di serie (non necessariamente modeste), e "Guida interna". Oggi si tende di conseguenza ad assegnare questi modelli alla categoria Turismo, pur se inesistente all'epoca.

Alcune, come l'Alfa 6C 1750 GT (chiusa e con due sole portiere), parrebbero più attribuibili alla categoria Gran Turismo, che fece però la sua comparsa solo nel 1950.

- ▶ Nella "Special List", voluta dal Commissione di Selezione delle automobili partecipanti, sono inseriti alcuni esemplari di particolare rilievo storico o sportivo che non hanno mai preso parte alla Mille Miglia, pur avendo tutte le caratteristiche richieste. A queste vetture non è stato applicato il Coefficiente di merito.

- Per motivi tecnici le schede descrittive delle vetture sono relative alle vetture confermate nell'ordine di partenza al 12.5.2016.
- Coloro che volessero apportare ulteriori informazioni alla descrizione delle vetture, o che rilevassero eventuali imprecisioni nel testo, possono inviare una e-mail a: paolo.mazzetti@1000miglia.it.



Equipaggio:

Alan Hulsbergen (CH) - **Hans Hulsbergen** (CH)

Marca Vettura:

BENTLEY [Francia]

Modello:

3 LITRE

Anno di Costruzione: **1923**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2996 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

Tutti volevano il numero 1 e così, per la prima volta, 1000 Miglia Srl ha deciso di metterlo in asta, circonscritta alle vetture più antiche: ad aggiudicarselo è stato lo svizzero Alan Hulsbergen.

La prima vettura costruita da W.O. Bentley fu la 3 Litre. Alcuni prototipi furono prodotti nel 1919 e nel 1920.

La prima 3 Litre fu però consegnata nel 1921, dotata di garanzia quinquennale. Con poche modifiche, che riguardavano in particolare la lunghezza del telaio, fu costruita in 1.630 esemplari fino al 1929. Da notare che le 3 Litre disposero dei freni anteriori solo a partire dal 1924. Le diverse versioni sono riconoscibili dal colore di fondo del marchio con la "B" alata posta sul radiatore.

Il fondo azzurro denota la versione più classica, dapprima con telaio corto e poi più lungo. Il marchio con fondo verde indica uno dei diciotto esemplari muniti di un motore potenziato che consentiva di raggiungere le 100 miglia all'ora. La versione Speedmodel, fondo rosso, disponeva del telaio più corto e di due carburatori S.U. obliqui al posto dell'unico Smith della versione standard.

La potenza aumentava così di dieci cavalli, superando di poco l'ottantina. I motori speciali per Le Mans potevano raggiungere gli 88 cv. Le prime gare importanti alle quali la 3 Litre prese parte furono la 500 Miglia di Indianapolis e il Tourist Trophy, dove nel 1922 colse il secondo posto.

Le principali affermazioni furono però le due vittorie alla 24 ore di Le Mans, nel 1924 e 1927.



Equipaggio:

Ezio Perletti (I) - **Riccardo Perletti** (I)

Marca Vettura:

O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]

Modello:

665 SUPERBA SS MM 2200 CC

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.221cc 65 cv a 4.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore.

Telaio/Carrozzeria: a longheroni/corsa biposto.

Note:

Un modello simile a questo, prodotto dalle "Officine Meccaniche" di Brescia, è passato alla storia per aver conquistato con Minoja-Morandi la prima "Coppa delle Mille Miglia", nel 1927, aggiudicandosi anche i primi tre posti in classifica. È il motivo per il quale, sin dal 1982, il numero 1 viene assegnato ad una 665. La descrizione della vettura sta nella sigla: il primo 6 indica il numero dei cilindri e 65 l'alesaggio del motore a valvole laterali inclinate.

Per la prima Mille Miglia, la OM approntò una versione Sport, con tre carburatori Zenith.

Il passo fu ridotto a 2.700 mm (3.190 mm il tipo Turismo) e la carreggiata aumentata a 1.420 mm contro i 1.320 della misura originale.

La cilindrata rimase quella del motore di serie: 1.991 cc, per una potenza di 65 cv

Dal 1928, con la nuova ragione sociale di "O.M. Fabbrica Bresciana Automobili", furono presentate nuove versioni del sei cilindri, alcune anche con compressore Roots.

Tra queste, un modello con motore da 2.234 cc, con il quale uno dei fondatori, Franco Mazzotti, giunse secondo nel 1928.



Equipaggio:

Michael Hanning (D) - **X**

Marca Vettura:

O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]

Modello:

665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/Carrozzeria: a longheroni/2 posti, aperta.

Note:

La storia di questa macchina, particolare e al tempo stesso

affascinante, è racchiusa nel nome, dove sigla e numero rappresentano il tratto distintivo della vettura. Nel nome OM 665 SS MM i numeri 6 e 65 significano rispettivamente il numero di cilindri e l'alesaggio del motore, mentre SS è l'abbreviazione di sportiva sovralimentata. Inutile dire cosa significhino le due M che raccontano il motivo per cui questa macchina fu costruita, con l'intento chiarissimo di tenere il ritmo di Alfa Romeo e Mercedes che stavano investendo tantissimo nelle auto da corsa.



Equipaggio:
Luca Patron (I) - Elena Scaramuzzi (I)
Marca Vettura:
O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]
Modello:
665 SUPERBA SPORT 2000 CC
Anno di Costruzione: 1926
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,8

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/Carrozzeria: a longheroni/2 posti, aperta.



Equipaggio:
Alberto Riboldi (I) - Paolo Sabbadini (I)
Marca Vettura:
O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]
Modello:
665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC
Anno di Costruzione: 1926
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,8

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/Carrozzeria: a longheroni/2 posti, aperta.
Note:
 I bresciani Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, con una OM costruita nella loro città, puntano all'Alta classifica.



Equipaggio:
Johann Georg Fendt (D) - X
Marca Vettura:
O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]
Modello:
665 SUPERBA SPORT 2000 CC
Anno di Costruzione: 1927
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,8

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/Carrozzeria: a longheroni/2 posti, aperta.



Equipaggio:
Rolf Christof Dienst (D) - X
Marca Vettura:
O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]
Modello:
665 SUPERBA SS MM 2200 CC ZAGATO
Anno di Costruzione: 1927
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,8

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 2.243 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: forzata con compressore.
Telaio/Carrozzeria: a longheroni/corsa bisposto.



Equipaggio:
Mikhail Opengeym (RUS) - Pavel Pankovskiy (RUS)
Marca Vettura:
O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]
Modello:
665 SUPERBA SS MM 2200 CC
Anno di Costruzione: 1929
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,8

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1930.



Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.243 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore.

Telaio/Carrozzeria: a longheroni/corsa bisposto.

Note:

Questo esemplare ha avuto una storia sportiva di grande rilievo che lo rende uno dei più interessanti della rievocazione di quest'anno: alla Mille Miglia del 1930 fu guidato da Bassi che chiuse al quinto posto della classifica assoluta e addirittura primo tra le OM. Se il quinto posto alla Mille Miglia fu un piazzamento prestigioso, non meno importante è stato il decimo posto che Ferdinando Minoia (il vincitore della prima Mille Miglia) conquistò alla Targa Florio proprio con questa macchina. Non fu invece premiato Giulio Ramponi che, sempre nel 1930, fu coinvolto in un incidente al Tourist Trophy.



Equipaggio:

Jonas Haentjes (D) - **Jakob Haentjes** (D)

Marca Vettura:

O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]

Modello:

665 SUPERBA SS MM 2200 CC

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1930.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.243 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore.

Telaio/Carrozzeria: a longheroni/corsa biposto.

Note:

Questa OM, tecnicamente identica agli esemplari che la precedono, ha una storia sportiva di grande interesse che non può che destare curiosità. Nel 1930 partecipò alla Mille Miglia vinta da Tazio Nuvolari sull'Alfa Romeo: in quell'edizione della corsa al volante della macchina bresciana c'era il duo Rosa-Coffani che chiuse al settimo posto, proprio alle spalle dell'emergente Rudi Caracciola, destinato a una grande carriera e alla vittoria nell'edizione dell'anno successivo. Se nella classifica assoluta l'equipaggio OM sperava forse di raccogliere qualcosa in più, meglio andò in quella riservata alla classe di appartenenza, dove chiuse secondo dietro ai compagni di marca Bassi-Gazzabini. Ultimo aneddoto: questa OM, che gli appassionati possono ammirare ogni anno alla Mille Miglia, precedette nell'edizione del 1930 un'Alfa Romeo 6C 1750 guidata nientemeno che da Franco Mazzotti e Aymo Maggi, due dei quattro moschettieri che idearono con Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini la *corsa più bella del mondo*.



Equipaggio:

Reginald Fuchs (D) - **Linda Fuchs** (D)

Marca Vettura:

O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]

Modello:

665 SUPERBA SS MM 2200 CC

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.243 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore.

Telaio/Carrozzeria: a longheroni/corsa biposto.



Equipaggio:

Christian Plangger (D) - **Hans Albrecht** (D)

Marca Vettura:

O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]

Modello:

665 SUPERBA SS MM 2200 CC

Anno di Costruzione: **1931**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:**Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 2.243 cc.**Potenza:** 65 cv.**Velocità:** 150 km/h.**Alimentazione:** forzata con compressore.**Telaio/Carrozzeria:** a longheroni/corsa biposto.*Equipaggio:***Sandro Brozzetti (I) - Filiberto Brozzetti (I)***Marca Vettura:***O.M. (Officine Meccaniche) [Italia]***Modello:***665 SUPERBA SS MM 2200 CC***Anno di Costruzione:* **1930***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Super Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,8****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 2.243 cc.**Potenza:** 65 cv.**Velocità:** 150 km/h.**Alimentazione:** forzata con compressore.**Telaio/Carrozzeria:** a longheroni/corsa biposto.**Non assegnato.***Equipaggio:***Mathias Sielecki (RA) - Jean Luc Dubois (RA)***Marca Vettura:***BUGATTI [Francia]***Modello:***T 23 BRESCIA***Anno di Costruzione:* **1923***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,7****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.496 cc.**Potenza:** 40 cv.**Velocità:** 130 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 1 carburatore Zenith o Solex.**Telaio/carrozzeria:** a travi longitudinali in foglio d'acciaio imbutito ad "U"/tourer 4 posti.**Note:**

La Tipo 23 è una delle tre versioni, con la 13 e la 22, delle famose "Bugattine".

Queste vetture derivavano dalla Tipo 13, la Bugatti del debutto della produzione ufficiale, nel 1910, e la prima a montare il celebre radiatore a ferro di cavallo.

La Tipo 22 (passo da 2,40 metri) e la Tipo 23 (passo da 2,55 metri) furono introdotte in listino nel 1913.

Sospesa l'attività nel corso della Prima Guerra Mondiale, nel 1920 Bugatti riavviò la produzione di questa serie, con alcune innovative caratteristiche tecniche, una delle quali le quattro valvole per cilindro. La cilindrata fu aumentata ai limiti del litro e mezzo.

Nel 1925 le "22" e le "23" uscirono di produzione, lasciando il posto alle "Tipo 22/23 modificato Brescia", costruite per l'uso sportivo. Ettore Bugatti sottolineò con queste vetture la sua simpatia ed ammirazione per la città della Leonessa, dove egli stesso era stato protagonista di alcune competizioni di inizio secolo e dove l'8 settembre 1921 le sue Tipo 13 avevano disputato il "Gran Premio vetturette" (circa 17 km da ripetersi 20 volte in località Fascia d'Oro, toccando il bivio per Ghedi e Montichiari).

Per il costruttore italo/francese fu un grande successo: quattro delle sue piccole automobili fecero sensazione sbaragliando gli avversari. Da allora, gli esemplari di questa serie destinati alle corse furono chiamati "Brescia".

La preparazione delle Brescia prevedeva - tra l'altro - un assale più arcuato per abbassare il telaio, cerchi ribassati, pneumatici a bassa pressione e un radiatore ovoidale di forma diversa.

*Equipaggio:***Alex Bell (GB) - Peter Bradfield (GB)***Marca Vettura:***BENTLEY [Regno Unito]***Modello:***4,5 LITRE***Anno di Costruzione:* **1923***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 4.398 cc.**Potenza:** 90 cv.**Velocità:** 130 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** tourer, 4 posti.**Note:**

Questo modello, che disponeva di un possente motore da 4 litri e

mezzo, fu preparato per partecipare alla 24 Ore di Le Mans. Il primo esemplare fu costruito nel 1927 come alternativa alla 3 Litre, quattro cilindri, il cui sviluppo era ormai oltre i limiti dell'affidabilità e della sicurezza. Si tratta di una 4 cilindri derivata dalla Big Six, al cui motore furono letteralmente tolti due cilindri, tanto che alesaggio e corsa rimasero invariati per una cilindrata di 4.398 cc, tranne alcune modifiche per i motori a "testa fissa", sedici valvole. Con il rapporto di compressione di 5,1:1, impiegato per le versioni con la carrozzeria chiusa, la potenza era di 105 cv a 3.500 giri al minuto; saliva a 110 cv con il rapporto di compressione a 5,3:1 impiegato per le vetture aperte. Gli esemplari da competizione erano ulteriormente spinti mediante l'abbassamento del monoblocco e la potenza saliva a 125 cv e a circa 200 cv con il compressore. I motori per le versioni Le Mans erano ulteriormente elaborati. Di questo modello ne furono costruiti 49 esemplari nel 1927, 211 nel 1928, 252 nel 1929, 123 nel 1930, 319 nel 1931. Tra le vittorie più rilevanti l'affermazione al Grand Prix de Paris, corso a Montléry nel 1927 e la vittoria alla 24 Ore di Le Mans nel 1928. Per le dimensioni ed il peso venivano definite da Ettore Bugatti "i veloci camion inglesi".



Equipaggio:

Julio Batista (CH) - **Pablo Batista** (CH)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 30

Anno di Costruzione: **1924**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 60 cv a 3800 giri/m.

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Zenith.

Telaio/carrozzeria: a travi longitudinali/varie carrozzerie.

Note:

La Type 30 fu la prima Bugatti prodotta in serie a montare un 8 cilindri in linea; fu costruita in 600 esemplari dal 1922 al 1926. Il propulsore è dotato di distribuzione con un asse a camme in testa e del sofisticato sistema a tre valvole per cilindro. La prima versione, fino al 1924, era equipaggiata con i freni idraulici sulle quattro ruote: questa soluzione, tecnicamente avanzata, si dimostrò non ancora affidabile, venendo presto abbandonata a favore del più tradizionale sistema a cavi. La Type 30 ottenne buoni successi nelle corse: la versione da gara disponeva di un motore da 100 CV di potenza massima. Al *Gran Premio di Francia* del 1922, disputato nella vicina Strasburgo, tre delle quattro Type 30 schierate si classificarono rispettivamente seconda, terza e quarta, seppur con quasi un'ora di distacco dalla Fiat 804 di Felice Nazzaro. Il migliore dei tre piloti Bugatti, lo spagnolo Pierre De Vizcaya, concluse al terzo posto il successivo Gran Premio d'Italia, a Monza.



Numero Tradizionalmente non assegnato alla Mille Miglia, per motivi scaramantici.



Equipaggio:

Luigi Carlini (CH) - **Raymond Jennings** (GB)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 35A

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 80 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Nata nel 1924 la *Tipo 35* è uno dei più celebri e versatili modelli creati dal genio di Ettore Bugatti, italiano, emigrato in Alsazia (Germania fino alla Prima Guerra, Francia in seguito) per diventare costruttore d'automobili. Molti considerano questa vettura la più bella auto da corsa mai realizzata: la purezza della linea e la raffinatezza delle soluzioni costruttive stupiscono ancora oggi. Fu una delle auto sportive più famose degli anni Venti perché vinceva quasi tutte le gare alle quali partecipava: la Mille Miglia fu l'unica eccezione. Risultato di un progetto avveniristico, fu superiore alla pur vivace concorrenza per ben sei anni, fino al 1930. Il motore è un 8 cilindri in linea a camme in testa, azionato da un albero a ingranaggi che comanda le tre valvole per cilindro. Oltre alla versione base da Gran Premio, con la sigla *35* furono prodotte anche la serie "A" del 1925 (turismo e sport), e la "C" -con compressore - del 1926, anch'essa per i Gran Premi. Sempre del 1926 è la "T" con il motore portato ai 2.261 cc; "T" sta per Targa Florio. In seguito comparve la "B", anch'essa con motore maggiorato ma con l'aggiunta del compressore volumetrico. Da sottolineare che nel 1926, Aymo Maggi - uno dei quattro fondatori della Mille Miglia - colse diverse vittorie, come il Gran Premio di Roma, con una Bugatti 35.



Equipaggio:

Andrey Pankovskiy (RUS) - **Tatiana Pankovskaya** (RUS)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

RL SS SUPER SPORT

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.994 cc.

Potenza: 83 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, due carburatori verticali Zenith.

Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse in lamiera stampata, aperta, 2 posti.

Note:

La serie RL fu prodotta, in sette serie complessivamente, dal 1921 al 1927. È una delle più importanti vetture degli anni Venti e contribuì notevolmente alla fama della Casa del Portello, grazie anche alle versioni sportive, che fecero man bassa nelle competizioni dell'epoca. La RL Sport, prodotta dalla prima alla quinta serie, nel 1924, viene considerata tra le antesignane della categoria sport, rappresentando il passaggio tra le pesanti vetture dei primi anni del secolo e la nuova generazione.

La Super Sport, la sesta e settima serie, disponeva di 12 cv in più e di freni maggiorati. Da notare che le prime due serie erano prive di freni anteriori. La versione più sportiva fu la Targa Florio, vinta nel 1923. Alla Mille Miglia del 1927, condotta da Brilli Peri, una RL SS passò in testa al controllo di Roma ma fu costretta al ritiro. Il pedigree agonistico di questa vettura, famosa per il suo motore a valvole in testa, resta comunque eccezionale. Tra le tante vittorie citiamo la 1^a Coppa Acerbo, vinta nel 1924 da un pilota chiamato Enzo Ferrari. Un uomo che poi fece la storia.



Equipaggio:

Giacomo Foglia (CH) - **Maria Vittoria Foglia** (CH)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 35 Grand Prix

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots, 1 carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Giulio Felloni (I) - **Riccardo Felloni** (I)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 35A

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 80 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Alberto Zaglio (I) - **Sara Ambrosetti** (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

501 S

Anno di Costruzione: **1925**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.460 cc.

Potenza: 25 cv.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Carlos Sielecki (RA) - **Juan Hervas** (RA)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 35A

Anno di Costruzione: **1926**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:**Motore:** 8 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.991 cc.**Potenza:** 80 cv.**Velocità:** 165 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori Solex.**Telaio/carrozzeria:** aperta, 2 posti**Note:**

Con una Bugatti T23, Carlos Sielecki e Juan Hervas furono i primi argentini a vincere, nel 2003, la Mille Miglia, espressione di una vera e propria scuola regolaristica che poi ottenne grandi risultati negli anni seguenti.

*Equipaggio:***Diego Ribadeneira** (EC) - **X***Marca Vettura:***BENTLEY** [Regno Unito]*Modello:***4,5 LITRE RED LABEL SPEED MODEL TOURER***Anno di Costruzione:* **1926***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1.00**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 4.398 cc.**Potenza:** 110 cv.**Velocità:** 150 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** tourer, 4 posti.*Equipaggio:***Horst Bittner** (D) - **Elisabeth V. Kuerthy** (D)*Marca Vettura:***FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino)** [Italia]*Modello:***509 S***Anno di Costruzione:* **1926***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,75**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1931.**

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 990 cc.**Potenza:** 30 cv.**Velocità:** 92 km/h.**Alimentazione:** a caduta, un carburatore Solex.**Telaio /carrozzeria:** a longheroni/aperta.**Note:**

La 509 può essere considerata la prima utilitaria Fiat prodotta in grande serie. Fu presentata al Salone dell'Automobile di Milano nel 1925.

L'anno successivo sarà già l'auto più venduta in Italia; fino al 1929 ne saranno prodotti circa 90.000 esemplari.

Con la nascita della SAVA è stata la prima vettura ad essere proposta con vendita rateizzata. Contemporaneamente alle versioni di serie, con numerose carrozzerie aperte e chiuse, la Fiat presentò una serie derivata, la "A", con carburatore e pneumatici differenti e due versioni sportive, la "S" e la "SM" (Spinto Monza), costruite sia in versione normale sia che nella versione "Coppa Florio", con motore da 35 cv. Le affermazioni sportive della 509 furono numerosissime: per quattro anni consecutivi, dal 1927 al 1930, la 509 S dominò la classe fino a 1.100 cc alla Mille Miglia.

Due 509 berlina furono prima e seconda al Rally di Montecarlo del 1928.

Questo esemplare torna a Brescia dove, nel 1931, prese il via con Macario Besagni proprio alla Mille Miglia. In quell'occasione, Besagni chiuse la corsa al quarantaquattresimo posto della classifica assoluta.

*Equipaggio:***Paolo Luciano Venturelli** (I) - **Andrea Venturelli** (I)*Marca Vettura:***BUGATTI** [Francia]*Modello:***T 35A***Anno di Costruzione:* **1926***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Super Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Marco Gatta (I) - Eugenio Piccinelli (I)

Marca Vettura:

AMILCAR [Francia]

Modello:

CGSS

Anno di Costruzione: **1926**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.074 cc.
Potenza: 35 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Questo modello deriva da uno dei più grandi successi della francese Amilcar, la CGS (modello C Gran Sport), a sua volta derivato dalla CS di 985 cc. La CGS disponeva di un motore da 1.074 cc a valvole in testa, comandate con aste e bilancieri ed era caratterizzata dalla mancanza del differenziale e dall'estrema leggerezza. La CGSS, apparsa nel 1926, era potenziata grazie ad un compressore volumetrico: in gare minori e corse in salita conquistò molte vittorie, contribuendo alla fama della Casa parigina.

Alla popolarità di queste leggere vetture francesi, oltre alle proverbiali doti meccaniche, contribuì anche la politica commerciale basata su prezzi accessibili.



Equipaggio:

Maurizio Colpani (I) - Pietro Giuseppe Grumelli (I)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 37

Anno di Costruzione: **1926**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.496 cc.
Potenza: 60 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

I primi tre esemplari di questo glorioso modello della Casa alsaziana furono consegnati nel dicembre del 1925; in totale la produzione, riservata ai piloti privati, fu di 270 esemplari, gli ultimi dei quali venduti nel 1930.

La *Tipo 37* venne prodotta in due versioni: la "normale" per corse su strada, con motore aspirato da 60 cv, e - dal 1927 - la 37A per le corse in pista, con motore dotato di compressore da 90 cv. Nel corso degli anni la potenza venne incrementata fino ad oltrepassare i 100 cv.

Alcune Tipo 37 parteciparono alla Mille Miglia del 1928 fruendo di un'organizzazione eccezionale voluta dallo stesso costruttore italo-francese, ma tutte si rivelarono inadatte alla severa corsa bresciana, tanto da essere sconfitte dalle pur meno raffinate auto di produzione italiana. Meglio si classificò una Type 43 giunta sesta assoluta.



Equipaggio:

Riccardo Roversi (I) - Michele Bellini (I)

Marca Vettura:

ANSALDO [Italia]

Modello:

4H

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.980 cc.
Potenza: 26,5 cv.
Velocità: 110 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Alessandro Meneghini (I) - Marino Gobbi (I)

Marca Vettura:

AMILCAR [Francia]

Modello:

CGSS

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.074 cc.

Potenza: 35 cv.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Bruno Ferrari (I) - Ezio Sala (I)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 37

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Su questa Bugatti c'è uno degli equipaggi bresciani più blasonati. Bruno Ferrari, dopo tante edizioni corse con il figlio Carlo, quest'anno si presenta al via con Ezio Sala. Ferrari, portacolori della Scuderia Brescia Corse, ha già vinto in passato la Mille Miglia proprio con questa Bugatti. In particolare merita di essere ricordato il successo del 2009 che arrivò proprio all'ultima prova dopo un bellissimo duello con l'argentino Carlos Sielecki. Bruno Ferrari ha al suo attivo anche una vittoria nel 1995, con un Abarth 750 Zagato, un secondo posto nel 2011 e un quinto posto nel 2013, sempre al volante della Bugatti T37. Lo scorso anno chiuse al quarto posto dopo una eccellente seconda parte di gara.



Equipaggio:

Arturo Cavalli (I) - Petronilla Pezzotti (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 2.370 cc.

Potenza: 59 cv a 3.250 giri/m.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: a gravità.

Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio sciolata/aperta, 2 posti.

Note:

La gamma Lambda, presentata al Salone di Parigi del 1922, è considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia perché sfrutta un insieme di importanti novità tecniche destinate a rivoluzionare la concezione di automobile.

La Lambda fu, infatti, la prima vettura al mondo con sospensioni indipendenti alle ruote anteriori e carrozzeria a struttura portante.

Nel corso delle nove serie prodotte fino al 1931, per un totale di oltre 13.003 esemplari nei diversi allestimenti di carrozzeria, subì poche modifiche, limitate alla cilindrata e alle dimensioni degli châssis. Il motore, considerato assai innovativo, è un quattro cilindri a "V" di 13° con valvole in testa.

Dalla prima alla sesta serie, la cilindrata è di 2.199 cc. Nel 1926, con la settima serie, il motore fu maggiorato a 2.370 cc; l'ottava serie, del 1928, fu oggetto di un nuovo aumento di cilindrata, a 2.568 cc. Nel 1926 vide la luce anche un modello di Lambda Torpedo corto denominato "Mille Miglia".

Sempre con il fedele pilota della Casa, Strazza, la Lambda fu quarta alla prima Mille Miglia, terza nel 1928, nuovamente quarta nel 1929 e ottava nel 1932.



Equipaggio:

Juan Tonconogy (RA) - Barbara Ruffini (RA)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/Carrozzeria: aperta, due posti.

Note:

Su questa Bugatti T40 ecco l'equipaggio vincitore dell'ultima Mille Miglia. Juan Tonconogy quest'anno si farà navigare dalla fidanzata Barbara Ruffini. Juan vinse anche nel 2013 e fu quinto nel 2012 e nel 2014; anche quest'anno è tra i favoriti anche per la vittoria. Nel 2014, Tonconogy ha vinto pure la Mil Millas argentina.



Equipaggio:

Gianmario Fontanella (I) - Anna Maria Covelli (I)

Marca Vettura:

CHRYSLER [Stati Uniti]

Modello:

72 SPORT

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 4.078 cc.

Potenza: 68 cv.

Velocità: 115 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti

Note:

Nel 1928, la Chrysler 72 sostituì il modello 70, un'autovettura mid-size prodotta dalla Chrysler dal 1927; nel 1930 il nome cambiò in Chrysler 75.

La vettura era dotata di un motore a valvole laterali e sei cilindri in linea da 3.582 cc che sviluppava 68 cv di potenza. Il cambio era a tre rapporti, la frizione era monodisco a secco e i freni erano idraulici sulle quattro ruote.

Nel 1928, in occasione del primo cambio di nome, il corpo vettura fu rivisto e venne introdotto un nuovo motore da 4.078 cc e 85 cv. Le Chrysler 70 prodotte furono 48.254 esemplari, mentre di 72 furono assemblate 23.293 unità. Nel 1930, in occasione del secondo cambio di nome, la potenza del propulsore fu aumentata e venne introdotto un cambio a quattro rapporti. In seguito la cilindrata venne incrementata a 4.398 cc.



Equipaggio:

Oskar Meier (CH) - Donald Polak (USA)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 37 A

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Giovanni Luca Murru (I) - Massimo Destro Castaniti (I)

Marca Vettura:

B.N.C. (Bollack, Netter e Cie) - [Francia]

Modello:

527 MONZA

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.172 cc.

Potenza: 32 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

La sigla di questa leggera vetturetta sportiva indica che sul telaio tipo 527 è stata installata la carrozzeria più sportiva prodotta dalla Casa francese, il modello Monza.

Come tutte le B.N.C. dell'epoca, caratteristiche salienti sono le dimensioni compatte, le ruote a raggi tangenti e il radiatore inclinato. Il motore è un Ruby DS, valvole in testa, 1.100 cc, con cambio a tre marce. Alcuni esemplari montavano un compressore Cozette. La Monza prese parte a tutte le maggiori competizioni del tempo, Le Mans, Targa Florio, ecc.

Fu iscritta alla Mille Miglia del 1929, è presente nell'ordine di partenza, ma non risulta partita.



Equipaggio:

Giuliano Cané (I) - Klaus Peter Reichle (D)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 37

Anno di Costruzione: **1927**
 Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.496 cc.
Potenza: 90 cv
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: forzata con compressore, 1 carburatore.
Telaio/Carrozzeria: aperta, due posti.
Note:

Al volante di questa Bugatti T 37, per la quarta volta consecutiva, c'è Giuliano Canè, il regolarista che ha ottenuto il maggior numero di successi nel corso della sua carriera. Nella sua prestigiosa bacheca il driver bolognese ha messo dieci Mille Miglia, sei GP Nuvolari, cinque Winter Marathon e quattro Coppa d'Oro delle Dolomiti.



Equipaggio:

Tiberio Cavalleri (I) - Cristina Meini (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

LAMBDA TORPEDO

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.
Cilindrata totale: 2.370 cc.
Potenza: 59 cv a 3.250 giri/m.
Velocità: 110 km/h.
Alimentazione: a gravità, 1 carburatore orizzontale Zenith.
Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio sciolata/aperta.

Note:

L'equipaggio bresciano composto dai coniugi Cavalleri è tra quelli in lizza per l'alta classifica.



Equipaggio:

Antonio D'Antinone (I) - Sabrina Baroli (I)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.496 cc.
Potenza: 45 cv a 45000 giri/min.
Velocità: 127 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/Carrozzeria: aperta.

Note:

La Tipo 40 rappresenta uno dei migliori successi commerciali di Bugatti: tenuto conto di una produzione artigianale, i circa 800 esemplari usciti dallo stabilimento di Molsheim costituiscono una cifra considerevole, per l'epoca e per i metodi costruttivi. All'atto della presentazione nel 1926, la T40 intendeva sostituire le ormai obsolete Type 22 e Type 23. Il motore, praticamente ottenuto dimezzando l'otto cilindri della T44, è caratterizzato da quello che può essere considerato un marchio di fabbrica: le dodici valvole, tre per cilindro. Oltre alla versione Torpedo a quattro posti, gli allestimenti furono diversi, sia per la carrozzeria che per la potenza del motore, che sui modelli più sportivi poteva arrivare a 60 cv. Nonostante fosse nata come vettura da turismo, si rivelò competitiva anche nelle corse. La produzione cessò nel 1930. Una Bugatti 40, condotta da Binda-Belgir si aggiudicò la classe 1500 cc e il dodicesimo posto assoluto alla prima Mille Miglia del 1927.



Equipaggio:

Edwin Lammertink (NL) - Frank Maarsingh (NL)

Marca Vettura:

AMILCAR [Francia]

Modello:

CGSS

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.074 cc.
Potenza: 35 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Marlies Joldersma (NL) - Anjo Joldersma (NL)

Marca Vettura:
BUGATTI [Francia]

Modello:
T 43 GRAN SPORT

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri.

Cilindrata totale: 2.261 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore.

Telaio/carrozzeria: decappottabile, 2, 3 e 4 posti.

Note:

Il modello 43 fu realizzato sulla base dell'esperienza della T35 B: una vettura stradale con la meccanica di una macchina da corsa. Nel 1927, era una delle pochissime auto da turismo in grado di sfiorare i 170 km/h: per le prestazioni, le sofisticate soluzioni progettuali (e il prezzo), è considerata tra le vetture che hanno introdotto il concetto di supercar. Con la T43, disegnata dal figlio Jean, Ettore Bugatti realizzò una delle prime Gran Turismo veramente efficienti, che accoppiava un potente motore 8 cilindri, con compressore, ad allestimenti sufficientemente confortevoli, come - ad esempio - una capotte completa. La ruota di scorta, in alluminio come sulla T35, era collocata esternamente sul lato del passeggero, come in voga al tempo. Il famoso radiatore a ferro di cavallo è quello già adottato sulla T38.

A differenza della T35, il lungo telaio consentiva l'alloggiamento di due file di sedili, per quattro posti totali: come in uso all'epoca, le carrozzerie realizzate (anche da carrozzieri esterni, scelti dal cliente) furono però di svariato tipo, da quattro a due posti; interessante anche la versione dotata di un solo posto posteriore, alloggiato nella coda rastremata. La produzione terminò, dopo 160 esemplari, nel 1930, per lasciare spazio alla Type 55. La T43, soprattutto nella versione GS, Gran Sport, fu spesso impiegata anche nelle competizioni su strada. Nel 1928, Bugatti organizzò una spedizione di tre T40 GS alla Mille Miglia, ingaggiando altrettanti piloti d'eccezione: Gastone Brilli Peri, Tazio Nuvolari e Pietro Bordino; nell'ordine, i tre furono rispettivamente sesto, tredicesimo e sedicesimo, nulla potendo contro l'agilità delle meno potenti rivali.



Equipaggio:

Tiziano Cortella (I) - **Andrea Marchiori** (I)

Marca Vettura:

AMILCAR [Francia]

Modello:

CGSS

Anno di Costruzione: **1927**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.074 cc.

Potenza: 35 cv.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Non assegnato.



Equipaggio:

Frederica Kirkpatrick (GB) - **Simon Kirkpatrick** (GB)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 37 A

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Thomas Fischer (D) - **Annette Fischer** (D)

Marca Vettura:

BENTLEY [Regno Unito]

Modello:

4,5 LITRE

Anno di Costruzione: **1928**

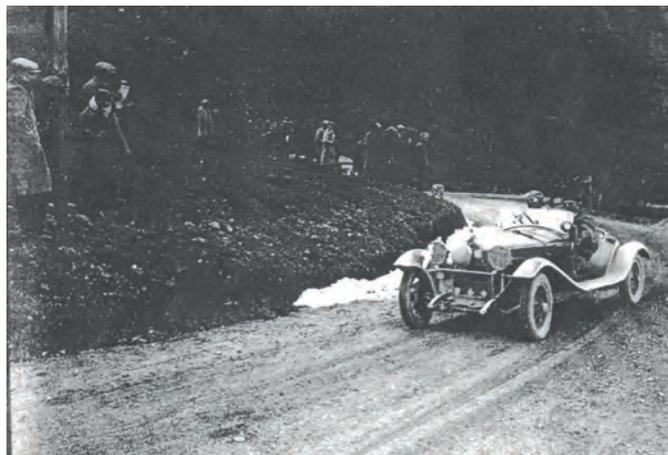
Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 4.398 cc.**Potenza:** 90 cv.**Velocità:** 130 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** tourer, 4 posti.*Equipaggio:***Massimo Amenduni Gresele (I) - Fabrizio Vicari (I)***Marca Vettura:***ALFA ROMEO** [Italia]*Modello:***6C 1500 SS MM Zagato***Anno di Costruzione:* **1928***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Super Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,8**Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1929.**Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata:** 1.487 cc.**Potenza:** 76 cv a 4.800 giri/m.**Velocità:** 140 km/h.**Alimentazione:** forzata con compressore Roots, 1 carburatore orizzontale.**Telaio/carrozzeria:** a longheroni e traverse in lamiera stampata, spider 2 posti.**Note:**

Questo esemplare, guidato dall'amministratore delegato delle Acciaierie Valbruna Massimo Amenduni, rappresenta un'evoluzione del progetto di Jano grazie alla sigla MMS (Mille Miglia Speciale) pensato proprio per la competizione bresciana. Questa vettura partecipò con il numero 71 alla Mille Miglia del 1929 terminando terza nella propria classe guidata dal pilota privato Elia Scampini di Gallarate.



Questo modello rappresenta, per certi versi, una svolta nell'industria automobilistica europea. Il progetto 6C 1500 (sei cilindri in linea con una cilindrata di 1.500 cc) fu firmato nientemeno che da Vittorio Jano che cercava una via alternativa, senza sacrificare le prestazioni, a quella intrapresa da numerose case automobilistiche che, alla ricerca della pura potenza, proponevano motori sovralimentati. Il progettista dell'Alfa Romeo, mirando alla leggerezza e alle conseguenti caratteristiche di maneggevolezza, preferì una cilindrata intermedia. Sull'onda dei dati raccolti con l'esperienza della famosissima P2, Jano ottenne quello che cercava presentando la vettura al pubblico nel 1925, salvo poi consegnare le prime auto solamente due anni dopo. Una versione sportiva come questa, con il compressore, fu portata al trionfo alla Mille Miglia del 1928 da Campari e Ramponi.

*Equipaggio:***Thomas Weber (D) - Volker Koerdt (D)***Marca Vettura:***MERCEDES-BENZ** [Germania]*Modello:***710 SSK***Anno di Costruzione:* **1928***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Super Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,75****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 7.065 cc.**Potenza:** 170/225 cv.**Velocità:** 188 km/h.**Alimentazione:** forzata con compressore Roots e 1 carburatore doppiocorpo.**Telaio/carrozzeria:** in lamiera stampata/2 posti.**Note:**

Un modello identico a questo partecipò alla Mille Miglia del 1930 con Caracciola-Werner, piazzandosi al secondo posto. In realtà, l'incarico che la Mercedes aveva affidato alla squadra corse era quello di effettuare un probante test tecnico del percorso per la già programmata partecipazione dell'anno seguente, che risultò vittoriosa con la SSKL.

Alla direzione della squadra corse della Casa di Stoccarda c'era già l'ing. Neubauer, che sovrintese anche alla vittoria di Moss nel 1955. La SSK fu derivata dalla SS, venendo messa in produzione per l'esigenza di disporre di un modello più maneggevole. La "K" sta per "kurz", corto: infatti la SSK misura 45 cm in meno della SS. Dal 1928 al 1933 venne prodotta in due serie: la prima, di soli 10 esemplari, era più lunga di 5 mm e più pesante di 5 kg. La seconda serie, leggermente più corta e leggera, venne prodotta in 32 esemplari. Le due serie vennero costruite contemporaneamente, con lo stesso motore sette litri che, a compressore inserito, a 3.300 giri/m sviluppava 250 cv per la prima serie e 225 per la seconda. Senza il compressore la potenza, a 2.900 giri/m, scendeva rispettivamente a

180 cv e 170 cv. Thomas Weber, dal 2003, è membro del consiglio di amministrazione di Daimler AG.



Equipaggio:

Ezio Martino Salviato (I) - X

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore, 1 carburatore.

Telaio/Carrozzeria: aperta, due posti.

Note:

Al volante di questa Bugatti c'è Ezio Salviato, un pilota candidato per le posizioni di vertice, socio del Club Mille Miglia, vincitore in passato con la Lancia Aprilia di una Winter Marathon. Il varesino, in coppia con la moglie Maria Caterina, nel 2014 fu quarto assoluto e terzo nell'ultima edizione.



Equipaggio:

Kyoto Takemoto (J) - Junko Takemoto (J)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 80 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Al volante di questo esemplare di Bugatti c'è il giapponese Kyoto Takemoto, il miglior esponente della regolarità asiatica. Lo

scorso inverno il nipponico ha vinto l'ennesima Festa Mille Miglia precedendo, tra gli altri, gli italiani Giordano Mozzi e Giuliano Canè.



Equipaggio:

Ermanno Gnutti (I) - Paolo Spagnoli (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

520 TORPEDO

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.244 cc.

Potenza: 46 cv a 3.400 giri/min.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: a depressione/caduta, un carburatore Solex.

Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

La tipo 520 fu presentata come media di lusso presentata nel 1927. Fu la prima Fiat munita di spinterogeno e con la guida a sinistra di serie. Le 520 prodotte, dal 1927 al 1929, in diversi allestimenti di carrozzeria, furono oltre ventimila.



Equipaggio:

Sergio Sisti (I) - Anna Gualandi (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

LAMBDA TIPO 221 SPIDER

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 2.568 cc.

Potenza: 69 cv a 3.250 giri/m.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: a gravità, 1 carburatore orizzontale Zenith.

Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio, spider.

Note:

Al volante di questa Lancia Lambda c'è il regolarista Sergio Sisti, uno dei pionieri della specialità. Il pilota ferrarese, che continua ad

essere un regolarista competitivo, ha vinto la Mille Miglia nel 2000 al volante di una Healey Silverstone.



Equipaggio:

Sebastiano Marzotto (I) - Alessandro Marzotto (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 2.568 cc.

Potenza: 69 cv a 3.250 giri/m.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: a gravità.

Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio scatolata/aperta, 2 posti.

Note:

Sebastiano e Alessandro Marzotto rappresentano la più giovane generazione della dinastia di Valdagno, che con i fratelli Giannino, Paolo e Vittorio vinse due Mille Miglia e ottenne molti piazzamenti di prestigio. La vettura che conducono è la stessa che vinse la Mille Miglia nel 2014 con Giordano Mozzi e Stefania Biacca.



Equipaggio:

Carsten Eckert (D) - Christian Tiedemann (D)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1500 S

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata: 1.487 cc.

Potenza: 76 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots, 1 carburatore orizzontale.

Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera stampata, spider 2 posti.



Equipaggio:

Giuseppe Fiorentini (I) - Umberto Fiorentini (I)

Marca Vettura:

RALLY [Francia]

Modello:

ABC

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.084 cc.

Potenza: 40 cv a 4.000 giri/m.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta 2 posti.

Note:

La Rally ABC (acronimo della parola francese abaissée, abbassata) è stata prodotta in meno di 200 esemplari sul finire degli anni Venti.

Nei primi anni di produzione, il modello ABC disponeva del sofisticato motore Chapuis Dornier a 12 valvole (denominato CS4). In questa versione, la vettura fu costruita in soli 18 esemplari da corsa. Seppur costruito artigianalmente, in piccola serie, si tratta di un veicolo assai all'avanguardia per la sua epoca, grazie al propulsore CS, dotato di tre valvole in testa per cilindro, lubrificazione a carter secco ed una potenza di 40 CV. Per le innovative soluzioni tecniche adottate, questo motore vinse il primo premio al salone internazionale degli inventori di Torino nel 1923.

I primi esemplari montavano esclusivamente motori Chapuis Dornier a 8 e 12 valvole in testa. Alla fine del 1928, la Chapuis Dornier interruppe la fornitura alla Rally, concedendo l'esclusiva dei propri propulsori alla Benjamin; da allora, la Casa di Colombes adottò motori Ruby o Scap. Il modello ABC prese parte a svariate gare dell'epoca, fra le quali spiccano la 24 ore di Le Mans e la Mille Miglia. Una ABC, condotta dall'equipaggio Conconi-Carnevali, prese parte alla Mille Miglia del 1930, classificandosi al settantunesimo posto. Nel 1931, Conconi-Carnevali furono quarantaseiesimi assoluti, terzi della classe 1.100, categoria Sport.



Equipaggio:

Richard Lisman (USA) - Clifton Fink (USA)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

La Aston Martin nel corso degli anni Trenta, come altre marche inglesi, Bentley e M.G. in particolare, avvertiva moltissimo il fascino di Le Mans. Fu il tecnico italiano Bertelli, con il suo ingresso nella Casa inglese, a spronarla alle competizioni. Nel 1932 realizzò una versione Le Mans della sua splendida International e successivamente, sempre su meccanica dell'International, progettò il modello chiamato semplicemente Le Mans, riconoscibile per i parafranghi staccati tipo motocicletta, il radiatore abbassato e gli scarichi laterali esterni alla carrozzeria. Il debutto a Le Mans nel 1932 fu felicissimo: dietro alle grosse cilindrata, la prima delle tre Aston Martin iscritte dalla Casa fu quinta assoluta. Battendo la Bugatti 37, giunta sesta, fu anche prima della classe fino a 1.500 cc. Lo stesso Bertelli condusse una seconda vettura al settimo posto. Furono tre le Aston Martin che presero parte alla corsa francese nel 1933; Bertelli ne condusse personalmente una, giungendo ancora settimo: curiosamente si ripeté il risultato dell'anno prima con una Aston Martin, vincitrice di classe, al quinto posto assoluto e un'altra al settimo.



Equipaggio:

Ferruccio Nesi (CH) - **Carlo Nesi** (CH)

Marca Vettura:

RILEY [Regno Unito]

Modello: **BROOKLANDS 9HP**

Anno di Costruzione: **1928**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1.00**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.087 cc.
Potenza: 50 cv.
Velocità: 148 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Andrea Belometti (I) - **Alberto Maffi** (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.
Cilindrata totale: 2.568 cc.
Potenza: 69 cv a 3.250 giri/m.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: a gravità.
Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio sciolata/aperta.



Equipaggio:

Bruno Marini (I) - **Andrea Marini** (I)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Oriol Vilanova (E) - **Shawn Till** (USA)

Marca Vettura:

CHRYSLER [Stati Uniti]

Modello:

75

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 4.078 cc.

Potenza: 70 cv.
Velocità: 120 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Pablo Stalman (RA) - **Fernando Sanchez Zinny** (RA)

Marca Vettura:

BUGATTI [Francia]

Modello:

T 40

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 80 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Paul Lawson (AUS) - **Graeme Sedgwick** (AUS)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1750 SS

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.752 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata, con compressore.

Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta.

Note:

La 1750 6C (sei cilindri) è nota come una delle vetture più belle e vincenti della storia dell'automobilismo, soprattutto nelle versioni più sportive, la SS (Super Sport) del 1929 e la GS (Gran Sport). Caratteristiche salienti di queste versioni sono la cosiddetta "testa fissa" e l'adozione del compressore.

L'auto è un'evoluzione chiesta dai responsabili della Casa al

progettista, il mitico Vittorio Jano, del modello con il motore da un litro e mezzo, monoblocco a testa fissa, maggiorato sino a raggiungere la cilindrata di 1.752 cc. Lo scopo di tale richiesta non era però rivolto alle competizioni, quanto ad una ricerca di un maggior comfort di marcia per i modelli di serie.

A trarne vantaggio furono però soprattutto i modelli sportivi che imperversarono nelle corse dell'epoca vincendo in tutto il mondo. Nel 1929 Campari e Ramponi, già vincitori nel 1928 con la 1500 MMS, bissarono il successo alla III Coppa delle Mille Miglia, alla guida della nuova 6C 1750 SS, Testa Fissa. Con la 6C 1750 GS, nel 1930, fu Tazio Nuvolari a trionfare.

Carrozato quasi sempre da Zagato fu un modello venduto dal 1929 al 1934 in diversi allestimenti, con carrozzeria sia aperta che chiusa (GTC) con e senza compressore, con potenze che variavano tra i 102 e i 64 cv. I modelli "a testa fissa" furono specifici per l'impiego agonistico. La SS e poi la GS, in particolare, erano le più veloci perché più leggere e corte di telaio e potenziata, nei modelli da competizione, dal compressore Roots applicato al motore.

La caratteristica estetica più evidente del modello resta, ancora oggi, quella dei tre fari anteriori, coperti di giorno con una calotta rossa in bachelite.

Una curiosità: negli anni Sessanta il mensile Quattroruote, in collaborazione con la stessa Zagato, curò una replica di questa vettura con la meccanica della Giulia. L'ultima evoluzione di questo motore fu il 6C 1900, che però non venne realizzato in versione sportiva, riservata al contemporaneo 8C 2300.



Equipaggio:

Helmut Rothenberger (D) - **Michale Schmdit** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

710 SSK

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 7.065 cc.

Potenza: 170/225 cv.

Velocità: 188 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots e 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: in lamiera stampata/2 posti.



Equipaggio:

Evert Louwman (NL) - **Quirina Louwman** (NL)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

710 SSK

Anno di Costruzione: **1929**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 7.065 cc.

Potenza: 170/225 cv.

Velocità: 188 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots e 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: in lamiera stampata/2 posti.



Equipaggio:

Bernd Mayländer (D) - **Thomas Geiger** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

710 SS

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 7.065 cc.

Potenza: 170/225 cv.

Velocità: 188 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots e 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: in lamiera stampata/2 posti.

Note:

Una delle auto ufficiali portate alla Mille Miglia dalla casa tedesca. Al volante un volto noto per gli appassionati di Formula 1: Bernd Mayländer è infatti colui che si mette al volante della safety car nei Gran Premi validi per il campionato del mondo.



Equipaggio:

Thomas Kern (D) - **Timon Schapals** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

710 SSKL

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 7.065 cc.

Potenza: 300 cv a 3.400 giri/m.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots e 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse di lamiera /aperta, 2 posti.

Note:

Questo esemplare è inserito nella Special List perché si tratta di una ricostruzione eseguita dalla Mercedes-Benz su una SSK, esattamente come fece l'ingegner Porsche nel 1930, per celebrare una delle più importanti e vittoriose produzioni con la stella di Stoccarda sul cofano. La SSKL, con Caracciola-Werner, vinse la Mille Miglia del 1931.

Costruita in soli sette esemplari per le corse, è l'evoluzione alleggerita della SSK che partecipò alla corsa del 1930 (si veda la scheda numero 47).

Solo tre SSKL nacquero come tali e nessuna è ancora esistente: le altre quattro sono SSK, alleggerite in seguito con gli stessi tipici fori nel telaio, per un risparmio di ben 125 kg.

A capo del progetto fu l'ing. Ferdinand Porsche che ricavò le massime potenze ottenibili con i materiali dell'epoca, utilizzando la sovralimentazione.

A compressore disinserito si perdono 500 giri/m, e la potenza scende da 300 a 180 cv.

Ancor oggi si discute cosa SSKL significhi: la prima S sta per Super o per Stuttgart, l'altra S per Sport, K per Kurz (corto) o Kompressor, L per Leicht (leggero).



Equipaggio:

Albert Wetz (L) - **Romain Colle** (L)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1750 GS ZAGATO

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.752 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: forzata, con compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta.



Equipaggio:
Ivano Frascari (I) - Luciano Teneggi (I)
Marca Vettura:
BUGATTI [Francia]
Modello:
T 40
Anno di Costruzione: 1930
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,75

Dati Tecnici:
Motore: 8 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:
Alessandro Gamberini (I) - Gaetano Derosa
Marca Vettura:
ALFA ROMEO [Italia]
Modello:
6C 1750 GS ZAGATO
Anno di Costruzione: 1930
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,75

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.752 cc.
Potenza: 85 cv.
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: forzata, con compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta.

Note:
 Una macchina particolare: si tratta di una delle vetture ufficiali iscritte alla Mille Miglia da FCA. Abituale esposta al rinnovato Museo di Arese, torna eccezionalmente su strada per la corsa più bella del mondo. Al volante c'è il pilota bolognese Alessandro Gamberini, in passato vincitore di una Winter Marathon e secondo assoluto alla Mille Miglia del 2014. Al suo fianco c'è Gaetano Derosa, giornalista di Quattroruote e Ruoteclassiche.



Equipaggio:
Domenico Battagliola (I) - Emanuel Piona (I)
Marca Vettura:
FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]
Modello:
514 MM
Anno di Costruzione: 1930
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,7

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.438 cc.
Potenza: 47 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: a caduta, un carburatore Solex.
Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:
 Nella fascia di utilitarie da un litro e mezzo, la 514 sostituì la 509 che, nata nel 1925, le consegnò una difficile eredità: quella di essere l'auto più venduta in Italia e la prima vettura - con la nascita della SAVA - ad essere proposta con vendita rateizzata. Le versioni della 514 furono numerosissime: berlina, coupé, spider, cabriolet royal, e torpedo, più le tre versioni sportive, "S", "CA" (Coppa delle Alpi) e "MM". Dal 1929 al 1932, globalmente, ne furono costruiti 36.970 esemplari. La versione Mille Miglia disponeva di un motore potenziato (37 cv contro i 28 della versione di serie), di telaio allungato e carrozzeria spider e, nel 1932, costava 22.000 lire. La FIAT fece disputare la corsa bresciana a questa vettura più che altro per una questione di immagine (oltre che per acquisire il nome). A differenza di altre classi di cilindrata, la FIAT non aveva infatti la minima speranza di poter impensierire le Alfa Romeo 6C 1500, concorrenti nella medesima categoria. La C.A., ovvero Coppa delle Alpi, disponeva dello stesso motore potenziato della Mille Miglia ma usufruiva di un telaio accorciato. Su richiesta era disponibile una trasformazione effettuata dalla SIATA, con motore a valvole in testa.



Equipaggio:
Heinrich Grieshaber (D) - Johannes Vetler (D)
Marca Vettura:
ALFA ROMEO [Italia]
Modello:
6C 1750 JAMES YOUNG
Anno di Costruzione: 1930
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,45

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.752 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: forzata, con compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera.



Equipaggio:

Geoffrey Ford (GB) - **Richard Ford** (GB)

Marca Vettura:

BENTLEY [Regno Unito]

Modello:

4,5 LITRE SUPERCHARGED

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 4.389 cc.
Potenza: 180 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: forzata con compressore.
Telaio/carrozzeria: aperta, 4 posti.

Note:

La sigla "SC" sta a indicare che questa vettura dispone di un compressore volumetrico, "blower" in inglese, cioè è una "Super charged". Più semplicemente queste vetture venivano chiamate le "blower Bentley". A volere l'adozione del compressore sulle 4.5 della propria Scuderia fu il Capitano Henry (Tim) Birkin - vincitore della 24 Ore di Le Mans con una Bentley Speed Six con compressore - malgrado il parere contrario di W.O. Bentley.

In seguito furono molti i possessori di Bentley a voler adottare questa soluzione. Tra le vetture nuove e quelle modificate direttamente dalla Casa, le 4.5 ad alimentazione forzata furono in totale cinquanta. Tre vetture realizzate da Birkin furono schierate alla 24 Ore di Le Mans del 1930 e tutte furono costrette al ritiro; la vittoria andò ad un'altra Bentley, la Speed Six, dimostrando così che l'opinione di W.O. Bentley sulla scarsa affidabilità del compressore era fondata. A Birkin restò la soddisfazione del giro più veloce. La Super charged fu l'unica Bentley iscritta alla Mille Miglia, anche se non partì.



Equipaggio:

Ezio Stefano Piardi (I) - **Marco Piardi** (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1750 GT cabriolet

Anno di Costruzione: **1930**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.752 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: forzata, con compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta.



Non assegnato.



Equipaggio:

Andrea Vesco (I) - **Andrea Guerini** (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1750 GS ZAGATO

Anno di Costruzione: **1931**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1933.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.752 cc
Potenza: 90 cv
Velocità: 155 km/h.
Alimentazione: forzata con il compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta

Note: Questa meravigliosa Alfa Romeo sarà portata in gara dall'equipaggio bresciano formato da Andrea Vesco e Andrea Guerini, vincitori delle ultime quattro edizioni del Gran Premio Nuvolari. Si tratta di un esemplare che ha realmente preso parte alla Mille Miglia del 1933, edizione vinta dal grande fuoriclasse del volante Tazio Nuvolari. La coppia bresciana risulta tra i grandi favoriti per la vittoria finale.



Equipaggio:
Giorgio Ciresola (I) - Stefano Franchini (I)
Marca Vettura:
FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]
Modello:
514
Anno di Costruzione: 1931
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Produzione
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,6

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.438 cc.
Potenza: 47 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: a caduta, un carburatore Solex.
Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:
Toshiharu Sekiguchi (J) - Zhaowen Chen (CN)
Marca Vettura:
ASTON MARTIN [Regno Unito]
Modello:
LE MANS
Anno di Costruzione: 1931
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,65

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:
Alejandro Pablo Oxenford (RA) - Jose' Luis Celada (RA)
Marca Vettura:
ALFA ROMEO [Italia]
Modello:
6C 1750 GS ZAGATO
Anno di Costruzione: 1931
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,75

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.752 cc
Potenza: 90 cv
Velocità: 155 km/h.
Alimentazione: forzata con il compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta



Equipaggio:
Axel Marx (CH) - Paolo Di Taranto (I)
Marca Vettura:
ALFA ROMEO [Italia]
Modello:
6C 1750 GS BRIANZA
Anno di Costruzione: 1932
Categoria alla Mille Miglia 2016: Super Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,7

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.752 cc.
Potenza: 95 cv.
Velocità: 160 km/h.
Alimentazione: forzata, con compressore.
Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera/aperta, 2 posti.

Note:
Questo esemplare di Gran Sport è uno dei pochi realizzati dalla Carrozzeria Brianza, più nota per le 8C Monza, e dei sei costruiti sono solo due quelli ancora esistenti. Dotata di questa affascinante carrozzeria sportiva, questa 1750 fu consegnata nel 1932 a Bruxelles, in Belgio e, condotta dal pilota Mantozza, prese parte a molte gare tra le quali il G.P. des Frontières. Una curiosità: questa 6C 1750 prese parte, nel 1968, alla

rievocazione non competitiva della Mille Miglia voluta dall'Alfa Romeo a sostegno della presentazione della nuova 1750. Essendo il nome di questa berlina quattro porte dalle prestazioni sportive ripreso da quello della 6C 1750 presentata nel 1929, il classico percorso Brescia-Roma-Brescia fu compiuto solo da Alfa Romeo 1750 degli anni Trenta, scortate da vetture di nuova produzione. Axel Marx, primario ospedaliero a Lugano, è uno dei più grandi appassionati ed esperti di Alfa Romeo, collaboratore del Museo di Arese della Casa.



Equipaggio:

Luis Zerbini (RA) - **Leonardo Zerbini** (RA)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 S "BALILLA"GHIA SPIDER

Anno di Costruzione: **1932**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 30 cv a 4.000 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

Questo esemplare è uno dei prototipi realizzati dalla Carrozzeria Ghia per la successiva Fiat 508 S.



Equipaggio:

Ulrich Koerner (B) - **Claudio Cisullo** (CH)

Marca Vettura:

INVICTA [Regno Unito]

Modello:

S 4,5 LITRE

Anno di Costruzione: **1932**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 4.467 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Martin Gruss (USA) - **X**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 1750 GS CASTAGNA

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.752 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: forzata, con compressore.

Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera, aperta.



Equipaggio:

Giancarlo Grossi (I) - **Carlo Digrandi** (I)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.495 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Christoph Zeiss (D) - **Kerstin Zeiss** (D)

Marca Vettura:
LAGONDA [Regno Unito]

Modello:
4,5 LITRE M45

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 4.467 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta.



Equipaggio:

Daniel Andres Erejomovich (RA) - **Gustavo Llanos** (RA)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.495 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Giordano Mozzi (I) - **Stefania Biacca** (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C GRAN SPORT 1500 "TESTA FISSA"

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,8**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1934 e 1936.**



Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata: 1.487 cc.

Potenza: 76 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore Roots, 1 carburatore orizzontale.

Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera stampata, spider 2 posti.

Note:

Una macchina straordinaria. Un'Alfa Romeo unica nel suo genere: si tratta di una 6C 1500 che però è stata costruita sul telaio della 1750 e prodotta nel 1933. Questa macchina partecipò alla Mille Miglia del 1934 guidata da Anna Maria Peduzzi, nota anche come "La Marocchina" per via di una carnagione piuttosto scura "figlia" di una lunga permanenza in Africa. La Peduzzi, nel 1933 entrò a far parte della Scuderia Ferrari e proprio con la sua Alfa Romeo 6C 1500 GS Testa Fissa portò in quell'anno il Cavallino Rampante a vincere la Coppa Principessa di Piemonte. Alla Mille Miglia del 1934, vinta da Varzi, questa macchina concluse al tredicesimo posto assoluto.

Venendo alla storia "moderna" di questa macchina, va ricordato che nelle ultime quattro edizioni della corsa è sempre salita sul podio, con Luciano Viaro nel 2010, Claudio Scalise nel 2011 e nel 2012, quando vinse, e con Giordano Mozzi nel 2013.

Quest'anno, ci riprovano i vincitori di due edizioni della corsa, Giordano Mozzi e la moglie Stefania Biacca.



Equipaggio:

Roberto Miatto (I) - **Alberto Scapolo** (I)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Norbert Abel (A) - Franz Steinbacher (A)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

FIAT 508 S SPIDER

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.
Potenza: 30 cv a 4.000 giri/m.
Velocità: 100 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.
Telaio/carrozzeria: aperta

Note:

Si tratta di una versione della 508, o meglio la "Balilla" come veniva chiamata da tutti, costruita dalla S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) di Torino



Equipaggio:

Andrea Giacoppo (I) - Daniela Grillone Tecioiu (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.
Potenza: 30 cv a 4.000 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta

Note:

La 508, o meglio la "Balilla" come veniva chiamata da tutti, fu una delle vetture più diffuse dei suoi tempi e, nelle prime due serie prodotte con il motore a valvole laterali da 995 cc, fu allestita in diverse versioni: berlina due porte, torpedo e spider.

La prima serie, identificata semplicemente come "tre marce", debuttò al Salone dell'Automobile di Milano nel 1932. Fu costruita in 41.395 esemplari fino a quando, nel marzo del 1934, sempre al Salone di Milano, fu presentata la seconda serie, la Balilla "quattro marce", della quale furono realizzate 71.700 unità, fino al 1937.

Già al Salone dell'Automobile di Milano del 1933 apparve la serie "S", cioè sport, con una carrozzeria spider di Ghia, alla quale seguì alcuni mesi dopo anche la berlinetta.

Le spider sono di due tipi: la MM (Mille Miglia) ha i parafanghi separati sulle quattro ruote tipo moto; la CO (Coppa d'Oro del Littorio) ha invece i parafanghi continui collegati alla pedana.

La prima serie ha lo stesso motore delle altre Balilla, il 108 S da 20 cv potenziato però da ulteriori 10 cv. Nel 1934, con la seconda serie, le sport adottano il motore "108 CS" con valvole in testa, che porta la potenza da 30 a 36 cv.

Nel 1937 fu presentata la 508 C "Balilla 1100" (prodotta in 57.500 unità), con il propulsore portato a 1.089 cc e derivato da quello che equipaggiava le versioni sportive che disponevano di valvole in testa anziché laterali.

Furono proprio le S, ovvero Sport, i modelli più interessanti, a mietere successi: nelle varie versioni la Balilla si aggiudicò da dominatrice incontrastata la propria classe nelle Mille Miglia degli anni Trenta. Il basso prezzo e la fama di auto propedeutica alle corse, ne favorirono un largo impiego agonistico, portando al debutto numerosi futuri campioni.



Equipaggio:

Richard Braun (F) - Laure Demeester

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

William H. Binnie (USA) - **Adam S. Binnie** (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

8C 2300 MONZA

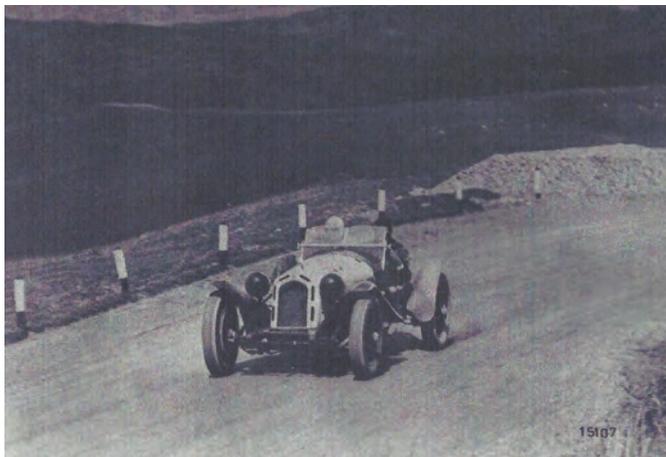
Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1934 e 1935.



Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.336 cc.

Potenza: 165 cv.

Velocità: 195 km/h.

Alimentazione: forzata con compressore a due lobi e 1 carburatore verticale.

Telaio/carrozzeria: a longheroni e traverse in lamiera/aperta, 2 posti.

Note:

Questa Alfa Romeo è una delle vetture più interessanti al via: si tratta di uno dei sessantotto esemplari della seconda serie di Alfa Romeo 8C 2300. In particolare, questa auto in allestimento "Monza", uscì dalla carrozzeria Brianza destinata ad una vita dalla grande prospettiva sportiva, tanto che prese il via in numerose manifestazioni importanti per l'epoca. Tra le apparizioni più prestigiose di questo esemplare si possono ricordare due edizioni della Mille Miglia: condotto da Ruesch-Maag, partecipò, senza terminarla, alla Mille Miglia del 1934. L'anno successivo, con Ruesch-Guatta, ottenne un fantastico quarto posto assoluto. Pochi mesi dopo, Hans Ruesch portò questa Alfa Romeo all'ottavo posto alla Targa Florio del 1935.

Con una vettura identica, Achille Varzi fu primo assoluto.



Equipaggio:

Macko Laqueur (NL) - **Louk De Wilde** (NL)

Marca Vettura:

LAGONDA [Regno Unito]

Modello:

M45 RAPIDE

Anno di Costruzione: **1934**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 4.467 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta

Note:

La sigla M 45 indica il motore americano Meadows da quattro litri e mezzo. E' uno dei modelli della Casa inglese che sono stati definiti leggendari dagli storici dell'automobile. Grazie ad un potente motore - il sei cilindri con valvole in testa dotato di accensione a magnete e 3 candele per cilindro - la Lagonda prese il posto, sul mercato inglese, delle Bentley e, più tardi, delle Invicta. Il telaio ha sospensioni a balestre e ammortizzatori a frizione. Ma la caratteristica saliente di queste vetture erano le prestazioni, anche nel modello 45 di base. In totale furono prodotti 410 esemplari, più 53 nella più sportiva versione Rapide.

Da notare che, dal 1935, la nuova serie cambiò la sigla M 45 con LG 45. A cambiarne il nome fu W.O. Bentley che, dopo essere stato costretto a cedere l'azienda che portava il suo nome alla Rolls Royce, fu assunto dalla Lagonda nel 1935. Bentley seppe sgrezzare la pur buona produzione della Lagonda, apportando parecchie migliorie. Le LG, in effetti, sono considerate le migliori Lagonda costruite. Anche i risultati sportivi non mancarono; tra tutti è sufficiente citare la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1935 con Hindmarsh e Fontes alla guida.



Equipaggio:

Paul Ten Cate (NL) - **Karel Ten Cate** (NL)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANS

Anno di Costruzione: **1933**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1934.

2h
AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
CLASSE - R. A. C. I.
1500
E PROVINCIALE DI BRESCIA
VIII COPPA DELLE 1000 MIGLIA
7 - 8 Aprile 1934 - XII

MODULO D'ISCRIZIONE

	Nome e Cognome	Num. licenza Internazionale	N. tessera Dilettante	Indirizzo	Città				
Concorrente	MANECK DINCHAW PETIT	E1076	AMATEUR	1, Berkeley Street	London W.1. England				
Conducenti	MANECK DINCHAW PETIT	E1076	AMATEUR	1, Berkeley Street	London W.1. England				
	HUBREY	E1075							
	ESSON-SCOTT		AMATEUR	21, Eaton Mans. North Eaton Place	London W.1. England				
Macchina	Marca Aston Martin	Tipo 3/4 Seater	Cilindrata 1495 c.c.	Classe F	Allestigio e corsa bq 49	N. cilind. 4	N. targa A.M.V 922	N. motore F32165	N. chassis F32156

Declaro per sé e per i propri conducenti e dipendenti di osservare gli Enti organizzatori, i Commissari e gli Ufficiali della gara, nonché i loro incaricati e dipendenti da ogni responsabilità, a norma del regolamento e dell'art. 8 del Regolamento Nazionale Sportivo del R. A. C. I. e di sottostare ad arbitri o a Arbitrali per fatti derivanti dalla competizione.
In esecuzione in L. 500 (Circonvenio).
due copie/le fotografie dei due conducenti.
10² marzo 1934
Firma Man. D. Petit

Automobile Club d'Italia - Via Po, 14 - ROMA

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

Questa è l'unica Aston Martin Le Mans al via con la possibilità di vantare nel suo palmarès la partecipazione alla Mille Miglia di velocità. Accadde esattamente nel 1934, nell'edizione vinta da Varzi. Questo esemplare arrivò a Brescia da Londra insieme al driver inglese Maneck Dinchaw; non ebbe però molta fortuna, cosa che capitò spesso alle Aston Martin alla Mille Miglia, e fu costretta al ritiro.



Equipaggio:

Nicola Caldani (I) - Roberto Cere' (I)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

FIAT 508 S SPIDERAnno di Costruzione: **1933**Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55****Dati Tecnici:**

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 30 cv a 4.000 giri/m.
Velocità: 100 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.
Telaio/carrozzeria: aperta



Equipaggio:

Andrea Malagoli (I) - Daniela Camurati (I)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

LE MANSAnno di Costruzione: **1933**Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65****Dati Tecnici:**

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.495 cc.
Potenza: 70 cv.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

FCA (I) - X

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"Anno di Costruzione: **1934**Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6****Dati Tecnici:**

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.
Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.
Velocità: 100 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.
Telaio/carrozzeria: aperta



Equipaggio:

Osvaldo Peli (I) - Francesco Peli (I)

Marca Vettura:
FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]
 Modello:
508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"
 Anno di Costruzione: **1934**
 Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.
Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.
Velocità: 100 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.
Telaio/carrozzeria: aperta



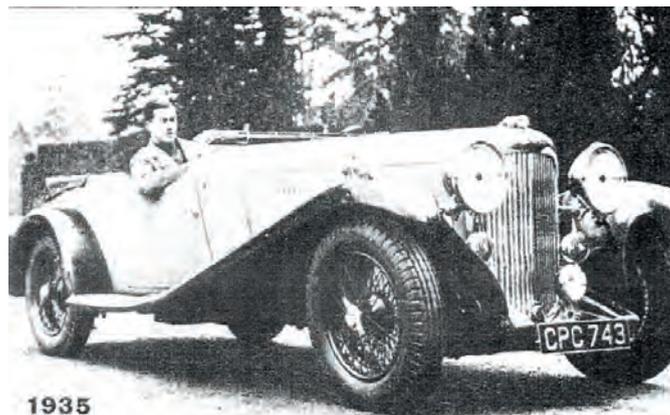
Equipaggio:
John Houtkamp (NL) - **Rutger Houtkamp** (NL)
 Marca Vettura:
LAGONDA [Regno Unito]
 Modello:
M45 RAPIDE WORKS
 Anno di Costruzione: **1934**
 Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**
 Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1935.

Dati Tecnici

Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 4.467 cc.
Potenza: 100 cv.
Velocità: 145 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.
Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta

Note:

Questa macchina è una di quelle che può vantare una vera



1935

partecipazione alla Mille Miglia. Accadde nel 1935 quando partì da Brescia guidata da Eileen Ellison.



Equipaggio:
Gianmario Bariselli (I) - **Massimo Molinari** (I)
 Marca Vettura:
LANCIA [Italia]
 Modello:
AUGUSTA BERLINA VIOTTI
 Anno di Costruzione: **1934**
 Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.
Cilindrata totale: 1.196 cc.
Potenza: 35 cv a 4.000 giri/m.
Velocità: 105 km/h.
Alimentazione: a gravità, 1 carburatore orizzontale Zenith.
Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio scatorata.



Equipaggio:
Massimo Bettinsoli (I) - **Davide Peli** (I)
 Marca Vettura:
FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]
 Modello:
508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"
 Anno di Costruzione: **1934**
 Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**
 Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 995 cc.
Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.
Velocità: 100 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.
Telaio/carrozzeria: aperta



Equipaggio:
Paolo Carlini (CH) - **Alberto Martegani** (CH)
 Marca Vettura:
ALFA ROMEO [Italia]



Modello:

6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER TOURING

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1936.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.309 cc.

Potenza: 95 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco con longheroni e traverse a scatola, saldati/berlinetta 4 posti.

Note:

L'Alfa Romeo 6C 2300 non era una vettura nata per partecipare a corse automobilistiche ma la sua vocazione naturale era quella di una vettura da turismo. Il nome, "Pescara", deriva dalla sua prima apparizione sportiva quando, nel 1935, prese il via alla 24 ore della città abruzzese. In particolare questo esemplare disputò la Mille Miglia del 1936: il suo legittimo proprietario, all'epoca, era il Duce Benito Mussolini che la ordinò "personalizzata" con un motore elaborato dalla Scuderia Ferrari e una carrozzeria spider: alla corsa bresciana partecipò però Ercole Boratto che chiuse la gara ad un onorevole trentesimo posto assoluto conquistando anche il terzo posto di classe.



Equipaggio:

Frank Buechtmann (D) - Giulia Siegel (D)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

INTERNATIONAL

Anno di Costruzione: **1934**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.495 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Wilhelmus Peters (NL) - X

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

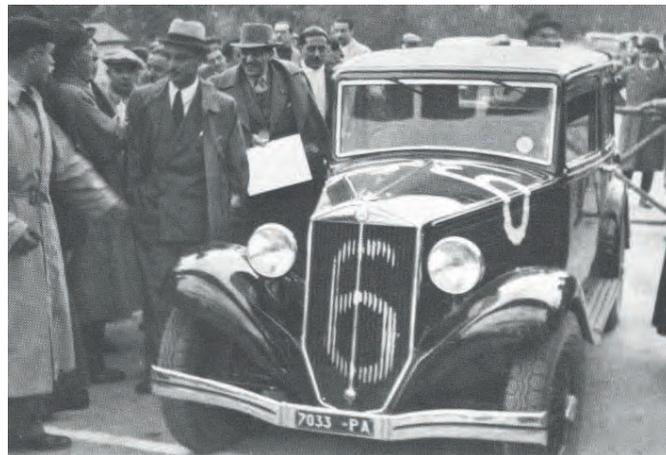
AUGUSTA CABRIOLET

Anno di Costruzione: **1934**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1935.



Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.196 cc.

Potenza: 35 cv a 4.000 giri/m.

Velocità: 105 km/h.

Alimentazione: a gravità, 1 carburatore orizzontale Zenith.

Telaio/carrozzeria: scocca portante in lamiera d'acciaio scatolata.



Equipaggio:

Douglas Hampson (GB) - **John Hampson** (GB)

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

K3 MAGNETTE

Anno di Costruzione: **1934**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.087 cc.

Potenza: 120 cv

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: forzata, con compressore Power Plus.

Telaio/carrozzeria: aperta, biposto.

Note:

Questo modello vinse la Mille Miglia del 1933 nella classe 1.100 cc, guidata dal conte Giovannino Lurani e George Eyston. La MG K3 Magnette dominò la sua classe di competenza consentendo alla squadra inglese di vincere a sorpresa anche il GP Brescia a squadre. Per quell'edizione della corsa la MG non badò a spese: la nuova Magnette era una vettura a 6 cilindri che poteva raggiungere i 160 chilometri orari nonostante fosse piuttosto pesante. Il suo tallone d'Achille? I freni, non troppo performanti. La K3 Magnette è stata una macchina storica per l'automobilismo d'oltremarina, senza dubbio la vettura che ha dato il via alla ricerca e alla produzione di auto da corsa inglesi per sfidare in campo aperto le Case tedesche e italiane.



Equipaggio:

Tom Papadopoulos (USA) - **Antoine Crettol** (USA)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

MARK II SHORT CHASSIS

Anno di Costruzione: **1934**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.495 cc.

Potenza: 80 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

David Reidie (AUS) - **Leigh Colbert** (AUS)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Loes Van De Velde (NL) - **Annemarie Van De Velde** (NL)

Marca Vettura:

LAGONDA [Regno Unito]

Modello:

M45 RAPIDE

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 4.467 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta



Equipaggio:

Peter Kappeler (CH) - **Aurelie Jolly** (CH)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 CS MM BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1936 e 1937.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.

Note:

Questo esemplare, condotto da Alberto Comirato, prese parte alle edizioni della Mille Miglia del 1936 e 1937, chiudendo al trentatreesimo posto e ritirandosi.



Equipaggio:

Georg Weidmann (CH) - **Curt Bloss** (D)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

ULSTER

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1495 cc.

Potenza: 87 cv

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

La Ulster fu un modello destinato esclusivamente alle competizioni, derivato dalla MKII. Prodotto in soli 24 esemplari tra il 1934 e il 1936, disponeva del classico motore da un litro e mezzo a carter secco montato da molte altre Aston Martin. La preparazione sportiva prevedeva carburatori S.U. di maggior diametro, alimentati da due pompe elettriche, valvole speciali e un diverso rapporto di compressione, oltre ad un serbatoio maggiorato. Fu la vettura più vincente tra quelle progettate dall'ingegnere di origine italiana, poi socio di maggioranza, Augusto Bertelli. Il terreno di battaglia della Ulster furono le gare più importanti dell'epoca: Tourist Trophy (corsa alla quale, in un certo senso, la vettura era dedicata, in quanto fino al 1936 il T.T. venne disputato proprio nella regione del nord dell'Irlanda), Brooklands e 24 Ore di Le Mans, la videro al via. Alla gara di durata francese la Ulster fu prima nella categoria fino a un litro e mezzo nel 1936 - con uno strepitoso terzo posto assoluto - e nel 1937.

Nel 1935 una Ulster, condotta da Clarke-Faulkner, vinse la classe fino a 1500 cc alla Mille Miglia, classificandosi al 22° posto assoluto. Un'altra Ulster fu costretta al ritiro, così come accadde all'altra vettura iscritta nel 1936.



Equipaggio:

Angelo Strada (I) - **Hisato Nonaka** (J)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA"

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Fabio Salari (I) - Sara Miglioli (I)

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

PB

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 939 cc.

Potenza: 43 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Paolo Giovanni Brescianini (I) - X (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"

Anno di Costruzione: **1935**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Giselher Stauzebach (D) - Gerd Kaut (D)

Marca Vettura:

LAGONDA [Regno Unito]

Modello:

TEAM CAR LG45/S3

Anno di Costruzione: **1936**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 4.453 cc.

Potenza: 140 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: a longheroni/aperta.



Equipaggio:

Adalberto Beribe' (I) - Sandro Baldarelli (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

508 CS MM BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1936**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 995 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 100 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Silvia Marini (I) - Saskia Stoeckelmann (D)

Marca Vettura:

RILEY [Regno Unito]

Modello:

SPRITE TT

Anno di Costruzione: **1936**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 70 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Questo equipaggio è il vincitore della Coppa delle Dame della passata edizione della Mille Miglia. Dopo il trionfo dello scorso anno Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann riprovano a salire da protagoniste sul palco del Teatro Grande di Brescia.



Equipaggio:

Franciscus Van Haren (NL) - **Leonie Hendriks** (NL)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

8C 2900 A BOTTICELLA

Anno di Costruzione: **1936**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1936.

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri.

Cilindrata totale: 2.905 cc.

Potenza: 180 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 205 km/h.

Alimentazione: forzata, 2 compressori + due carburatori.

Telaio/carrozzeria: monoblocco con longheroni e traverse a scatola, saldati/aperta, 2 posti.

Note:

Questo esemplare è senza dubbio uno dei più importanti al via di questa edizione della Mille Miglia. Valore aggiunto, nel dettaglio, il fatto che sia proprio uno dei tre che nel 1936, per conto della Scuderia Ferrari, partecipò alla Mille Miglia classificandosi terzo assoluto guidato da Carlo Pintacuda, mentre altre due 2900 A conquistarono i primi due posti.

Questa vettura, qualche anno dopo, fu venduta in Sudamerica dove, fino agli anni Cinquanta, continuò a partecipare a manifestazioni sportive.

Le 2900 rappresentano un episodio eccezionale nella storia della



Casa del Biscione: con la tipo A, presentata nel 1935, l'Alfa Romeo si aggiudicò le Mille Miglia del 1936 e del 1937, rispettivamente con Brivio e Pintacuda e con una tipo B vinse l'edizione del 1938, con Biondetti, e quella del 1947 con Romano e Biondetti (questa vettura, secondo i regolamenti del dopoguerra, fu privata dei compressori). La meccanica era estremamente raffinata, derivando da quella monoposto "Tipo B", motore biblocco in lega leggera da quattro cilindri ciascuno, camme in acciaio piantate e due compressori a lobi di produzione Alfa, sospensioni indipendenti davanti e dietro. La potenza dei modelli da corsa, generalmente con carrozzeria aperta derivata dalle auto di formula, raggiungeva i 220 cv. La tipo A disponeva di una carrozzeria più spartana, da Gran Premio, alla quale venivano aggiunti i parafanghi per le corse nella categoria Sport. Le 2900 tipo A prodotte furono sei, dal 1935 al 1939. La tipo B ricevette invece diversi tipi di carrozzeria, sia aperta che chiusa. Con questa versione l'Alfa Romeo raggiunse l'apice della costruzione di vetture Sport e Gran Turismo del periodo compreso tra le due guerre. La B disponeva di due telai, uno dei quali con un passo accorciato di venti centimetri. Dal 1937 al 1939 furono costruite 20 tipo B a passo corto e 10 a passo lungo. Da notare che, sebbene la progettazione del tipo A fosse precedente, la produzione dei due modelli, così come l'infinita serie delle loro vittorie, si sovrappose. Il tipo A venne destinato unicamente alle corse, mentre il tipo B fu realizzato anche in versione Gran Turismo.



Equipaggio:

Massimo Ermini (I) - **Gino Taddei** (I)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.

Note:

Nata nel 1936, la 328 fu una delle migliori sport tedesche di tutti i tempi. L'esordio avvenne il 14 giugno al Nürburgring con una vittoria. La commercializzazione sul mercato avvenne solo un anno dopo, mentre le due vetture del 1936 furono destinate esclusivamente alle competizioni. La 328 venne prodotta, fino al 1940, in 462 esemplari, con diverse carrozzerie intorno al motore a valvole inclinate a V, testate dei pistoni emisferiche e un originale sistema di distribuzione

a punterie. Il peso molto basso, di poco superiore ai settecento kg, la tenuta di strada e l'impianto frenante erano le caratteristiche vincenti di questo modello. Le potenze variavano dagli 80 ai 140 cv dei modelli da competizione. La più comune, che comunque possiede uno straordinario palmarès, è la spider che primeggiò nella classe 2 litri praticamente ovunque abbia gareggiato. In particolare da segnalare, oltre al Tourist Trophy e a Le Mans, la vittoria della classe 2.000 cc alla Mille Miglia del 1938. Alla Mille Miglia del 1940 la berlinetta carrozzata dalla Touring di Milano fu prima assoluta, mentre due spider furono terze e quinte. Anche dopo la guerra la 328 restò competitiva per alcuni anni e il suo motore equipaggiò automobili da corsa e da turismo per tutti gli anni Cinquanta.



Equipaggio:

Stephen Owens (GB) - **John Scott-Nelson** (GB)

Marca Vettura:

SS (Swallow Sidecar & Coachbuilding Co.) [Regno Unito]

Modello:

JAGUAR 100

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.663 cc.

Potenza: 105 cv.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Ralf Emmerling (D) - **Ulriche Emmerling** (D)

Marca Vettura:

RILEY [Regno Unito]

Modello:

SPRITE

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.496 cc.

Potenza: 70 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

La Sprite fu l'ultima vettura sportiva costruita dalla Riley, dal 1936 al 1938, prima di essere venduta alla Morris. Il nome Sprite fu poi ripreso alla fine degli anni Cinquanta, dall'Austin Healey confluita come la Morris nella British Motor Corporation. La B.M.C., tra il 1965 e il 1968, produsse una berlina con il marchio Riley. La Sprite era costruita pensando alle corse; per questo motivo anche i modelli da turismo posseggono molte parti alleggerite. Nelle mani di Fred Dixon si aggiudicò due edizioni consecutive, 1935 e 1936, del Tourist Trophy. Il motore era una versione potenziata del vecchio 12/4 il quattro cilindri da un litro e mezzo.



Equipaggio:

Marzio Villa (I) - **Maria Cristina Abello** (USA)

Marca Vettura:

DELAHAYE [Francia]

Modello:

135 CS

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.227 cc.

Potenza: 140 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori.

Telaio/carrozzeria: sport biposto.

Note:

Questa 135, la C sta per Corsa, fu una delle più famose vetture francesi degli anni Trenta grazie alle grandi doti di competitività, seppur non riuscì mai a battere, nei Grand Prix, le vetture tedesche, compito per il quale era stata progettata.

La 135, nei diversi allestimenti (coupé e cabriolet per le Gran Turismo, Le Mans e C per le competizioni) fu la vettura che diede i maggiori fasti alla Casa francese, che ne produsse circa duemila tra il 1935 e il 1939. Le prime serie montavano un motore da 3227 cc, maggiorato a 3.557 per le successive MS.

Tra i successi della 135 si deve ricordare il Rally di Montecarlo del 1937 e 1939, le 24 Ore di Le Mans e le 12 Ore di Donnington del 1938. Una rivista specializzata dell'epoca sosteneva che questo modello fosse un po' la Bugatti 57 "dei poveri". Oggi, in compenso, è quantomeno da petroliere... La raffinatezza di queste vetture è testimoniata da alcuni modelli che montavano un cambio a 4 marce dotato di selettore elettromagnetico; posta al fianco del volante c'era una piccola leva cromata che assicurava la totale sincronizzazione. Un bel vantaggio per i piloti dell'epoca, abituati a cambi durissimi e non sincronizzati.



Equipaggio:

Mark Scullion (IRL) - **X**

Marca Vettura:

DELAGE [Francia]

Modello:

D6-70

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.729 cc.

Potenza: 68 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina.



Equipaggio:

Rafael Pueche (E) - **Ricardo Vega** (MEX)

Marca Vettura:

SS (Swallow Sidecar & Coachbuilding Co.) [Regno Unito]

Modello:

JAGUAR 100

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.663 cc.

Potenza: 105 cv.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Soraya Rieling (D) - **X**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2300 B GT CORTO PESCARA

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.309 cc.

Potenza: 95 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco con longheroni e traverse a scatola, saldati/berlinetta 4 posti.



Equipaggio:

Dirk Hattenhauer (D) - **Tim Lücke** (D)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.



Equipaggio:

Markus Schramm (D) - **Afshin Behnia** (D)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328 BERLIN-ROM

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 120 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport biposto.

Note:

Questa vettura è iscritta dal Museo della Casa di Monaco. Nella convinzione di farle competere nella gara Berlino-Roma prevista per il 1941, la Federazione Sportiva Tedesca fece modificare tre BMW 328 del 1937 dalla Carrozzeria Touring di Milano, che vi montò scocche più sofisticate dal punto di vista aerodinamico. Il risultato finale fu un'auto da corsa con un coefficiente di penetrazione aerodinamico eccezionale per quell'epoca. Tuttavia, i tragici sviluppi della Seconda Guerra Mondiale cancellarono ogni competizione.



Equipaggio:

Ivan Rosen (A) - Zwi Bar Gil (IL)

Marca Vettura:

SS (Swallow Sidecar & Coachbuilding Co.) [Regno Unito]

Modello:

JAGUAR 100

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.663 cc.

Potenza: 105 cv.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Sergio Solero (I) - Gianluca Pellegrini (I)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328

Anno di Costruzione: **1937**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.



Equipaggio:

Giuseppe Boscarino (I) - Enrico Renaldini (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100 [508 C] MM BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1938**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 42 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore Zenith.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 posti.

La comparsa di questa berlinetta Sport MM della Fiat in Piazza della Vittoria, alla Mille Miglia del 1938, destò scalpore a causa della lunga carrozzeria aerodinamica, disegnata dall'Ufficio Carrozzerie Speciali della stessa Fiat, ma realizzata dalla Carrozzeria Savio di Torino. La meccanica è sostanzialmente quella della Balilla, ma Dante Giacosa, uno degli uomini più importanti nella storia della Fiat, seppe migliorarla enormemente, soprattutto sotto l'aspetto della potenza. Basti pensare che questo 1.100 cc, derivato dal 900 cc, vivrà una lunghissima carriera sulle Fiat 1100 del dopoguerra. La strana forma, allungata e squadrata, della carrozzeria era dovuta al rilevamento, effettuato non senza stupore da Giacosa, che tra i modelli di serie, quello che toccava la punta massima di velocità era la versione furgonata.

Particolare da sottolineare per comprendere quanto d'avanguardia fosse la linea di questa vettura, all'epoca: è la prima Fiat con fiancata continua, con parafanghi incorporati, priva di predella. Impressionante la capacità del serbatoio della benzina, di 108 litri. Alla Mille Miglia del 1940, con una berlinetta con carrozzeria speciale Savio, Pietro Taruffi vinse la classe 1100 alla straordinaria media di 112 km/h.

Con una elaborazione Stanguellini la 508 CS condotta da Fioruzzi-Sala si aggiudicò un sorprendente nono posto alla Mille Miglia del 1940 dietro alle ben più potenti BMW ed Alfa Romeo ufficiali, conquistando anche il primo posto nella propria categoria di appartenenza. Questo esemplare, modificato nella parte anteriore rispetto al modello di serie, fu consegnato da nuovo al pilota romano Ercole Boratto.



Equipaggio:

Alexander Hirschbold (D) - Wolfgang Hirschbold (D)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:



6C 2300 MM SPIDER TOURING

Anno di Costruzione: **1938**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1938.**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.309 cc.

Potenza: 95 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco con longheroni e traverse a scatola, saldati/aperta.

Note:

Fu la vittoria nella categoria Turismo, con il quarto posto assoluto, di Boratto (l'autista di Benito Mussolini) e Guidotti (già compagno di Nuvolari nella vittoriosa Mille Miglia del 1930) alla Mille Miglia del 1937 a spingere l'Alfa Romeo a mettere in produzione una versione MM della 6C 2300 B. La produzione fu di 105 berline a quattro posti, più il modello originale ed uno spider per la Mille Miglia del 1938. La carrozzeria berlinetta aerodinamica è realizzata in alluminio dalla Touring di Milano secondo il progetto "superleggera". La serie B è l'evoluzione della 6C 2300 presentata nel 1934, che a sua volta derivava dalla serie 6C nata negli anni Venti come 6C 1500 e proseguita come 6C 1750 e 6C 1900. La B fu prodotta dal 1935 al 1937 in 284 esemplari della prima serie, mentre la seconda fu prodotta in 457 autotelai (più i 107 MM) dal 1938 al 1939. La 6C 2300 B è famosa anche per essere stata la prima a montare le ruote indipendenti. Con questo modello si concluse anche il rapporto tra l'Alfa ed il progettista Vittorio Jano. La prima serie era prodotta nelle versioni "Turismo", "Gran Turismo" e "Pescara". La seconda serie negli allestimenti "lungo", "corto" e "Mille Miglia". Quest'ultima era identica alla berlinetta Touring che fu quarta assoluta, prima della categoria Turismo nell'edizione del 1937 della Mille Miglia.

Questo esemplare prese parte alla Mille Miglia del 1938 con alla guida il marchese Lotario Rangoni Machiavelli, accompagnato da Renato Cornia: chiusero al quindicesimo posto assoluto.



Equipaggio:

Job Van Breevoort (NL) - **Cateljine Van Breevoort** (NL)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

APRILIA 1350

Anno di Costruzione: **1938**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.350 cc.

Potenza: 40 cv.

Velocità: 115 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/berlina, 4 posti.

Note:

L'Aprilia è l'ultimo capolavoro di Vincenzo Lancia, il fondatore della Casa torinese: venne presentata al pubblico nel 1937 poco dopo la morte del geniale imprenditore che non fece in tempo a vederla finita. Con il solito motore a "V" stretto su quattro cilindri, 1.352 cc (per la prima serie, fino al 1939) e 1.486 cc (la seconda serie, fino al 1949) con camere di scoppio emisferiche, conservò la stessa potenza in entrambe le versioni: 48 cv per una velocità massima di 127 chilometri orari. La Aprilia ha una sospensione indipendente anche al retrotreno e i freni posteriori montati all'uscita della trasmissione. La carrozzeria, sempre a scocca portante, è una delle prime utilizzate per un'auto di serie dove il progettista ha tenuto conto dell'aerodinamica nella realizzazione della forma. In complesso si rivelò un modello fortunato: sopravvisse alla Guerra Mondiale e restò in produzione fino al 1949. La prima serie venne prodotta in 10.354 esemplari, la seconda serie in 11.082 unità. Di entrambe le serie vennero prodotti diversi autotelai affidati ai carrozzieri per le serie speciali. Complessivamente la produzione fu quindi di 29.508 esemplari. Da questo modello Lancia derivò la Ardea, praticamente identica nella carrozzeria, ma in scala 4/5 e motore da un litro. Sull'Aprilia esordirono alla Mille Miglia futuri vincitori come Marzotto, Bracco e Villoresi, che nel '38, con una Aprilia spider Zagato, vinse la classe 1.500 sport.



Equipaggio:

Dieter W. Odendahl (D) - **Reimund Kamps** (D)

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

SA BERLINA

Anno di Costruzione: **1938**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:**Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 2.322 cc.**Potenza:** 75 cv.**Velocità:** n.d.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozeria:** berlina.**Note:**

La SA è una berlina sportiva prodotta dal 1935 al 1939: alla presentazione montava un motore da due litri, 2.062 cc, successivamente incrementato a 2.228 cc e poi a 2.322 cc. In tutto, nelle varie versioni, aperte e chiuse, gli esemplari prodotti furono 2.738.

*Equipaggio:***Andreas Wendt (D) - Burkhard Riering (D)***Marca Vettura:***BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]***Modello:***328***Anno di Costruzione:* **1938***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,6****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.971 cc.**Potenza:** 80 cv a 5.000 giri/m.**Velocità:** 150 km/h.**Alimentazione:** aspirata, tre carburatori invertiti Solex.**Telaio/carrozeria:** tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.*Equipaggio:***Giuseppe Nobis (I) - Federico Costa (I)***Marca Vettura:***MG (Morris Garage) [Regno Unito]***Modello:***TB***Anno di Costruzione:* **1939***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,6****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.250 cc.**Potenza:** 54 cv.**Velocità:** 140 km/h.**Alimentazione:** forzata, con compressore.**Telaio/carrozeria:** aperta.*Equipaggio:***Christoph Thurner (D) - Christina Thurner (D)***Marca Vettura:***BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]***Modello:***328***Anno di Costruzione:* **1939***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,6****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.971 cc.**Potenza:** 80 cv a 5.000 giri/m.**Velocità:** 150 km/h.**Alimentazione:** aspirata, tre carburatori invertiti Solex.**Telaio/carrozeria:** tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.*Equipaggio:***Miguel Goldschmidt (RA) - X***Marca Vettura:***MG (Morris Garage) [Regno Unito]***Modello:***TB***Anno di Costruzione:* **1939***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,6****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.250 cc.**Potenza:** 54 cv.**Velocità:** 140 km/h.**Alimentazione:** forzata, con compressore.**Telaio/carrozeria:** aperta.*Equipaggio:***Giovanni Mocerì - Kasia Smutniak (PL)***Marca Vettura:***LANCIA [Italia]***Modello:***ARDEA***Anno di Costruzione:* **1939***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,4**

Dati Tecnici:

La Ardea fu la versione utilitaria dell'Aprilia: volutamente quasi identica, fu progettata con misure esterne pari a quattro quinti di quelle dell'Aprilia. Il propulsore è il più piccolo mai costruito dalla Lancia e sviluppava, nel 1939, circa 30 cv. L'architettura rispetta quella del 4 cilindri a V della sorella maggiore. Le principali differenze stanno nel retrotreno semplificato e nella potenza. La Ardea fu prodotta in quattro serie: la prima, decisamente rara di cui questo è uno dei pochi esemplari in circolazione, dal 1939 al 1941, la seconda subito dopo la guerra, la terza dal 1948 al 1949 e l'ultima fino al 1951. Gli esemplari prodotti, in totale, furono 22.730. Anche alla Mille Miglia portò all'esordio molti piloti. A rendere assolutamente particolare questo equipaggio è la sua composizione: navigatrice è l'attrice e modella polacca Kasia Smutniak mentre al volante c'è il regolarista siciliano Giovanni Mocerì, tre volte sul podio alla Mille Miglia, reduce da aver trionfato alla Targa Florio due settimane orsono.



Equipaggio:

Giuseppe Ambrosi (I) - Paolo Merloni (I)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328

Anno di Costruzione: **1939**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.



Equipaggio:

Nick Aaldering (NL) - Maikel de Munnik (NL)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

2 LITRE SPEED MODEL

Anno di Costruzione: **1939**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.949 cc.

Potenza: 98 cv.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

La Speed Model fu costruita per partecipare alla 24 Ore di Le Mans del 1936, che non fu però disputata. Prese parte a molte altre gare di quell'anno, tra le quali quelle in calendario a Brooklands.

Si tratta in pratica di un'evoluzione dei modelli sportivi da un litro e mezzo (in particolare della Ulster), con cilindrata maggiorata e miglioramenti al telaio. Dal 1936 al 1938 vennero costruiti 13 esemplari, tutti in versione sport 2 posti. Nel 1939 ne furono realizzati 5 di una versione evoluta, la 2 Litre C Type. I numeri della produzione sono comunque molto discussi ed ogni testo riporta una cifra diversa. Globalmente, in ogni caso, la produzione fu intorno alla ventina di vetture.

Si tratta comunque di una tra le più rare, prestigiose e veloci Aston Martin anteguerra. Bertelli affidò questo progetto a Claude Hill, l'ingegnere da lui stesso formato.

Il motore, con una compressione insolitamente elevata per il periodo, consentiva prestazioni che le riviste inglesi definiscono, quasi con sorpresa, pari a quelle della BMW 328.

Nel 1937, una 2 Litre Speed Model giunse sedicesima assoluta alla Mille Miglia, con un ottimo secondo posto nella categoria sport fino a 2.000 cc.



Equipaggio:

Hidemoto Kimura (J) - X

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

500 PESCARA

Anno di Costruzione: **1939**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1940 e 1948.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 569 cc.

Potenza: n.d. **Velocità:** 120 km/h.

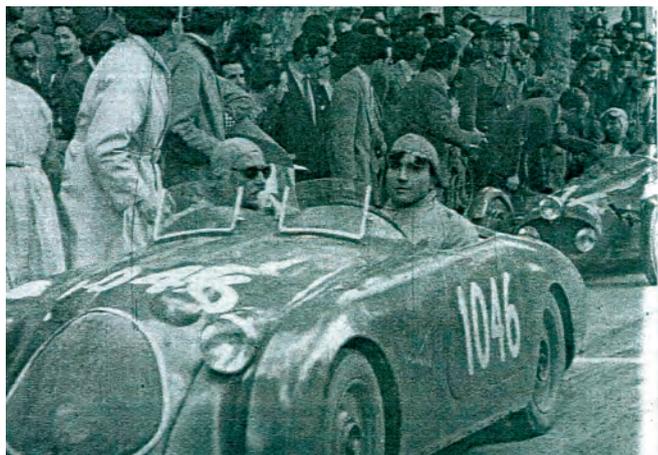
Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: sport biposto.

Note:

Questa vettura fu disegnata da Mario Revelli di Beaumont e realizzata dalla SIATA in alluminio su traliccio tubolare in ferro, basandosi sulla meccanica della 500 A FIAT.

Il motore, leggermente maggiorato, grazie alle famose "teste" della



SIATA, forniva prestazioni di tutto rispetto. Le versioni realizzate, entrambe molto aerodinamiche, portavano il nome di due circuiti: Monza per la berlinetta e Pescara per la barchetta. La vettura fu venduta nel 1939 al Conte Gaspare Ferniani di Faenza, che la condusse in gara a due edizioni della Mille Miglia. Nel 1940, sul circuito Brescia-Cremona-Mantova, fu costretto al ritiro nella classe 750 Sport, vinta da una Stanguellini, stabilendo però il tempo più veloce sul giro, con la pazzesca media di 120,126 km/h. Nel 1948, con leggere modifiche alla carrozzeria, soprattutto per favorire il raffreddamento del motore fu nuovamente costretto al ritiro dopo aver disputato una buona gara.



Equipaggio:

Bernhard Kuhnt (D) - **Volkan Demirkusak** (TR)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328

Anno di Costruzione: **1939**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare con traverse scatolate/chiusa, 2 posti.



Equipaggio:

Graeme Grieve (GB) - **Jason Barlow** (GB)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

328 MILLE MIGLIA

Anno di Costruzione: **1939**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1940.**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.957 cc.

Potenza: 139 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport biposto.

Note:

Questa eccezionale vettura iscritta dal Museo della Casa di Monaco, è quella che giunse quinta assoluta alla Mille Miglia del 1940, condotta da Briem-Ritcher. La meccanica è quella classica delle 328, con il famosissimo motore 6 cilindri 2 litri, leggermente diverso nella cilindrata e potenziato di circa 60 cv rispetto a quello di serie (che si trova descritta nella scheda relativa alla vettura con il numero di partenza 82). La carrozzeria, bellissima, rivela lo studio aerodinamico alla ricerca delle massime prestazioni. Fu realizzata in Germania da Fritz Fiedler.

Pur se relativamente poco potenti, rispetto alle rivali che disponevano di cilindrata superiori, spesso sovralimentate, le 328 erano vetture vincenti grazie alle doti di penetrazione, leggerezza e maneggevolezza. Con un rivestimento in duralluminio sopra un leggero telaio tubolare, questi spider non superavano i 650 kg di peso. Questa, in particolare, è velocissima con i suoi 200 km orari. Il successo ottenuto al "Gran Premio di Brescia", tredicesima Mille Miglia fu epico: le BMW ottennero il primo, il terzo, il quinto e il sesto posto. A trionfare fu la berlinetta carrozzata dalla Touring di Milano, condotta da Huschke Von Hanstein.





Equipaggio:

H.D. Dambacher (D) - **X**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS

Anno di Costruzione: **1943**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 110 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, longheroni e traverse saldati/coupé, 2 posti.

Note:

La SS, Super Sport, deriva dal modello base, chiamato indifferentemente 6C 256 o 6C 2500, prodotto in 279 esemplari da turismo dal 1939 al 1943, 152 in versione "Coloniale" e 779 in versione Sport, da 95 cv, fino al 1953. Come gli altri modelli di 2500 6C, la SS fu prodotta dal 1939 al 1953. Fino al 1943, l'Alfa ne costruì 75 più 8 nella versione SS corsa (con motore da 125 cv); dal 1947 al 1951, altri 383. Gli ultimi esemplari prodotti prima della guerra costavano 96.000 lire, per il solo autotelaio; nel 1947 il prezzo era salito a 2.600.000 lire, però con la carrozzeria coupé. Già nel 1948, potenza della svalutazione, il prezzo superava i quattro milioni. Il motore a sei cilindri in ghisa, con due alberi a camme, ha la testa e il carter in alluminio. Una particolarità è rappresentata dai freni, a tamburo con sistema idraulico Farina, che ha la particolarità di impedire l'emulsione del liquido e di avvisare il pilota dell'eventuale perdita del medesimo, con evidente vantaggio per la sicurezza. La 256 veniva carrozzata in diversi modi, essendo fornita anche priva di carrozzeria.



Non assegnato.



Equipaggio:

Pierre Adyns (B) - **Bernard Filliers** (B)

Marca Vettura:

D.B. (Deutch-Bonnet) [Francia]

Modello:

CITROEN SPIDER

Anno di Costruzione: **1945**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1950.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.911 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 1.170 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto.

Note:

Questa filante barchetta ha preso parte alla Mille Miglia del 1950 condotta da Simone René e De B. Marchio, senza concludere la gara.

è la quinta vettura sportiva costruita dalla D-B, acronimo ricavato dalle iniziali dei due fondatori, l'ingegner Charles Deutsch e il meccanico René Bonnet.

Le soluzioni aerodinamiche studiate dai due erano assolutamente d'avanguardia. La ricerca della massima penetrazione comportò una linea con passaruota carenati e l'eliminazione di ogni possibile protuberanza degli organi meccanici.

La meccanica, in questo caso, è quella di una delle vetture francesi più famose dell'epoca, la Citroen 11. L'elaborazione del motore garantiva una ventina di cavalli in più dell'originale.

Con meccaniche Panhard, le D-B dominarono la categoria 750 Sport alle Mille Miglia 1952, 1953 e 1954.



Equipaggio:

David Word (USA) - **Donald Osborne** (USA)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100 S BARCHETTA FRUA

Anno di Costruzione: **1946**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 45 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto sport



Equipaggio:

Matthias Joel Laqueur (NL) - **David De Munter** (B)

Marca Vettura:

HRG [Regno Unito]

Modello:

LE MANS LIGHTWEIGHT

Anno di Costruzione: **1946**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.497 cc.

Potenza: 75 cv

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta/corsa biposto.



Equipaggio:

Robert Kauffman (USA) - **Gregor Fiskén** (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS BERLINETTA COMPETIZIONE

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1948, 1949 e 1950.**



Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 110 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, coupè, 2 posti.

Note:

Questo esemplare può vantare una storia di assoluto valore: pilotato da Franco Rol prese il via alla Mille Miglia del 1948 trovandosi costretto ad abbandonare la gara. Molto meglio andò l'anno successivo quando Rol chiuse al terzo posto assoluto per poi ritirarsi nell'edizione successiva. Questa vettura è stata protagonista per diverse stagioni sportive concludendo anche al secondo posto assoluto la Targa Florio del 1949.



Equipaggio:

Wilialak Kennedy (T) - **Keith Riddington** (GB)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

DUNCAN DRONE

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1949.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 104 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: sport biposto.

Note:

Fino al 1948, la Duncan Industries Ltd allestì ventotto vetture, con varie carrozzerie, su telai e meccaniche fornite dalla Donald Healey



Motor Company. Tra queste, una decina furono realizzate in una spartana versione sportiva, la Drone.



Equipaggio:

Ton Ottevanger (NL) - **Arie Van Waardenburg** (NL)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 MM SPYDER NUVOLARI

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,75**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1947.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv a 5800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/aperta, 2 posti.

Note:

Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia del 1947 classificandosi al quarto posto guidata dall'equipaggio Mindetti-Facetti, che concluse la gara in 17 ore e 40 secondi, a poco meno di 30 minuti di distacco dal "capitano" Nuvolari.



Equipaggio:

Gianfranco Mazzola (I) - **Alessio De Angelis** (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100 S BARCHETTA ALA D'ORO

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 45 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto sport



Equipaggio:

Domenic Werder (CH) - **Sandra Copeland** (CH)

Marca Vettura:

BENTLEY [Regno Unito]

Modello:

LE MANS EIGHT

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Super Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri in linea

Cilindrata totale: 5.675 cc.

Potenza: 162 cv.

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tourer.



Equipaggio:

Paolo Danieli (I) - **Massimo Danieli** (I)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 MM SPYDER NUVOLARI

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.443 cc.
Potenza: 80 cv.
Velocità: N.d.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: tubolare aperta, due posti.



Equipaggio:

Ralph Bonanotte (USA) - **William Arnold** (USA)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

2400 ELLIOTT

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 104 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 167 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: berlina due porte.

Note:

Al momento della presentazione, nel 1946, la Elliot fu esposta al pubblico come una delle vetture chiuse di serie più veloci del mondo, venendo cronometrata a circa 168 km/h. Fino al 1950, la Casa di Warwick ne costruì solamente centouno unità. Questa inusuale berlina sportiva costruita da Donald Healey corse la Mille Miglia nel 1948 e 1949, quando il Conte Giovannino Lurani, con Guglielmo Sandri, vinse la categoria Turismo.



Equipaggio:

Michel Perridon (NL) - **Koen Bender** (NL)

Marca Vettura:

TALBOT-LAGO [Francia]

Modello:

T26 GS

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 4.482 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 230 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.

Note:

Nel 1947 la Casa francese di proprietà di Antonio Lago, italiano d'origine, presentò la Grand Sport 26 CV, sia in versione coupé che cabriolet. Il progetto del motore, che esprimeva 190 cv, fu del nuovo ingegnere capo, Carlo Marchetti.

Gli ultimi esemplari della serie, conclusa nel 1956, disponevano di 210 cv.

Tra le caratteristiche è da segnalare un preselettore Wilson del cambio.

Dalla GS fu ricavata anche questa versione sportiva, la T 26 GS, che si guadagnò una buona fama.

L'elaborazione prevedeva una maggiorazione di circa mezzo litro della cilindrata, l'adozione di un doppio albero a camme laterali e di tre carburatori Stromberg.

Alla prima versione da Grand Prix fu presto affiancata, con modifiche quasi esclusivamente della carrozzeria, la versione sport.

Una monoposto da Grand Prix, adattata con parafanghi tipo motocicletta e fari, nel 1950, vinse la 24 Ore di Le Mans condotta da Louis Rosier (che guidò ventitré ore e quaranta minuti) e dal figlio Jean Louis (che guidò i rimanenti venti minuti).

A testimoniare l'eccezionale valore della T26, nel 1951 un'altra T 26 GS fu seconda, dietro la Jaguar C Type. Nel 1952 una diversa T26 GS condusse, guidata da Levegh, la gara per più di 23 ore. A pochi minuti dalla fine fu costretta al ritiro a favore della Mercedes-Benz 300 SL.



Equipaggio:

Massimo Massai (I) - **Lisa Ragionieri** (I)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 B BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.

Note:

La "B" è in pratica la seconda serie della epica 202, con poche modifiche al magnifico coupé dovuto al genio di Pinin Farina.

Realizzato quando la Società di Esercizio Cisitalia era in amministrazione controllata, rappresentò uno degli ultimi tentativi di risanamento prima della chiusura.



Equipaggio:

Stefan Rybczynski (D) - **Sabrina Nebenfuehr** (D)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS SPIDER COLLI

Anno di Costruzione: **1947**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1948.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 140 cv. **Velocità:** 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, longheroni e traverse saldati/
spider due posti.

Note:

Qualcuno crede che le automobili, come se potessero vivere, abbiano dei sentimenti.

Se ciò non fosse impossibile, cosa proverebbe questa Super Sport a tornare sulle strade dove ha corso nel 1947, 1948 e 1949?

Questa bellissima spider, trasformata dallo specialista Canavesi e carrozzata dai fratelli Colli, fu decima alla prima Mille Miglia del dopoguerra, sesta e prima di classe con Bianchetti-Cornaggia medici nel 1948 e cinquantanovesima nel 1949.

Negli anni del dopoguerra questo esemplare disputò moltissime altre corse, quali la targa florioi, il Giro di Sicilia, la Torino-Valentina ecc.



Equipaggio:

Tjeerd Van Den Berg (NL) - **Natalie De Haan** (NL)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 SC BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1950 e 1952.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.



Note:

Il marchio Cisitalia, fondato da Pietro Dusio nel 1946, ha sempre goduto di chiara fama per l'accuratezza dei suoi progetti. Le Cisitalia sono state tutte delle splendide auto, assai innovative, leggerissime e, rispetto alla cilindrata, velocissime. Questo coupé, prodotto in 485 esemplari, è celebre non solo per i risultati sportivi, ma perché uno di essi è conservato nel Museo d'Arte Moderna, il "Moma" di New York. Carrozato da Pinin Farina ha anticipato i canoni estetici dei coupé degli anni Cinquanta. Nulla di particolare sul piano meccanico: sotto il cofano c'è l'universale motore Fiat 1100 opportunamente e magistralmente elaborato. Punti di forza, che fruttarono non pochi successi, sono il basso telaio tubolare e il peso ridotto. Il successo commerciale della vettura fu limitato solo dalla manualità del processo costruttivo e dall'alto prezzo conseguente. Ciò implicò molteplici differenze tra le numerose versioni, aperte e chiuse. Le più importanti sono le versioni sportive: Biposto 1100 Sport, Sport Special e Mille Miglia.



Equipaggio:

Alex Von Mozer (NL) - **Maarten Staps** (B)

Marca Vettura:

STANGUELLINI [Italia]

Modello:

1100 BERLINETTA BERTONE

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 posti



Equipaggio:

Simon Fraser (GB) - **Bernard Leon Georges** (B)

Marca Vettura:

GIANNINI [Italia]

Modello:

FIAT 750 S SILURO

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1949 e 1950.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 743 cc.

Potenza: 45 cv.

Velocità: 145 km/h.



Equipaggio:

Michele Cibaldi (I) - **Andrea Costa** (I)

Marca Vettura:

GILCO MARIANI [Italia]

Modello:

FIAT 1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1949.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 743 cc.

Potenza: 45 cv.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.

Note:

Note:

Agile vettura con carrozzeria a "siluro", è un esemplare unico guidato in questa edizione, come del resto in molte altre rievocazioni, dal regolarista bresciano Michele Cibaldi. Il motore di questa macchina con carrozzeria speciale, che la rende molto simile ad una monoposto da pista, è il FIAT 1100, punto di riferimento di molti assemblatori, opportunamente elaborato da Stanguellini.



Il telaio è il celeberrimo Gilco, sigla dell'azienda di Gilberto Colombo mentre la carrozzeria, dotata di parafanghi di tipo motociclistico, è opera di Mariani di Pistoia. Come su tutte le vetture Sport dell'epoca, i parafanghi potevano essere tolti per le gare in pista e poi rimontati per le prove su strada. Questo esemplare prese parte a molte competizioni con piloti come Bartozzi e Checcacci; nel 1949, condotto da Elio Checcacci, prese il via con il numero 514 alla Mille Miglia, costretto al ritiro nel tratto fra Brescia e Roma.



Equipaggio:

Carlos Federico Carballo (RA) - **Elisabeth Jans** (NL)

Marca Vettura:

BRISTOL [Regno Unito]

Modello:

400

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: coupé 2+1 posti.

Note:

La 400 fu la prima vettura costruita dalla Bristol Aeroplane Co., nel 1947.

Stilisticamente e meccanicamente ricalca la BMW 327/328 anteguerra. La Casa, infatti, produceva in Inghilterra copie degli eccezionali motori tedeschi, in collaborazione con la Frazer Nash di H.J. Aldington.

Lo stesso Aldington e il Conte Giovannino Lurani presero parte alla Mille Miglia del 1949 con una Bristol 400, ottenendo un lusinghiero tredicesimo posto assoluto ed il terzo della classe "Turismo oltre 1100 cc", dietro le più potenti Healey.

Dal 1947 al 1950 la 400 fu prodotta in settecento esemplari.



Equipaggio:

Rolf Dombrowsky (D) - **Sascha Dombrowsky** (D)

Marca Vettura:

MOTOR RG (REMO GATTAI) [Italia]

Modello:

RG 1 1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**



Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1952 e 1953.**

Dati Tecnici:

Motore: Lancia Ardea 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: ridotta a 750 cc.

Potenza: 30 cv.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: origine FIAT 500, aperta, 2 posti

Note:

Questa FIAT Motor RG 1 ha partecipato alla Mille Miglia nel 1952 - quando, guidata da Osvaldo Peri, chiuse al duecentottantunesimo posto - e nel 1953, anno nel quale, nelle mani di Enrico Neri, terminò la gara al centottantaseiesimo posto assoluto. Si tratta senza ombra di dubbio di un esemplare di grande interesse, nato nel 1948 dal genio di Remo Gattai, un preparatore di Prato che partì da un telaio di una Topolino per montare un motore della Lancia Ardea da 903 cc, ridotto fino a 750 cc per competere nelle classi minori. La macchina nacque con carrozzeria siluro e parafanghi motociclistici che potevano essere rimossi comodamente in qualsiasi momento.



Equipaggio:

Philip Greader (AUS) - **Joanne Lambert Smith** (NZ)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

2400 ELLIOTT

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1948.**

**Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 2.443 cc.**Potenza:** 104 cv a 4.500 giri/m.**Velocità:** 167 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozzeria:** berlina due porte.**Note:**

Al momento della presentazione, nel 1946, la Elliot fu esposta al pubblico come una delle vetture chiuse di serie più veloci del mondo, venendo cronometrata a circa 168 km/h. Fino al 1950, la Casa di Warwick ne costruì solamente centouno unità. Questa inusuale berlina sportiva costruita da Donald Healey corse la Mille Miglia nel 1948 e 1949, quando il Conte Giovannino Lurani, con Guglielmo Sandri, vinse la categoria Turismo. Questo esemplare partecipò all'edizione del 1948, con l'equipaggio Haines-Haller, costretti al ritiro.

*Equipaggio:***Tom Vandekerckhove** (B) - **Alexander Vanhee** (B)*Marca Vettura:***FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino)** [Italia]*Modello:***1100 S BERLINETTA "GOBBONE"***Anno di Costruzione:* **1948***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,55****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.089 cc.**Potenza:** 51 cv. a 5.200 giri/m.**Velocità:** 155 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** berlinetta, 2 posti.**Note:**

La 1100 S fu una delle più famose e vittoriose Fiat del dopoguerra.

Basandosi sulla meccanica della 508 C, prima di classe alla Mille Miglia 1938, l'ingegner Dante Giacosa mise a frutto l'esperienza maturata curando la monoposto Cisitalia del 1946 (dalle ore 17 in poi, con benedizione Fiat) approntando una potente berlinetta molto aerodinamica. Il debutto alla Mille Miglia del 1947 la vide quinta assoluta, dietro alle Cisitalia che adottavano lo stesso motore di Giacosa. Queste ultime erano però avvantaggiate dal favoloso tubolare di Dusio e dalla maggior potenza, ottenuta senza sottostare agli obblighi di affidabilità della produzione di serie.

Con l'aggiunta alla sigla della faticida emme-emme, sinonimo di alcuni cv in più, consumò la sua vendetta nel 1948, aggiudicandosi il 2°, 3° e 4° posto assoluto, superando alla grande vetture speciali e di gran lunga più potenti.

La sua carrozzeria ricalca, ammodernato, il tema stilistico della berlinetta aerodinamica a due posti a coda tronca d'anteguerra. Da qui il soprannome "gobbone". Curioso notare che tale linea fu adottata dopo che Giacosa rilevò come il tipo "giardinetta", station wagon diremmo oggi, del modello di serie era più veloce di quello normale. Dal punto di vista meccanico è da notare il motore, dotato di circuito di lubrificazione con radiatore olio, adozione di pompa acqua centrifuga, cuscinetti di banco e di biella su guscio sottile, albero a camme mosso da ingranaggi e non da catena. La velocità massima del modello di serie era di 150 km/h. La FIAT ne produsse complessivamente 401; questo esemplare, uscito dalla fabbrica torinese nel 1948, fu acquistato da Faustino Campostella nel 1950 che, partecipando alla Mille Miglia nel 1953, 1954 e 1955, ottenne il miglior risultato assoluto alla seconda partecipazione, presentandosi al via come auto ufficiale della squadra Stanguellini e chiudendo al centoventottesimo posto.

*Equipaggio:***Umberto Galloni** (I) - **Diego Lonati** (I)*Marca Vettura:***ALFA ROMEO** [Italia]*Modello:***6C 2500 SPORT "FRECCIA D'ORO"***Anno di Costruzione:* **1948***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,4****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri.**Cilindrata totale:** 2.443 cc.**Potenza:** 90 cv a 4.600 giri/m.**Velocità:** 155 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 1 carburatore doppiocorpo invertito.**Telaio/carrozzeria:** berlina 5/6 posti/monoblocco, longheroni e traverse saldati.**Note:**

La Freccia d'Oro fu la prima vettura costruita dall'Alfa Romeo dopo la guerra. La carrozzeria, saldata al telaio, venne prodotta direttamente dalla Casa. La forma aerodinamica è assai elegante e

dispone di tre posti anteriori e due posteriori. La meccanica si basa su quella della 6C 2500 del 1939, dalla quale differisce solo per il comando del cambio posto sotto il volante. Dal 1947 al 1952 venne prodotta in 680 esemplari. Alla Mille Miglia ottenne ottimi risultati nella Categoria Turismo, dove fu seconda (dodicesimo posto assoluto) con Sanesi-Venturi nel 1949 e vincitrice (ventesimo posto assoluto) con Cornaggia Medici-Mantegazza nel 1950.



Equipaggio:

Haruo Masuda (J) - Yoshiko Masuda (J)

Marca Vettura:

CISITALIA COLOMBO [Italia]

Modello:

SPYDER

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 51 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.

Note:

Haruo Masuda, appassionatissimo della Mille Miglia fin dagli anni Ottanta, è l'organizzatore della versione giapponese della Freccia Rossa, la "Festa Mille Miglia" che si tiene ogni anno con partenza da Tokio.



Equipaggio:

Mark Cooper (GB) - Paul De Turris (GB)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 MM SPYDER NUVOLARI

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv a 5800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/aperta, 2 posti.

Note:

La Spider MM, come le altre 202, rispetto alle quali disponeva di un motore più compresso, era frutto della collaborazione tra Giovanni Savonuzzi e l'azienda di Pietro Dusio. La carrozzeria in alluminio e il telaio tubolare la rendevano leggerissima e il propulsore, seppur il basamento fosse quello del solito Fiat 1100, dopo esser passato tra le mani di Dusio, esprimeva la potenza necessaria a farla primeggiare. Dopo la Mille Miglia del 1947, in onore dell'impresa del "Mantovano Volante", venne denominata "tipo Nuvolari". A bordo della leggerissima 202, "Nivola" compì una delle sue memorabili gesta, dominando la gara fino a Torino, davanti a vetture con cilindrata e potenze ben superiori a quelle del suo 1100 cc. Solo nei 240 km di autostrada che portavano al traguardo di Brescia, sotto una pioggia battente che frenava la sua spider, dovette arrendersi alla rimonta della berlinetta Touring, con motore Alfa Romeo di cilindrata quasi tripla, condotta da Romano-Biondetti. Secondo, ma vincitore morale di quella Mille Miglia. Una curiosità: la S della sigla indica la parola spider (o spyder), che si ritiene sia stata usata per la prima volta proprio da Dusio per indicare una vettura aperta a due posti, ispirandosi ad una carrozza biposto ottocentesca con telaio simile ad un ragno. Un'altra versione vuole invece che il telaio della capotte somigliasse ad un ragno. Come che sia, da allora la parola inglese spider identifica nel mondo le biposto scoperte italiane.



Equipaggio:

Eugenio Ercoli (I) - Elis Garuti (I)

Marca Vettura:

ERMINI-FIAT [Italia]

Modello:

1100 SPORT ALA D'ORO

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1948 e 1955.**



Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.089 cc.**Potenza:** 63 cv.**Velocità:** 170 km/h.**Alimentazione:** aspirata due carburatori.**Telaio/carrozzeria:** biposto sport.**Note:**

Questo esemplare fu allestito dal concessionario Fiat di Firenze, Scotti, partendo da un telaio 1100 Fiat del 1938, modificato, scatolato e quindi carrozzato da Ala d'Oro. Il motore fu sapientemente elaborato da Pasquino Ermini, utilizzando un basamento Fiat 1100 che fu trasformato in bialbero.

La vettura fu preparata per la Mille Miglia del 1948, durante la quale subì un grave incidente. Ricoverata presso la Carrozzeria Mariani di Pistoia, la livrea fu modificata nella configurazione attuale.

Aggiornata nella meccanica, prese parte pure alla Mille Miglia del 1955.

*Equipaggio:***Nick Brayshaw** (GB) - **Nathan Lang** (GB)*Marca Vettura:***HEALEY** [Regno Unito]*Modello:***WESTLAND ROADSTER***Anno di Costruzione:* **1948***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport Produzione***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,55****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 2.443 cc.**Potenza:** 104 cv a 4.500 giri/m.**Velocità:** 160 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozzeria:** aperta.**Note:**

La Westland fu la prima vettura messa in produzione dalla Donald Healey Motor Company: presentata nel 1946, diede il via ad una serie di vetture, co-progettate insieme ad Achille Sampietro, con motore Riley 2400. Dal 1956 al 1950, la Westland fu costruita in sessantacinque esemplari.

Lo stesso Don Healey, in compagnia del figlio Geoffrey, prese parte con una Westland alla Mille Miglia del 1948, chiudendo al nono posto.

Nel 1949, con una Westland, Geoffrey Healey e il forte pilota Tommy Wisdom furono decimi assoluti, aggiudicandosi la categoria Turismo.

*Equipaggio:***Masaaki Kurihara** (J) - **Atsuko Kurihara** (J)*Marca Vettura:***MASERATI** [Italia]*Modello:***A6 GCS "MONOFARO"***Anno di Costruzione:* **1948***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,7****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.978,5 cc.**Potenza:** 125 cv a 6.000 giri/m.**Velocità:** 200 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 3 carburatori Weber.**Telaio/carrozzeria:** tubolare con longheroni e traverse/sport biposto.**Note:**

La A6 GCS fu forse il più fortunato modello del Tridente: 6 sono i cilindri, G indica la fusione in ghisa del basamento e CS spiega la destinazione della vettura: corse sport.

La prima serie fu presentata nel 1947, naturale evoluzione sportiva, nonché supporto promozionale della A6 1500, la nuova Maserati presentata nel 1946 da Pininfarina (studiata durante il conflitto, mentre dallo stabilimento uscivano macchine utensili e motocarri). Nella sua lunga carriera agonistica, nelle diverse serie e carrozzerie, la A6 GCS fu l'auto che conquistò il maggior numero di vittorie, nonostante la qualificata concorrenza, Ferrari in testa.

La carrozzeria è di tipo a siluro, con ruote scoperte ricopribili da piccoli parafanghi per le corse su strada.

Alcuni dei primi esemplari, chiamati "monofaro", sono caratterizzati da un unico grande faro centrale al centro della griglia del radiatore: ciò era consentito dal regolamento del tempo, anche se gli esemplari impiegati alla Mille Miglia utilizzavano altri due fari supplementari per illuminare adeguatamente le strade nel tratto notturno (in verità con poca fortuna, nonostante un'assidua partecipazione).

Il telaio fu realizzato dalla Gilco, in tubi a sezione ellittica senza saldature.

Il motore della A6, da un litro e mezzo, fu incrementato nella cilindrata e portato al limite dei due litri. La potenza dei due primi esemplari era attorno ai 115 cv; ben presto, con una serie di migliorie, i cavalli salirono a 130. L'alto rapporto di compressione del motore e l'adozione di tre carburatori imposero l'uso di una miscela a base di alcool metilico come carburante.

Questo modello rappresentò per la Casa, che nel 1940 si era trasferita da Bologna a Modena, uno dei successi più clamorosi, grazie al ritorno d'immagine garantito dalle numerose vittorie. Gli esemplari costruiti furono sedici, dal 1947 al 1953, quando fu presentata la nuova serie A6 GCS/53 completamente rinnovata, con una magnifica carrozzeria disegnata da Fantuzzi.

Questo esemplare, praticamente all'esordio, vinse il Gran Premio di Modena, guidato nientemeno che da Alberto Ascari e Luigi Villorosi, probabilmente i migliori piloti italiani dell'epoca. L'anno successivo, prese il via alla Mille Miglia con i colori della Scuderia Ambrosiana:

al volante Salvatore Ammendola che però non ebbe fortuna, ritirandosi. Negli anni Cinquanta, questa Maserati fu venduta in Sudamerica, precisamente in Argentina, partecipando a numerose gare locali prima di tornare in Italia.



Equipaggio:

Lars Rolner (DK) - **Annette Rolner** (DK)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100 MM BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 51 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 posti.



Equipaggio:

Bruno Patriarca (I) - **Claudio Alfonsi** (I)

Marca Vettura:

PATRIARCA [Italia]

Modello:

FIAT 1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto sport.



Equipaggio:

Peter Paul Ockers (NL) - **Lorenzo Lenarduzzi** (I)



Marca Vettura:

ZANUSSI [Italia]

Modello:

750 SPORT

Anno di Costruzione: **1948**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1951.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 647 cc.

Potenza: 40 cv.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto sport.

Note:

Questa piccola barchetta, preparata a Treviso da Fioravante Zanussi ha partecipato alla Mille Miglia del 1949 e 1951. La carrozzeria era opera di Tullio Vendrame.



Equipaggio:

Adrian Berry (GB) - **Hannah Goodman** (GB)

Marca Vettura:

BRISTOL [Regno Unito]

Modello: **400 FARINA**

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: coupé 2+1 posti.



Equipaggio:

Joost Bert (B) - **Piet Huysentruyt** (B)

Marca Vettura:

HW (poi **HWM - Hershman and Walton Motors**) [Regno Unito]

Modello:

ALTA 2000 SPORT B1

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.998 cc.

Potenza: 110 cv. **Velocità:** 190 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

Prima di fondare la HWM, nel 1949, Heath e Abecassis possedevano già un'officina a Walton, che si chiamava HW Motors Ltd. La loro prima costruzione utilizzava un motore due litri della Alta Car and Engineering Ltd, fondata nel 1931 a Kingston-upon-Thames, da Geoffrey Taylor. Nel dopoguerra, Taylor progettò una vettura sport che non uscì mai dallo stabilimento; il motore fu però utilizzato da HWM e Connaught. Proprio con una Connaught, Terry Brooks vinse il G.P. d'Inghilterra del 1954. Dalla metà degli anni Cinquanta, la Alta si dedicò ad altri settori meccanici, abbandonando il motorismo sportivo.



Equipaggio:

Luca Bortolotti (I) - **Maurizia Bompani** (I)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.488,2 cc.

Potenza: 65 cv a 4.700 giri/m.

Velocità: 153 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare con longheroni e traverse/coupé 2+2 posti.

Note:

Nel periodo tra le due guerre i fratelli Maserati si dedicarono

esclusivamente alla costruzione di veicoli da competizione. Ottimi tecnici, si rivelarono meno abili come amministratori trovandosi costretti a cedere, nel 1937, il pacchetto di maggioranza alla famiglia Orsi che, come prima mossa, trasferì la fabbrica da Bologna a Modena dove si trovavano le loro altre attività. Le serie più vendute della Maserati, fino ad allora, erano di 25/30 esemplari. A dare inizio ad una nuova era e, contemporaneamente, alla produzione in piccola serie, fu la A6 che in seguito, con il motore maggiorato a due litri, sarà la capostipite di uno tra i più fortunati modelli della casa. Studiata durante il conflitto, mentre dallo stabilimento uscivano macchine utensili e motocarri, la berlinetta a sei cilindri fu presentata già nel 1946 da Pininfarina, che ne produrrà, fino al 1950, 61 esemplari. Nel 1951 fu sostituita dalla A6G.



Equipaggio:

Marco Becchetti (I) - **Giorgio Becchetti** (I)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

2400 SILVERSTONE D-TYPE

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 104 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.

Note:

La Silverstone, che prende ovviamente il nome dal circuito omonimo, fu la più sportiva tra tutte le Healey; fu costruita in 104 esemplari tra il 1949 e il 1950. Il telaio accorciato, i parafanghi staccati tipo motocicletta e la spartana carrozzeria in alluminio, le conferiscono una grinta particolare. Si tratta della versione sport biposto della serie Healey con motore Riley 2400, che in altre sue versioni come la Elliot, la Westland o la Tickford, parteciparono alle prime Mille Miglia del periodo postbellico.

Lo stesso Don Healey, in compagnia del figlio Geoffrey, prese parte con una Silverstone alla Mille Miglia del 1950. La seconda serie prese il nome di E-Type.



Equipaggio:

Adolphus Leonardus Jans (NL) - **Lars Andreas Jans** (NL)

Marca Vettura:
VERITAS [Germania]

Modello:

RS

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 205 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport biposto.



Equipaggio:

Luc Brandts (NL) - **X**

Marca Vettura:

DAGRADA [Italia]

Modello:

FIAT 750 SILURO

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1950.

Dati Tecnici:

Motore: 2 cilindri. **Cilindrata totale:** 750 cc. **Potenza:** 45 cv.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata. **Telaio/carrozzeria:** sport, siluro, 2 posti.

Note:

Questa vettura fu costruita da Angelo Dagrada nel 1949, insieme ad altri tre esemplari simili, e rappresenta il fiore all'occhiello dell'artigiano milanese, famoso per saper costruire in autonomia ottime carrozzerie barchette. Questa macchina, in particolare,



partecipò alla Mille Miglia del 1950, con Franco Bordoni e Angelo Dagrada, costretti al ritiro dopo meno di nove ore di corsa. Dagrada vendette la vettura nel 1961: attualmente è di proprietà di un collezionista belga.



Equipaggio:

Piero Quercioli (I) - **Marco Monducci** (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

BERNARDINI 1100 SILURO

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.090 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/aperta.



Equipaggio:

Luciano Zini (I) - **Luca Asnaghi** (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

APRILIA 1500

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.486 cc.

Potenza: 48 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 127 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/berlina, 4 posti.



Equipaggio:

Johan Lont (NL) - **X**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 110 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, 2 posti.



Equipaggio:

John Rowe (AUS) - **Martin Bullock** (AUS)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

2400 SILVERSTONE D-TYPE

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 104 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.



Equipaggio:

Alessandro Podini (I) - **X**

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 SC BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.



Equipaggio:

Anna Lepetukhina (RUS) - **Tatiana Titova** (RUS)

Marca Vettura:

GIANNINI [Italia]

Modello:

FIAT 750 S SILURO

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1950**.



Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 743 cc.

Potenza: 55 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.

Note:

Questa piccola sportiva italiana portata in corsa dall'equipaggio femminile russo ha preso il via anche alla Mille Miglia del 1950.



Equipaggio:

Giovanni Angelo Caniggia (I) - **Mario Caniggia** (I)

Marca Vettura:

O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)

[Italia]

Modello:

MT 4 1350 berlinetta Vignale

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1350 cc.

Potenza: 82 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta Vignale.

Note:

Questo esemplare ufficiale O.S.C.A fu costruito nel 1949 con carrozzeria siluro e affidato al pilota Dorino Serafini. Con il pilota pesarese, nello stesso anno, partecipò alla Coppa Toscana al Circuito di Pescara, al Circuito di Senigallia, al Premio del Lemano F.2 di Losanna, al Circuito di San Giusto di Trieste, al Gran premio di Madrid e al Giro di Sicilia Targa Florio del 1950. Nel 1951, anno in cui vinse la Mille Miglia, fu acquistata dal grande Gigi Villorosi, che la fece riallestire da Vignale con carrozzeria berlinetta, finitura bicolore. Dal 1953, con lo svizzero John Du Puy partecipò a varie competizioni.



Equipaggio:

Iain Worthington (GB) - **John Lecutier** (GB)

Marca Vettura:

BRISTOL [Regno Unito]

Modello:

400

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata, tre carburatori invertiti Solex.

Telaio/carrozzeria: coupé 2+1 posti.



Equipaggio:

Roland De Boer (NL) - **Jaqueline De Boer** (NL)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 110 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, longheroni e traverse saldati/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

Bob Bishop (USA) - **Chris La Porte** (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

6C 2500 SS COUPÉ TOURING

Anno di Costruzione: **1949**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 110 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori orizzontali.

Telaio/carrozzeria: monoblocco, longheroni e traverse saldati/coupé, 2 posti.



Non assegnato.



Equipaggio:

Hans-Martin Schneeberger (CH) - **Shirin Schneeberger** (CH)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]



Modello:

XK 120 OTS LIGHTWEIGHT

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1950.**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti.

Note:

Questa Jaguar XK 120 Open Two Seater è una "Lightweight" o "Alloy", ad indicare la leggera carrozzeria in alluminio. Partecipò alla Mille Miglia del 1950.



Equipaggio:

Thomas Smith (USA) - **Donald Polak** (USA)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.488,2 cc.

Potenza: 65 cv a 4.700 giri/m.

Velocità: 153 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare con longheroni e traverse/coupé 2+2 posti.



Equipaggio:

Daniele Cerrato (I) - **Anna Lisa Moscatelli** (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1400

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1951, 1952 e 1953.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.395cc.

Potenza: 50cv

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina, 2 più 2 posti.

Note:

Questa Fiat 1400 ha vinto la Mille Miglia nel 1951 nella classe Turismo Nazionale guidata da Ottorino Monaco. Prese il via alla corsa bresciana anche nel 1950 e nel 1952 senza però ottenere



risultati di grande prestigio.



Equipaggio:

Wilfried Bechtolsheimer (GB) - **Colin Beanstead** (GB)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

195 S INTER BERLINETTA GHIA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.
Cilindrata totale: 2.341,2 cc.
Potenza: 135 cv a 6.000 giri/m.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: 1 carburatore doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse tubolari/berlinetta.

Note:

La Inter, commercializzata nel 1951 in 26 esemplari con carrozzeria chiusa (di cui 10 Ghia, 10 Vignale e 4 Touring), è la versione Gran Turismo della 195 S, derivata direttamente dalla 166 S, la prima Ferrari, e diede origine alla 212 di Formula Uno dato che in quegli anni Ferrari vagliava preventivamente un progetto per la massima formula su una vettura sport.

La versione S, con Giannino Marzotto in doppiopetto al volante, si impose nell'edizione 1950 della Mille Miglia.

Fu una delle vittorie alla Mille Miglia entrate nella leggenda perché il pilota di Valdagno, allora pressoché sconosciuto, corse tutta la gara indossando un doppiopetto di flanella grigia e cravatta annodata. Il motore è il classico dodici cilindri a "V" di 60°, di 2.341,02 cc, (la cilindrata unitaria è di 195,08), disegnato da Colombo, originariamente da due litri e rialesato, fu montato a insaputa di Marzotto stesso, convinto di condurre una normale 195 e non una "S".

Il motore è il classico dodici cilindri a "V" di 60°, di 2.341,02 cc, (la cilindrata unitaria è di 195,08), disegnato da Colombo, con una cinquantina di cv in meno rispetto ai 170 cv, al regime di 7.000 giri al minuto, della S.



Equipaggio:

Luciano Attardo Parrinello (I) - X

Marca Vettura:

PATRIARCA [Italia]

Modello:

750 SPORT

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1950 e 1955.

Dati Tecnici:



Equipaggio:

Warren Kennedy (GB) - Eter Bonham-Christy (GB)

Marca Vettura:

NASH HEALEY [USA/Regno Unito]

Modello:

SPORTS SPIDER

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 3.850 cc.
Potenza: 150 cv.
Velocità: 200 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Richard Rawlins (USA) - Jim Helfrich (USA)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

340 AMERICA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1951.

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.
Cilindrata totale: 4.101,66 cc.
Potenza: 230 cv.
Velocità: 240 km/h.
Alimentazione: 3 carburatori Weber quadricorpo.
Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:

Un pezzo di storia torna sulle strade della Mille Miglia: è la vettura



con la quale il grande Gigi Villorosi si aggiudicò la Mille Miglia del 1951.

Villorosi, al quale il motore 340 era destinato per la Mille Miglia del '51, convinse il riluttante Ferrari ad allestirgli una berlinetta chiusa, munita addirittura di silenziatori. Le quasi tredici ore di gara non furono affatto comode come Villorosi sperava: dopo un'uscita di strada sul ponte di Ferrara, che deturpò la bella linea di Vignale (ispiratrice poi di quella delle 250), ruppe il cambio, bloccato in quarta marcia. Sul tratto appenninico, bagnato dalla pioggia, Villorosi fu costretto ad autentici funambolismi per riportare a Brescia la 340 vittoriosa.

La presentazione di questo modello avvenne al Salone di Parigi del 1951. Il propulsore della 340, un esuberante quattro litri, derivava dal motore della Formula 1 di Lampredi. Il debutto su strada avvenne alla Carrera Panamericana, sulle due vetture di Ascari e Villorosi: da qui il nome America. Dal 1951 al 1953 la 340 America fu realizzata in 22 esemplari, con diverse carrozzerie.

Una curiosità: fra le 340 America che hanno preso parto alla Mille Miglia, questa di Villorosi fu l'unica a portare a termine la gara. Sempre nel 1951, infatti, le tre barchette Touring di Ascari, Vittorio Marzotto e Serafini furono costrette al ritiro, così come nel 1952 la spider Fontana di Comotti e la barchetta Vignale di Taruffi. Nel 1953 sarà però un'altra 340, la MM, a riconquistare il primo posto con Giannino Marzotto.



Equipaggio:

Robert Peil (D) - **Gariele Peil** (D)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.488,2 cc.

Potenza: 65 cv a 4.700 giri/m.

Velocità: 153 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare con longheroni e traverse/coupé 2+2 posti.



Equipaggio:

Steven O'leary (GB) - **Robert Eels** (GB)

Marca Vettura:

HEALEY [Regno Unito]

Modello:

2400 SILVERSTONE E-TYPE

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.443 cc.

Potenza: 104 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.



Equipaggio:

Ivan Sabbe (B) - **Laurens Sabbe** (B)

Marca Vettura:

ZAGATO [Italia]

Modello:

FIAT 1100 E COUPÉ

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1954.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 45 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 porte.

Modello d'iscrizione da spedire alla Commissione Sportiva Regionale Italiana 100000
M I L L E M I G L I A
Da compilarsi a macchina ed evitare errori

AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA
TELEFONO 1492
XXI MILLE MIGLIA
1-2 maggio 1954

CONCORRENTI E SOLE		CATEGORIA		CATEGORIA		CATEGORIA	
Nome	Indirizzo	Modello	Classe	Modello	Classe	Modello	Classe
Gandini Giancarlo	541						
Fontana Stefano	1073						
Chastan Giorgio	1414						
VETTURE SPORT ESPERIMENTALE		VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI		VETTURE GRAN TURISMO			
Classe libera		Classe libera		Classe libera			

Declaro per me e per i gruppi concorrenti di osservare l'Atto organizzativo, i Regolamenti Sportivi e tutti gli statuti della gara, nonché i loro integrali e derivanti, da ogni responsabilità, e rinunciare ad ogni ricorso al tribunale o a Tribunale per fatti derivanti durante la competizione.

Unire la tessera d'iscrizione finita in L. 30.000 (fino al giorno 10 aprile).

--- -- -- -- -- 50.000 (dal 11 al 20 aprile).

(firma e data) FIRMA DEL CONCORRENTE

Note:

Questo esemplare, allestito dalla Zagato di Milano su meccanica FIAT 1100 Sport, ha preso il via alla Mille Miglia del 1954.



Equipaggio:

Christian Van Bruggen (NL) - **Renè Schelvis** (NL)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 SC BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.



Equipaggio:

Eric Van Dijk (NL) - **X**

Marca Vettura:

TALBOT-LAGO [Francia]

Modello:

T26 GS BERLINETTE

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 4.482 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 230 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.

Telaio/carrozzeria: sport, 2 posti.



Equipaggio:

Michael Knaepple (D) - **Kerstin Knaepple** (D)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS SE ROADSTER

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 210 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti

Note:

Sulle versioni SE (cioè Special Equipment, cioè, in inglese, "Equipaggiamento speciale"), oltre alle ruote a raggi, l'equipaggiamento prevedeva anche sospensione più rigide, un motore più potente ed un doppio sistema di scarico. La testata della C-Type, dove la "C" sta per Competizione, forniva 30 cv in più.



Equipaggio:

Loris Vazzoler (I) - **Giuseppe Giuliano** (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B20 GT 2000 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 75 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 162 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore monocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.

Note:

Questa velocissima GT ottenne innumerevoli successi, ma il risultato più importante fu il secondo posto assoluto di Giovanni Bracco, alla Mille Miglia del 1951, davanti a due Ferrari e dietro solo alla 340 da 4.100 cc di Villorosi. Il disegno originale era di Felice Mario Boano (ai tempi titolare della Ghia), ma la realizzazione dei primi 98 esemplari fu affidata alla Carrozzeria Viotti. Considerate le numerose, inaspettate, richieste del mercato, la produzione venne affidata a Pinin Farina che apportò alcuni ritocchi al design della vettura. Il motore due litri della prima serie (500 esemplari costruiti) del 1951, erogava 75 cv a 4.500 giri/m che le consentivano una velocità di poco superiore ai 160 km/h. Per le corse guadagnava 20 cv e 15 km/h. La seconda serie, un poco più potente e veloce con i suoi 80 cv a 5.000 giri/m, venne realizzata in 231 unità. Dalla terza serie (720 costruite) nel 1953, per soddisfare le esigenze della clientela, angustiata dallo sprint dell'Alfa Romeo, la cilindrata venne portata a 2.451 cc, per una potenza di 118 cv. La quarta serie, meccanicamente invariata, fu la più numerosa con i suoi 845

esemplari. Nel 1956, con la quinta serie di 120 esemplari, il motore, perse 8 dei 118 cv delle due serie precedenti. Nel 1957 apparve l'ultima serie, la 6a, che rimase sostanzialmente invariata, tranne che per ritocchi al motore, che riguadagnò 2 cv: furono 195 le GT dell'ultima serie della B 20.

Si tratta della vettura che ispirò quel concetto di Coupé Gran Turismo all'italiana che fece scuola in tutto il mondo.



Equipaggio:

Iones Bigliardi (I) - Mauro Bigliardi (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

500 C "TOPOLINO"

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,2**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 569 cc.

Potenza: 13 a 4.000 giri/m.

Velocità: 85 km/h.

Alimentazione: a gravità, un carburatore Solex.

Telaio/carrozzeria: berlina, 2 posti.

Note:

Una vettura entrata di diritto nel costume italiano: è la Topolino. La prima serie, poi chiamata 500 A, fu presentata nel giugno del 1936 e venduta ad un prezzo inferiore alle diecimila lire: al momento del primo lancio costava 8.900 lire. Questa versione ha il motore a quattro cilindri con valvole laterali di 569 cc. La potenza originale era di soli 13 cv a 4.000 giri al minuto con una velocità di 85 km/h, ma l'assiduo lavoro di molti preparatori aumentò rapidamente queste prestazioni che il generoso motore (con carburatore orizzontale e valvole laterali), progettato dall'ingegner Dante Giacosa, seppe accettare senza troppe rotture. Il cambio è a quattro rapporti, con i soli due superiori sincronizzati. Tra le curiosità, innumerevoli per questa vettura entrata nella leggenda, quella che i paraurti erano a richiesta; un optional, diremmo oggi. La gran parte delle vetture consegnate aveva il tettuccio apribile. La linea della Topolino risente l'impostazione stilistica della "1500" nata l'anno prima. Dopo averne prodotte 46.000 la FIAT decise di modificare la sospensione posteriore: nacque così la cosiddetta Topolino "balestra lunga" che rimase in produzione fino al 1948. In quell'anno vide la luce la versione "B" con un motore potenziato e valvole in testa. Nel 1949 entrò in produzione la "C", con una nuova carrozzeria con fari incassati nei parafanghi per tutte e tre le versioni: berlina, belvedere, giardinetta. Un dato per misurare il successo di questa vettura: dal 1936 al 1955 sono state prodotte 376.370 FIAT 500 "Topolino".

Fin dalla nascita la Topolino favorì, grazie ai costi limitati, la partecipazione "di massa" di molti dilettanti alla Mille Miglia. Con

questa vettura, protagonista della prima motorizzazione popolare in Italia, un gran numero di piloti partecipò alle Mille Miglia nel dopoguerra: nei primi anni '50, furono più di 120 le Topolino iscritte a ciascuna edizione.



Equipaggio:

Sebastian Vanhee (B) - William Vanhee (B)

Marca Vettura:

ERMINI [Italia]

Modello:

1100 SPORT

aCategoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1951.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 95 cv.

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare/barchetta sport.

Note:

Una vettura particolare: ha preso il via alla Mille Miglia del 1951, dove si presentò nell'attuale colorazione azzurro carta da zucchero, con l'equipaggio Bertolucci-Bertolucci.

Costruita per Piero Scotti, l'abitacolo ospitò un collaudatore d'eccezione: Mike Hawthorn che sulla pista di Modena effettuò una prova di velocità. L'inglese divenne, sette anni dopo, campione del mondo di Formula 1.

Con Piero Scotti, questo esemplare disputò la Targa Florio e si aggiudicò il Campionato Italiano della categoria 1100 Sport Internazionale del 1950.





Equipaggio:

John Grono (GB) - **X**

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS SPORTS

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti

Note:

Subito dopo la Seconda Guerra mondiale, trasformata la Swallow Sidecar in Jaguar, dal nome del suo più riuscito modello, William Lyons commissionò al suo capo progettista, William Heydes, un motore assolutamente eccezionale, destinato alla prima vettura da produrre dopo la fine del conflitto. Nacque così il motore XK, un tre litri e mezzo che, maggiorato prima a 3.800 cc e poi a 4.200 cc, ha equipaggiato le veloci berline o le sportive Jaguar per oltre quarant'anni, concedendosi il lusso di conquistare, tra l'altro, cinque edizioni di Le Mans con i modelli "C" e "D". La prima vettura a montare questo propulsore fu proprio la XK 120. Come poi per le evoluzioni di questo modello, la XK 140 e la XK 150, le cifre dopo la sigla indicano la velocità massima, 120 miglia orarie. Le versioni prodotte furono tre: la OTS (open two-seater) o Roadster (7.612 esemplari dal 1949 al 1954), la Coupé (2.678 esemplari dal 1951 al 1954) e una seconda versione aperta, la Drop head coupé (1.765 esemplari dal 1953 al 1954) riconoscibile dai grossi montanti del parabrezza con deflettori. Nel 1955, iniziò la produzione, nelle medesime versioni, della XK 140. Il fascino della splendida carrozzeria aerodinamica rimase immutato negli anni tanto da consentire, nel 1958, la presentazione di una terza versione, la XK 150, prodotta fino al 1961, quando nacque la XKE, meglio conosciuta solo come E Type, con una versione aggiornata dello straordinario motore del 1948. Una delle XK 120 più famose fu quella di colore bordeaux, con bandiere italiane e britanniche dipinte sui parafanghi, con la quale Clemente Biondetti partecipò alla Mille Miglia, facendola poi ricarozzare, in Italia, con un'esclusiva livrea di colore rosso, negli anni Cinquanta. Con Johnson-Lea, una XK 120 fu quinta alla Mille Miglia del 1950.



Equipaggio:

Marc Lenert (L) - **Paul Welbes** (L)



Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B21 BERLINA

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1952.**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 70 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 145 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore monocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/berlina, 4 posti.

Note:

La lunga ed affollata serie delle Aurelia, erede designata della fortunatissima Aprilia, ebbe inizio nel 1950 con la berlina B10 motorizzata con un 1.754 cc. All'inizio del 1951 la Lancia mise in commercio la B21, con una carrozzeria identica alla B10 ma con un motore GT. Le Aurelia disponevano di una meccanica raffinata, curata da Vittorio Jano, l'uomo che con le Alfa Romeo da lui progettate aveva dominato le corse per i dieci anni a cavallo tra i Venti ed i Trenta.

Decisamente interessanti, nello specifico, alcune soluzioni quali gruppo frizione-cambio in blocco al retrotreno e i tamburi dei freni al centro della vettura anziché alle ruote. Le Aurelia berlina parteciparono numerosissime alle varie edizioni della Mille Miglia ma, nella loro categoria, trovarono un avversario spesso insormontabile nella Alfona 1900. Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia del 1952 con il numero 207 che ancora oggi è dipinto sulla carrozzeria.



Equipaggio:

Stuart Dyble (GB) - **Amanda Stretton** (GB)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS SPORTS

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Andreas Pohl (D) - **Nathalie Pohl** (D)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

275 SPORT/340 AMERICA

Anno di Costruzione: **1950**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1950, 1951 e 1952.

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 4.101,66 cc.

Potenza: 230 cv.

Velocità: 240 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori Weber quadricorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport biposto

Note:

Il nome con due sigle di questo esemplare deriva dalle profonde



trasformazioni alle quali fu sottoposto.

La 275 è una delle più rare Ferrari costruite, con un motore da 3.300 cc (la sigla 275 indica la cilindrata unitaria del 12 cilindri). Si tratta della prima versione del 12 cilindri progettato dall'ingegner Lampredi. Il blocco motore prevedeva la possibilità di essere incrementato fino a quattro litri e mezzo, allo scopo di adeguarsi ai regolamenti della Formula 1 di quei tempi.

La vettura, numero di telaio 030MT (numero pari, che Enzo Ferrari all'epoca assegnava ai modelli da competizione, riservando i dispari per quelli stradali), è nata nel 1950 come 275.

Per la Mille Miglia del 1950, Ferrari approntò due 275 con carrozzeria spider realizzata dalla Touring di Milano.

Le due barchette furono affidate ad Alberto Ascari e a Gigi Villoresi, che però furono costretti al ritiro. In particolare, all'ultimo rilevamento effettuato prima dell'abbandono, a Pescara, Villoresi era primo assoluto.

Si è molto discusso su quale dei due esemplari fu affidato ad Ascari e quale a Villoresi, se questo esemplare o l'altro, telaio 032MT. Dopo la Mille Miglia, il motore fu incrementato, o forse sostituito, con il più potente 4.100 cc della serie 340, evoluzione del 3.300 originale di Lampredi.

Da notare che il motore di questo esemplare porta il numero uno della serie 340 (descritta nella scheda numero 218).

La vettura fu quindi acquistata dalla Scuderia Marzotto; questa volta iscritto come Ferrari 340, questo esemplare prese parte alla Mille Miglia del 1951 con Vittorio Marzotto e Otello Marchetto, anche in questo caso senza portare a termine la gara.

I fratelli Marzotto fecero quindi sostituire la carrozzeria Touring con una della Carrozzeria Fontana di Padova.

Per la Mille Miglia 1952, la macchina fu affidata a Gianfranco Comotti e Oreste Ronchi che subirono il terzo ritiro consecutivo; ennesimo ritiro anche al Gran Premio di Monaco per vetture Sport. Il primo risultato di prestigio fu colto da Giannino Marzotto che, con Marco Crosara, fu secondo alla Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Nel 1953, la vettura fu venduta ad Angelo Bacchini, che la iscrisse alla Mille Miglia del 1954; confermando la sfortuna nella gara bresciana, questo esemplare non prese neppure il via.



Equipaggio:

Stefan Weihermueller (D) - **Marcus Weihermueller** (D)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

195 INTER BERLINETTA GHIA

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.341,2 cc.

Potenza: 135 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 1 carburatore doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse tubolari/berlinetta.



Equipaggio:
Darren Morcombe (AUS) - **Chiara Montalbetti** (I)
Marca Vettura:
ERMINI [Italia]
Modello:
1100 SPORT SILURO MARIANI
Anno di Costruzione: 1951
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Corsa
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,65
 Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1951.



Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.089 cc.
Potenza: 90 cv.
Velocità: 185 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.
Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:
 Le vetture da corsa realizzate da Ermini disponevano di tecnica sofisticata. La meccanica era di base FIAT, ma della Casa torinese nei suoi motori restava solo il basamento. La tecnica del fiorentino era contemporaneamente raffinata e all'avanguardia. Questa tipica sport degli anni Cinquanta dispone del classico telaio tubolare e della carrozzeria in alluminio, soluzioni utili per contenere il peso. Condotta dall'equipaggio D'angelo-Scarlatti, prese parte alla Mille Miglia del 1951.



Equipaggio:
John Karubian (USA) - **X**
Marca Vettura:
NASH HEALEY [USA/Regno Unito]
Modello:
SPORTS SPIDER
Anno di Costruzione: 1951
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Produzione
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,45

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 3.850 cc.
Potenza: 150 cv.
Velocità: 200 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:
 Questa vettura è frutto della collaborazione tra l'americana Nash Motors e l'inglese Healey Motor Co.
 L'idea nacque grazie ad un incontro casuale, a bordo della Queen Elizabeth, la famosa nave che svolgeva servizio di linea sulla rotta Southampton -New York. Qui si conobbero Donald Healey e George W. Mason, capo esecutivo di Nash-Kelvinator Corporation, il gruppo statunitense che produceva vetture con il marchio Nash Motors e frigoriferi con il nome Kelvinator.
 L'inglese era di ritorno da un fallimentare viaggio negli States, nel corso del quale aveva invano tentato di ottenere la fornitura di motori Cadillac dalla General Motors, mentre l'americano andava in Europa a vendere i suoi frigoriferi.
 La produzione di vetture sportive americane, nel dopoguerra, era pressoché inesistente e Mason ritenne che un modello di questo tipo avrebbe potuto promuovere le vendite degli altri veicoli Nash. Il progetto fu concretizzato nel 1951, con la presentazione della prima Nash-Healey al Chicago Motor Show; la produzione durò fino al 1954, con poco più di 500 unità prodotte in totale.
 La meccanica fu mutuata da quella della Nash Ambassador, con motore a sei cilindri di 3.848 cc e cambio a tre marce con overdrive. I primi 104 esemplari montavano una carrozzeria in alluminio disegnata dalla Healey. Il motore erogava circa 125 cv.
 Nel 1952, la carrozzeria fu rivisitata da Pinin Farina e il motore fu sostituito con uno più grande da 4.138 cc.
 La vettura risultò però troppo costosa perché doveva sopportare i costi di troppi trasporti: la meccanica era spedita via mare in Inghilterra alla Healey dove i veicoli venivano assemblati con le carrozzerie in acciaio costruite a Torino e inviate via terra.
 Ad operazione conclusa, le Nash-Healey complete erano inviate negli Stati Uniti per la vendita.
 Nel 1954, fu disponibile anche una versione con hard-top.
 Con alcune versioni speciali, con carrozzerie sportive diverse da quelle di serie, la Nash Healey visse anche un'intensa vita sportiva. Nel 1951, lo stesso Donald Healey, con il figlio Geoffrey, ottenne un discreto trentesimo posto alla Mille Miglia con la Nuova Nash-Healey. Nel 1952, Leslie Johnson e McKenzie ottennero un ottimo settimo posto assoluto, mentre padre e figlio Healey furono costretti

al ritiro dopo un incidente che danneggiò la loro Nash-Healey con speciale carrozzeria berlina.

La vettura fu riparata e la carrozzeria sostituita con una di tipo spider; poco più di un mese dopo, con al volante Leslie Johnson e Tommy Wisdom furono terzi assoluti alla 24 ore di Le Mans.



Equipaggio:

Kazumi Araki (J) - **Atsuya Tsujimoto** (J)

Marca Vettura:

ERMINI [Italia]

Modello:

1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1951 e 1952.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare/berlina.

Note:

Questo esemplare straordinario è un altro gioiello uscito dalle sapienti mani dell'officina Ermini. Questa Ermini partecipò per due volte alla Mille Miglia: nel 1950, guidata dal pilota fiorentino Rogai, concluse al cinquantanovesimo posto della classifica assoluta. L'anno successivo, quando sul sedile di questa piccola sportiva si sedette il romano Palmieri, la macchina non arrivò al traguardo di Brescia.



Equipaggio:

Joseph Zammit Tabona (M) - **Justin Zammit Tabona** (M)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Stephen Paul Graham (GB) - **Anthony Graham** (GB)

Marca Vettura:

NASH HEALEY [USA/Regno Unito]

Modello:

SPORTS SPIDER LE MANS

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 3.850 cc.

Potenza: 150 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Rob Peters (NL) - **Tinie Peters** (NL)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

AMICA

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 569 cc.

Potenza: 16 cv.

Velocità: 85 km/h.

Alimentazione: a gravità, un carburatore.

Telaio/carrozzeria: cabriolet.

Note:

Con il dopoguerra la SIATA (la cui denominazione ufficiale, secondo alcune fonti, sarebbe diventata *Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori*, ma per altri *Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie*, si dedicò anche alla costruzione di automobili, sempre con meccanica Fiat: la prima, nel 1949, fu

la Amica, piccola cabriolet a due posti su meccanica Fiat 500 "Topolino".



Equipaggio:

Stephen Boylan (GBZ) - **Lourdes Boylan** (GBZ)

Marca Vettura:

NASH HEALEY [USA/Regno Unito]

Modello:

SPORTS SPIDER

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 3.850 cc.

Potenza: 150 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Marco Confidati (I) - **Andrea Rinalducci** (I)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA SPORT BERLINETTA BERTONE

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1952.**



Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.480 cc.

Potenza: 75 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: coupè

Note:

Se nel 1951 la Daina Gran Sport non riuscì nemmeno a presentarsi al via della corsa, nel 1952 fu invece in grado di presentare al via addirittura tre esemplari il migliore dei quali, proprio questo, chiuse con Alberto Comirato al sessantaduesimo posto della classifica assoluta.



Equipaggio:

Paola Biondetti (I) - **Stefano Varia** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Alberto Lorandi (I) - **Daniela Scalvenzi Apostoli** (I)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.395 cc.

Potenza: 65 cv.
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider.

Note:

La S.I.A.T.A. Daina Gran Sport pare non ebbe molta fortuna alla Mille Miglia: nel 1951 non riuscì nemmeno a presentarsi al via. La cosa riuscì invece nel 1952 a tre esemplari, il migliore dei quali fu sessantaduesimo. Si tratta della prima vettura di una certa importanza, dopo la piccola "Amica" messa in produzione dalla azienda della quale si è certi solo delle prime due parole del nome, "Società Italiana", mentre il resto dell'acronimo è variato e poi storpiato nel tempo. Come tutte le automobili SIATA, era basata su meccanica Fiat pesantemente modificata. In questo caso si trattava della Fiat 1400; il telaio veniva rinforzato ed accorciato mentre il motore veniva messo a punto con nuove testate a valvole in testa, nuovi collettori, carburatori e talvolta impianti di scarico Abarth. Su alcune vetture, il motore Fiat da 1.395 cc veniva incrementato fino a 1480 cc.



Equipaggio:

David Graus (USA) - **Ivan Vercoutere** (F)

Marca Vettura:

FRAZER NASH [Regno Unito]

Modello:

TARGA FLORIO

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 130 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.

Telaio/carrozzeria: tubolare/aperta.

Note:

La Targa Florio nacque in onore della vittoria alla gara siciliana del 1951, ottenuta da Franco Cortese.

Si tratta di un'evoluzione della Mille Miglia, a sua volta derivata dalla Le Mans.

Come per gli altri due, malgrado i successi sportivi, il modello Targa Florio era abbastanza lussuosa, possedendo una vocazione stradale. Offerto in due versioni, Turismo (in italiano) da 100 cv e Gran Sport da 125 cv, fu costruito in 13 esemplari.



Equipaggio:

Derek Hood (GB) - **Steven Riedling** (GB)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

MK VII

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro portiere



Equipaggio:

Doriano Giambarda (I) - **Severino Arici** (I)

Marca Vettura:

PARRAVANO [Italia]

Modello:

JAGUAR XK 120 SPECIAL

Anno di Costruzione: **1951**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 230 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: sport 2 posti

Note:

Questa grintosissima ed elegante vettura è un pezzo unico realizzato da Tony Parravano, ricchissimo costruttore edile e operatore immobiliare di Los Angeles, che aveva costituito una scuderia con il proprio nome.

Le sue vetture presero parte a tutte le più importanti competizioni dell'epoca, comprese Mille Miglia, Le Mans e Carrera Panamericana, oltre - ovviamente - alle tipiche corse americane come Indianapolis e Daytona.

Questo esemplare fu ricarrozato negli Stati Uniti nel 1955, sulla

meccanica di una Jaguar del 1950.
Il motore fu potenziato di circa 20 cv rispetto all'originale inglese.



Non assegnato.



Equipaggio:

Sven Veen (NL) - **X**

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 194

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1952.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 3.066 cc.

Potenza: 177 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Solex invertiti.

Telaio/carrozzeria: a traliccio di tubi in acciaio.

Note:

Questo esemplare è assai particolare, trattandosi di una vettura laboratorio utilizzata dalla Mercedes-Benz per lo sviluppo delle sue auto da corsa. È vistosamente caratterizzata dalla grossa ala sul tetto che non ha lo scopo di migliorare l'aerodinamica, quanto di svolgere il ruolo di freno, potendo essere posta in verticale dall'interno dell'abitacolo.

Nel 1952, questa vettura fu utilizzata dalla squadra Mercedes-Benz



come "muletto", cioè auto da allenamento, sia alla Mille Miglia che alla 24 Heures du Mans.



Equipaggio:

James Wood (GB) - **Jean Marc Westerman** (NL)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

DB3 S

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1953.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.922 cc.

Potenza: 225 cv.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

Questo esemplare, la DB 3S/4, cioè la quarta costruita, possiede un passato straordinario. Fu una delle cinque vetture ufficiali della Casa.

Nel 1952, ha corso in moltissime gare, a Silverstone, a Monte Carlo e a Goodwood.

Nel 1953, con Peter Collins, partecipò alla 12 Ore di Sebring.

La DB 3S rappresenta un'ulteriore evoluzione sportiva della DB 3: il telaio è accorciato e la carrozzeria molto più proporzionata, tanto da farne una delle più belle barchette degli anni Cinquanta. I freni sono a disco anteriori.

L'esordio, alla 9 Ore di Goodwood fu subito vincente, grazie alla potenza che variava dai 205 ai 235 cv della versione con doppia accensione e carburatori Weber 40 DC 03.

Alla 24 Ore di Le Mans la DB 3S fu sempre molto sfortunata: nel 1953 e 1954 tutte le vetture iscritte si ritirarono, mentre nel 1955, 1957 e 1958, subirono tre cocenti sconfitte classificandosi sempre al secondo posto. L'onore della Casa di David Brown fu riscattato dalla DBR 1, che nel 1959 conquistò i primi due posti della classifica. Anche alla Mille Miglia questo modello non ebbe fortuna, facendo registrare due ritiri su due partecipazioni. Dal 1953 al 1956 gli esemplari costruiti per le corse furono 11. Per la clientela più sportiva, David Brown allestì anche una piccola serie di diciannove vetture, vendute a 3.684 sterline. Le trenta DBS (tre delle quali con carrozzeria coupé) sono facilmente identificabili perché, con un vezzo, i proprietari delle DB 3S aggiungono il numero di telaio, quindi di costruzione, alla sigla; un numero (DBS/1) per le prime undici e tre (DBS/101) partendo da 100 per le diciannove riservate ai clienti privati.



Equipaggio:

Romolo Becchetti (I) - **Fabio Becchetti** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Arnold Meier (CH) - **Lukas Muehleemann** (CH)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

225 S BERLINETTA VIGNALE

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.715,46 cc.

Potenza: 210 cv a 7.200 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:

225 indica, come sempre, la cilindrata unitaria del 12 cilindri di Gioacchino Colombo. Si tratta, in pratica, di una evoluzione del modello 212 Export. Può essere ritenuta il modello intermedio tra la 212 e la 250 MM. Come consuetudine è stata prodotta sia in versione aperta sia chiusa per un totale di 23 esemplari: 5 berline Vignale, una spider Touring e 17 spider Vignale.

Nel 1952, una 225 S fu seconda al G.P. di Monaco e prima al G.P. del Portogallo condotta da Castellotti. Con Paolo Marzotto vinse il Giro di Calabria e la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Sempre nel 1952 si rivelò un modello sfortunato per la Mille Miglia: sei ritiri su sei vetture partenti.



Equipaggio:

William Scheffler (USA) - **William O'Sullivan** (USA)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.393 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.



Equipaggio:

Frank G. Groenewegen (NL) - **Dolf Meewis** (NL)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 D

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1952.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.



Cilindrata totale: 2.800 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata con 2 carburatori Weber doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/coupé.

Note:

La serie D rappresentò il canto del cigno della 202, la splendida vettura della Casa di Piero Dusio disegnata da Battista "Pinin" Farina.

La D fu infatti l'ultima serie del modello che ha anticipato i canoni estetici dei coupé degli anni Cinquanta e Sessanta, tanto da meritare l'esposizione di un esemplare al "Moma", il Museo d'Arte Moderna di New York.

La 202 D è anche la versione più potente, con i suoi 185 cv. Una bella differenza rispetto ai 60 cv della 1.100, ottenuta grazie all'adozione di quattro cilindri di 2.800 cc di derivazione marina, costruito dalla "Botta e Puricelli Milano" e opportunamente modificato dall'ingegner Savonuzzi. Oltre ai 2.800 cc era disponibile anche un 2.000 cc, sempre dello stesso tipo.

In totale le 202 D realizzate furono cinque, tre coupé e due spider. Solo due, compreso questo, furono i coupé venduti con il motore di maggior cilindrata, mentre uno dei due spider montava il 2.000 cc. La carrozzeria, molto simile a quella della 1.100, è però più larga, più lunga e più alta; il disegno è di Savonuzzi e la realizzazione degli stabilimenti di Pinin Farina.

Il debutto della 202 D avvenne al Salone di Ginevra del 1952; poche settimane dopo Piero e Carlo Dusio presero parte alla Mille Miglia con l'altro coupé 2.800, costretti al ritiro dopo circa 100 chilometri per noie alla frizione. Questo esemplare non partecipò alla Mille Miglia di velocità, ma è tra i pochi che presero parte alla prima rievocazione, nel 1977, trentotto anni orsono.



Equipaggio:

Frans Heijstee (NL) - **Peter Heijstee** (NL)

Marca Vettura:

ZAGATO [Italia]

Modello:

FIAT 1100 E BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1954.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 45 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 porte.

Note:

Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia del 1954 con l'equipaggio Fontana-Massai, ritirati.



Equipaggio:

Alberto Gnutti (I) - **Giuliano Gnutti** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Leo Schigiel (USA) - **Eric Schigiel** (USA)

Marca Vettura:

CISITALIA [Italia]

Modello:

202 SC CABRIOLET

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: tubolare, aperta.



Equipaggio:

Jan Veening (NL) - **Albertus Ga Dekker** (NL)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1952.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.

Note:

La 356 fu la prima Porsche prodotta con il nome del famoso ingegnere, Ferdinand, che aveva progettato alcune tra le più belle Mercedes, negli anni Venti e Trenta e dato il via al progetto Volkswagen. Questa sua prima creatura, con carrozzeria disegnata dal figlio Ferry, si basa proprio sulla Volkswagen e, come il "Maggiolino", del quale utilizza molte parti meccaniche, ha motore e trazione posteriori. La prima serie, chiamata semplicemente 356, venne presentata nel 1949 con un motore da 1.131 cc, in versione coupé e cabriolet. A partire dall'aprile del 1951 divenne disponibile, come alternativa, un motore da 1.290 cc e, da settembre, anche un 1.488 offerto in due versioni, una da 55 cv ed una, la S, da 70 cv. Nel settembre del 1955 comparve la 356 A, la seconda serie, con motore maggiorato a 1.582 cc, mentre rimase sempre disponibile il 1.290 cc. Le differenze più importanti riguardavano sterzo,



sospensioni e i parabrezza di più ampie dimensioni. La 356 A venne prodotta in 21.045 esemplari, tra i quali alcuni "Speedster" e "Carrera". A richiesta era disponibile una versione Super, fornita di 15 cv in più. Nel 1959 venne presentata la 356 B e nel 1963 la C. La produzione terminò nel 1965 per lasciare spazio alla nuova 911. Dal 1952 al 1957 la 356 dominò la sua classe, nella Categoria Gran Turismo, alla Mille Miglia.

La carriera delle 356 alla Freccia Rossa ha dell'incredibile: nel 1952, con Giovannino Lurani, si aggiudicò la Classe fino a 1.500 cc della Categoria Gran Turismo; nel 1953 vinse la Classe fino a 1.300 cc e quella fino a 1.500 della Categoria Sport di Serie con Hermann; nel 1954 vittoria sia nella Classe 1.300 cc sia nella 1.600 della Categoria Gran Turismo; idem nel 1955; il 1956 vide la vittoria della Speedster nella Classe fino a 1.600 cc della categoria Sport Con Limite Di Prezzo e della coupé nella 1.600 Gran Turismo.



Equipaggio:

Dorine Ghyselink (B) - **X**

Marca Vettura:

ZAGATO [Italia]

Modello:

FIAT 1100 E BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1954.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 45 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 porte.

Note:

Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia del 1954. Il proprietario dell'epoca, Guido Mancini di Roma, iscrisse la vettura chiedendone l'ammissione nella Categoria Turismo, probabilmente nella speranza di poter ottenere un piazzamento di prestigio. L'Acì di Brescia invece, con un telegramma inviato a Roma, rispose che l'auto poteva essere ammessa esclusivamente nella Categoria Sport nella quale effettivamente corse, guidata dal pilota romano Arturo Castelnuovo.



Equipaggio:

Yoichi Sato (J) - **Mitsui Kakiya** (J)



Marca Vettura:
ZAGATO [Italia]

Modello:
FIAT 8V BERLINETTA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1952, 1953, 1954 e 1955.

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.996 cc.

Potenza: 105 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, due carburatori Weber doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.996 cc.

Potenza: 105 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.

Note:

Tra le FIAT 8V, i tre esemplari carrozzati da Zagato sono di straordinaria bellezza. Non sono però solo belli, ma anche efficacissimi sotto l'aspetto sportivo, aggiudicandosi molto spesso la classe 2000 GT, come accadde alla Mille Miglia 1954, con i fratelli Leto di Priolo e a Nobile - Castagna, anch'essi vincitori della loro classe nel 1957.

Questo esemplare ebbe una carriera lunghissima: nel 1952, fece la Mille Miglia, senza finirla, con Diego Capelli e Giuseppe Veronelli. Nello stesso anno, Capelli fu quinto alla Targa Florio e vinse la Stella Alpina. Nel 1953, disputò la sua seconda Mille Miglia con i fratelli Carlo e Dore Leto di Priolo.

Nel 1954, i due fratelli vinsero la classe al Giro di Sicilia e al Giro dell'Umbria e furono noni assoluti alla Mille Miglia. L'anno successivo, i Leto di Priolo chiusero la Mille Miglia al trentasettesimo posto, aggiudicandosi la classe 2000 Gran Turismo.



Equipaggio:

Alwyn Bowden (GB) - **Weng Chin Soong** (MAL)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA.

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.393 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.



Equipaggio:

Tony Best (GB) - **X**

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

212 INTER COUPÉ VIGNALE

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1954.

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.562 cc.

Potenza: 170 cv.

Velocità: 180 km/h.



Alimentazione: 3 carburatori doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:

Questo esemplare fu costruito per il pilota privato milanese Franco Cornacchia nel 1952, ma prese il via alla Mille Miglia due anni dopo con Achille Stazzi che però non ebbe la soddisfazione di tagliare il traguardo bresciano.

La 212 Export fu presentata al Salone di Ginevra del 1951. Con questa vettura Enzo Ferrari dedicò attenzione anche al campo commerciale, per il mercato dei piloti privati.

Come tutti i modelli Ferrari dell'epoca la sigla identifica il motore, che venne poi utilizzato su diverse carrozzerie. Particolare curioso, la cilindrata unitaria è di 213,51, ma il numero 13 non poteva apparire per motivi cabalistici.

Il telaio, a passo corto, è pressoché lo stesso utilizzato per la 166 MM e la 195 S.

La serie Export, con i numeri di telaio pari, era riservata alle competizioni, mentre la 212 Inter, numeri di telaio dispari, presentata al Salone di Torino del 1951, era destinata alla circolazione su strada. Naturalmente la distinzione non era così rigorosa in quanto molti clienti di Ferrari amavano circolare con una vettura da competizione ed altri trasformavano ed usavano in gara la loro vettura da strada.

Tra il 1951 ed il 1952 furono 33 le 212 Export costruite, tra le quali nove berlinette e sette spider di Vignale, cinque berlinette e otto spider della Touring. Nello stesso periodo, in vari allestimenti, furono costruite 82 "Inter".

Una 212 "barchetta" si aggiudicò il Gran Premio di Oporto del 1952. Con la famosa carrozzeria a "uovo" una 212 fu allestita da Giannino Marzotto nel 1951 per la sua scuderia. Alcune berlinette, capaci di oltre 200 km orari, presero parte alle edizioni del 1952 e 1953 della Mille Miglia. La berlinetta realizzata da Vignale partecipò all'altra celebre corsa su strada dell'epoca, la Carrera Panamericana del 1953. Le potenze del motore variavano dai 150 cv del modello di serie ai 200 cv delle vetture da competizione. Anche la velocità massima variava a seconda dell'utilizzo richiesto dai diversi tipi di gara e quindi dai diversi rapporti al ponte adottati.

Nel 1954 una 212 fu iscritta alla Mille Miglia per essere usata come vettura di scena del film "The racer", del regista americano Henry Hathaway, interpretato da Kirk Douglas.



Equipaggio:

David Wells (USA) - **Marian Walecki** (GB)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

300 BC CONVERTIBILE HARDTOP

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 724 cc.

Potenza: 50 cv.

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

La 300 BC (in Italia più conosciuta come 750 Sport) fu presentata al Salone di Torino del 1952.

Questa piccola barchetta sfruttava il telaio a pianale dell'Amica, la piccola e raffinata utilitaria prodotta dalla SIATA.

Essendo destinata perlopiù ai clienti statunitensi, il motore più utilizzato fu l'americano Crosley da 724 cc, disponibile anche in una versione elaborata da Nardi.

Le carrozzerie furono realizzate dalla Casa o, in alcuni casi da carrozzieri esterni, come gli 11 esemplari di Bertone.

A richiesta, poteva essere montato anche il motore Fiat 1100, nella cilindrata originale oppure portato a 750 cc. Ovviamente, nella migliore tradizione motoristica della SIATA, i propulsori Fiat venivano radicalmente trasformati con componenti di produzione propria, come le teste dei cilindri che resero famosa la Casa torinese sin dagli anni Trenta.

Per il mercato americano, dove la vettura era chiamata semplicemente spyder il motore 1100 poteva anche essere portato a 1221 cc.



Equipaggio:

Paul Roesler (USA) - **Adam Gordon** (USA)

Marca Vettura:

ERMINI [Italia]

Modello:

1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1953.**



Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.089 cc.**Potenza:** 90 cv.**Velocità:** 185 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.**Telaio/carrozzeria:** tubolare/berlinetta.**Note:**

Con questa bella barchetta Aldo Terigi ottenne uno strepitoso risultato, concludendo al quarto posto assoluto la Targa Florio del 1952. L'anno successivo, alla Mille Miglia, fu costretto al ritiro.

*Equipaggio:***Franco Tinelli** (I) - **Ezio Micalizzi** (I)*Marca Vettura:***JAGUAR** [Regno Unito]*Modello:***XK 120 OTS SE ROADSTER***Anno di Costruzione:* **1952***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Gran Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,4****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri.**Cilindrata totale:** 3.442 cc.**Potenza:** 210 cv.**Velocità:** 210 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozzeria:** portante/aperta, 2 posti*Equipaggio:***Aart Bezemer** (NL) - **Elias Ott** (NL)*Marca Vettura:***ASTON MARTIN** [Regno Unito]*Modello:***DB 2***Anno di Costruzione:* **1952***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Gran Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,45****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri bialbero.**Cilindrata totale:** 2.580 cc.**Potenza:** 107 cv.**Velocità:** 170 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** coupé, 2 posti.**Note:**

Nel 1947 David Brown aveva appena acquistato la Aston Martin e la Lagonda, dove lavorava W.O. Bentley. Dopo l'esperimento della DB 1 (solo 15 esemplari) l'abile imprenditore inglese lanciò la prima di una lunga serie di vetture famosissime e vincenti, le DB, dalle iniziali del suo nome. Nacque così la DB 2, frutto del matrimonio tra un telaio tubolare Aston Martin e uno dei motori Lagonda progettato da Bentley, ora pure lui in forza alla nuova azienda. La potenza della vettura di serie era di 107 cv, mentre con 100 sterline in più si poteva acquistare la versione Vantage con 116 cv.

Ai clienti sportivi veniva poi consegnata la versione da 123 cv. Alcuni esemplari furono realizzati in alluminio dalla Tickford: vinsero l'indice di prestazione a Le Mans con Abecassis e Macklin e con Tommy Wisdom la categoria Gran Turismo alle Mille Miglia del 1951 e 1952.

*Equipaggio:***Jamie Constable** (GB) - **Susanna Constable** (GB)*Marca Vettura:***FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino)** [Italia]*Modello:***8V BERLINETTA***Anno di Costruzione:* **1952***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport Produzione***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,45****Dati Tecnici:****Motore:** 8 cilindri a V.**Cilindrata totale:** 1.996 cc.**Potenza:** 105 cv.**Velocità:** 190 km/h.**Alimentazione:** aspirata, due carburatori Weber doppiocorpo.**Telaio/carrozzeria:** tubolare, coupé.**Note:**

Sportiva di gran razza, fu la prima FIAT di serie con un motore a otto cilindri; vanta anche le sospensioni a quattro ruote indipendenti che rappresentavano i punti di forza di questa vettura, famosa per l'ottima tenuta di strada. Prodotta in 114 esemplari, solo 14 in più di quanti erano necessari al tempo per l'omologazione nella categoria Gran Turismo, si rivelò un ottimo affare promozionale per la FIAT, grazie alle vittorie in numerose competizioni contro valide avversarie e la conquista del Campionato Italiano del 1954. I due esemplari costruiti dopo il 1954 hanno una carrozzeria interamente di plastica molto discussa, come la precedente, per la forma.

Si tratta di un veicolo progettato da un piccolo gruppo di persone in un reparto FIAT che sembrava quasi non appartenere all'Azienda e prodotto dal 1952 al 1954. La potenza del motore, in origine, era di 105 cv, saliti poi a 115. Le versioni corsaiole arrivavano a 130 cv. Famose quelle allestite dalla S.I.A.T.A. Molti altri carrozzieri si cimentarono su questo telaio a tubi ovali prima, a sezione circolare poi. Dal 1955 al 1957 si aggiudicò ogni anno la vittoria, nella Categoria Gran Turismo, della Classe fino a 2.000 cc alla Mille Miglia.



Equipaggio:

Marc Hanson (GB) - **Brian Mackrill** (AUS)

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

YB

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.280 cc.

Potenza: 46 cv.

Velocità: 115 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.

Note:

La YB non ha mai partecipato alla Mille Miglia e, trattandosi di un'elegante ma assai poco sportiva berlina, non ci sarebbe stata ragione per ammetterla al via. Tuttavia, la sua storia ha colpito i componenti della Commissione Selezionatrice, perché questo esemplare - seppur non iscritto - ha partecipato alla Mille Miglia del 1954. Il fatto è che il giornalista Anthony Hume, celebre firma della rivista britannica Autosport, seguì tutta la corsa con la sua YB, allo scopo di scrivere un reportage.

La MG Y-Type è un'automobile prodotta dalla Morris Garages, dal 1947 al 1953.

Fu commercializzata in tre serie: YA, YT e YB. La prima versione fu prodotta in versione berlina e assemblata in poco più di 6.100 esemplari, la seconda fu offerta solo in versione torpedo e fu costruita in circa 900 unità mentre la terza fu disponibile solo in versione berlina e venne assemblata in 1.300 esemplari.



Equipaggio:

Mark Christie (GB) - **Klaus-Peter Heiland** (D)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS SPORTS

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.



Equipaggio:

Martin Hughes (GB) - **Larry Tucker** (GB)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

DB 2/4

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 2.922 cc.

Potenza: 116 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: coupé, 4 posti.

Note:

La DB 2/4 fu l'evoluzione della DB 2. Il numero quattro aggiunto significa che il telaio è stato allungato e la vettura offre anche due - miseri - posti posteriori.

Il motore è quello potenziato della DB 2 Vantage, qui offerto come versione standard. Dal 1953 al 1955 la DB 2/4 fu prodotta in 564 esemplari, tra i quali 70 con carrozzeria aperta.

Nel 1954 il motore 2.580 cc da 116 cv fu sostituito con il nuovo 2.922 cc da 140 cv.

Nel 1955 fu presentata la DB 2/4 MK2, con alcune modifiche alla carrozzeria, ora più spigolosa: gli esemplari prodotti furono 199, dei quali 58 aperti. Il motore rimase il tre litri, così come per la MK3 del 1957, che però disponeva di 162 cv. Fino al 1959 saranno prodotte 551 vetture, con freni a disco anteriori e l'overdrive come optional.



Equipaggio:

Michael Kaleel (USA) - **Marc Cendron** (USA)

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.393 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 150 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider



Equipaggio:

Dirk Petersmann (D) - **X**

Marca Vettura:

FRAZER NASH [Regno Unito]

Modello:

MILLE MIGLIA

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.971 cc.
Potenza: 140 cv.
Velocità: 190 km/h.
Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.
Telaio/carrozzeria: tubolare/coupé.

Note:

Nel dopoguerra, la A.F.N. di John Aldington - che aveva rilevato l'azienda di Archie Frazer Nash - continuò costruire, fino al 1957, alcune straordinarie vetture sportive, basate sulla meccanica della BMW 328. A tal scopo riuscì a produrre in Inghilterra gli eccezionali motori tedeschi, avvalendosi di progetti originali e macchinari della Casa di Monaco e di alcuni ingegneri salvati dal carcere. Questi motori anglo-teutonici equipaggiarono anche vetture Bristol e AC. Questo modello dedicato alla corsa bresciana monta infatti motore e cambio di origine BMW prodotti dalla Bristol, così come tutte le altre vetture prodotte, tutte sport due posti.

Nel 1949 una High Speed, condotta dallo stesso H.J. Aldington e da Norman Culpan, colse uno straordinario terzo posto alla 24 Ore di Le Mans. La produzione di serie di questo modello venne pertanto rinominata "Le Mans replica".

Da sottolineare che da allora i nomi delle Frazer Nash saranno sempre dedicati alle grandi corse cui prendevano parte, Le Mans, Targa Florio (vinta nel 1951), Sebring e, appunto, Mille Miglia.

Nel 1950 e nel 1951, con una Le Mans spider, Franco Cortese fu sesto assoluto e nono assoluto alla Mille Miglia; in entrambi i casi fu secondo nella classe Sport fino a 2000 cc, dietro una Ferrari 166.

Da queste partecipazioni nacque il modello Mille Miglia, con la stessa meccanica ma diversa carrozzeria, prodotto in 11 esemplari tra il 1949 e il 1952.



Equipaggio:

Krzysztof Weka (PL) - **Dorota Weka** (PL)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

DB2 DROP HEAD COUPÉ

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri bialbero.
Cilindrata totale: 2.580 cc.
Potenza: 116 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: coupé, 2 posti.



Equipaggio:

Biagio Capolupo (I) - **Beatrice Saottini** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SUPER

Anno di Costruzione: **1952**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.
Cilindrata totale: 1.477 cc.
Potenza: 70 cv a 4.500 giri/m.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.



Non assegnato.



Equipaggio:

Karl-Friederich Scheufele (CH) - **Jacky Ickx** (B)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

550 Spyder A - 1500 RS

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.498 cc.

Potenza: 135 cv.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Weber doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: piatto in tubi d'acciaio, biposto corsa.

Note:

Su questo splendido esemplare iscritto dal Museo di Porsche, appartenente alla seconda introdotta alla fine del 1956, la 550 A, siedono due "abitudinari" della Mille Miglia. Al volante c'è Jackie Ickx, ex pilota di Formula 1, considerato il miglior pilota di sempre a non aver vinto un titolo mondiale di Formula 1. Al suo fianco ci sarà Karl-Friedrich Scheufele, patron di Chopard, la casa svizzera dal 1988 licenziataria del marchio Mille Miglia per la produzione di orologi.



Equipaggio:

Mario Gnutti (I) - **Marcello Paoletti** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SUPER

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 70 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

Matthew Collings (GB) - **David Large** (GB)

Marca Vettura:

HWM (Hersham & Walton Motors) [Regno Unito]

Modello:

CADILLAC

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 5.420 cc.

Potenza: 250 cv

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata

Telaio/carrozzeria: tubolare, sport biposto.



Equipaggio:

Michael Stehle (GR) - **Le Stehle** (D)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

375 MM SPIDER PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 4.522,94 cc.

Potenza: 340 cv a 7000 giri/m.

Velocità: 280 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: struttura tubolare ellittica/ sport 2 posti.

Note:

Come facilmente deducibile dalla numerazione dei telai di questa serie, tutti pari, questa evoluzione del modello 340 nacque per le competizioni. Il motore costituiva un'ulteriore evoluzione di quello progettato da Lampredi per la Formula 1.

Nel corso del 1953, la 375 MM vinse la 24 Ore di Spa con Hawthorn e Farina. la 1000 Km del Nürburgring, la 12 Ore di Reims con Maglioli e la 1000 Km di Buenos Aires.

Le carrozzerie montate furono ovviamente molte e diverse; dei 25 esemplari prodotti, 21 sono di Pinin Farina (15 spider e 6 berline). Era una vettura assai difficile da tenere in strada, soprattutto per

l'esuberante potenza, tanto da guadagnarsi tra i piloti l'appellativo di "mostro". Dominarla sul bagnato riusciva difficile anche ad Alberto Ascari, soprannominato "piede di velluto". Questo esemplare, uno spider Pinin Farina, fu consegnato al pilota toscano Piero Scotti, che la fece esordire con una vittoria, in coppia con Giuseppe Farina, alla 12 ore di Casablanca nel dicembre 1953.

Con il fiorentino, questa 375 disputò molte gare; tra queste, ricordiamo la vittoria al G.P. del Senegal, a Dakar nel marzo 1954 e alla Coppa della Toscana nell'aprile seguente, il terzo posto al G.P. di Roma, il primo posto alla Coppa della Consuma, luglio 1954, il secondo posto al G.P. di Siracusa e il primo al Circuito di Castelcusano nell'ottobre 1954. Con questa Ferrari, Scotti fu meno fortunato alla Mille Miglia, dove fu costretto al ritiro sia nel 1954, sia nel 1955.



Equipaggio:

Giuseppe Casali (I) - June Morosini (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SPRINT CABRIOLET PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente

assegnato alla Mille Miglia 2016: **1** Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.884 cc.

Potenza: 100 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/cabriolet.



Equipaggio:

Marco Bertazzoli (I) - Elia Facondo (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

APPIA 1^ SERIE

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,2**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri a V.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 38 a 4600 giri.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/berlina 4 porte.

Note:

La Lancia Appia, continuando la tradizione delle piccole di lusso, sostituì la Ardea nel 1953. Il motore era un quattro cilindri a V di 10° al limite del litro e cento. Fino al 1962, fu prodotta in tre serie, per un totale di 200 esemplari, con continue modifiche alla carrozzeria, mentre il motore rimase sempre lo stesso, con solo alcuni incrementi di potenza dai 38 cv della prima serie ai 48 dell'ultima. Una GTZ, condotta da Luciano Mantovani, vinse la classe 1100 della categoria Gran Turismo alla Mille Miglia del 1957.



Equipaggio:

Niels Borum (DK) - Christian Daluiso (DK)

Marca Vettura:

OLDSMOBILE [Stati Uniti]

Modello: **88**

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici: Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 5.300 cc.

Potenza: 185 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatori quadruplo corpo.

Telaio/carrozzeria: berlina.

Note:

Dagli anni Trenta e per anni a seguire, la Oldsmobile prese l'abitudine di corredare il nome dei modelli con una coppia di cifre di cui la prima rappresentava il tipo di carrozzeria (venivano utilizzate le cifre 6, 7, 8 e 9) e la seconda il tipo di motore se a 6 o a 8 cilindri, con numerazioni tra il 66 e il 98.

La Casa introdusse la 88 nel 1949, con il nome completo di Rocket 88.

Dal 1949 al 1999, fu prodotta in undici serie. Dal 1989, la sigla numerica nel nome fu sostituita dalla dicitura Eighty-Eight.

Le prestazioni elevate consentirono alla 88 di partecipare alle gare NASCAR, vincendo sei delle nove gare nel 1949, dieci delle diciannove gare nel 1950 e venti delle quarantuno gare nel 1952; alla fine il suo dominio fu interrotto dalla Hudson Hornet, anche se la 88, grazie alle sue vittorie, rimase nell'immaginario collettivo come la prima "regina della NASCAR". Questi successi sportivi, confermati dalla vittoria nella massacrante Carrera Mexico, portarono un forte incremento delle vendite.

La Rocket 88 esordì con un grande successo, ed ispirò un famoso slogan degli anni cinquanta, "Make a Date with a Rocket 88" (cioè "Vai ad un appuntamento con una Rocket 88"), ed una canzone, "Rocket 88", che è considerata il primo brano rock&roll della storia.

Anche grazie al successo della Rocket 88, la Oldsmobile utilizzò dal 1950 fino agli anni novanta un razzo, "rocket", come logo della Casa. Nel 1954, le 88 furono oggetto di un profondo restyling con un più lungo e largo corpo vettura, oltre a parabrezza e lunotto avvolgenti. Il passo fu aumentato a 3.099 mm. La versione base fu nominata semplicemente "88", e venne nuovamente commercializzata la Super 88. La cilindrata del motore V8 Rocket fu incrementata da 5 litri a 5,3 e fu mantenuto il carburatore a doppio corpo. Il propulsore della 88 base erogava 170 cv di potenza, mentre quello della Super 88 sviluppava 185 cv, grazie all'adozione di un carburatore quadruplo corpo. Una 88 prese parte alla Mille Miglia del 1954, condotta da Joe Santi e Bruno Pozzato, ritirandosi dopo Roma.



Equipaggio:
Wolfgang Roell (D) - Florian Jung (D)

Marca Vettura:
FERRARI [Italia]

Modello:
212 EUROPA BERLINETTA

Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Produzione
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,4

Dati Tecnici:
Motore: 12 cilindri a V di 60°.
Cilindrata totale: 2.562 cc.
Potenza: 160 cv.
Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:
L'allestimento "Europa", era una variante del modello 212 Inter, descritto nella scheda relativa alla vettura con il numero di partenza 238. Questo esemplare carrozzato da Pinin Farina, munito di un motore prototipo della 250, fu acquistato da Roberto Rossellini per la moglie Ingrid Bergman. In seguito, corse il Rallye International des Alpes.



Equipaggio:
Sabine Goethals (B) - Sylvie De Mueleneere (B)

Marca Vettura:
FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:
8V BERLINETTA

Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Produzione



Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,5
Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1953 e 1954.

Dati Tecnici:
Motore: 8 cilindri a V.
Cilindrata totale: 1.996 cc.
Potenza: 105 cv.
Velocità: 190 km/h.
Alimentazione: aspirata, due carburatori Weber doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: tubolare, coupé.

Note:
Questa vettura torna alla Mille Miglia dopo un anno di assenza: si porta in dote due partecipazioni alla Mille Miglia di velocità nel 1953 e nel 1954 quando fu portata in gara dal pilota cremonese Vincenzo Auricchio.



Equipaggio:
Daniel Schlatter (CH) - Rabia Schlatter (CH)

Marca Vettura:
AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:
100 S
Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,5

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 2.660 cc.
Potenza: 132 cv.
Velocità: 230 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:
Derivandola dalla 100/4 BN2 di serie, Donald Healey realizzò solo cinquanta esemplari di "S". Le modifiche furono: 32 cv in più dei

100 che davano il nome alla vettura, testa motore e parte della carrozzeria in alluminio, con bocca del radiatore ellittica anziché trapezoidale, 4 freni a disco (stupefacenti per l'epoca), bocchettone del serbatoio esterno per il rifornimento rapido e un sottile plexiglas al posto del parabrezza.

Healey fu sempre affascinato dalla Mille Miglia e le sue vetture presero parte a molte edizioni della corsa bresciana. Alla Mille Miglia del 1949, il Conte Lurani vinse la categoria Turismo con una Elliot, mentre Healey e suo figlio furono noni assoluti con una Westland.

Nel 1953, iscrisse tre 100 S alla Mille Miglia, tutte costrette al ritiro, compresa quella da lui condotta come sempre in compagnia del figlio. Le altre due erano affidate a Hadley-Mercer e Lockett-Reid. Una curiosità: Healey dipingeva di rosso le sue vetture per la Mille Miglia, convinto che il pubblico italiano avrebbe sicuramente tifato per loro...



Equipaggio:

Gavin Henderson (GB) - **Rory Henderson** (GB)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

C-TYPE

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 210 cv.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport, 2 posti.

Note:

Il nome completo di questa Jaguar è XKC Type: deriva, infatti, dalla XK 120. La C, come intuibile, sta ad indicare un modello per le competizioni. La Competition Type fu progettata alla fine degli anni Quaranta: il telaio è tubolare, la sospensione è con barre di torsione mentre lo sterzo è a cremagliera. I primi esemplari furono pronti nel 1950: dopo un solo anno di messa a punto erano già competitivi e in grado di battere, alla 24 Ore di Le Mans, le più forti Case del tempo come Ferrari e Talbot. Nel 1953 la Jaguar mise a punto una versione alleggerita e con la potenza incrementata del 10 per cento. Questa evoluzione contese, per tutta l'annata sportiva, il titolo costruttori alla Ferrari, che fu prima grazie alla vittoria nella Carrera Panamericana. Tra i successi della C-Type di quell'anno, in ogni caso, ci fu la sua seconda 24 Ore di Le Mans: in quell'occasione debuttarono i freni a disco della Dunlop. Il cambio restò sempre a quattro marce più retro. I primi esemplari prodotti montavano due carburatori inglesi S.U., mentre in seguito furono preferiti tre carburatori doppiocorpo Weber.

Soltanto 11, dal giugno 1951 al giugno 1953, sono stati gli esemplari costruiti per le corse e destinati alla squadra ufficiale e alla Ecurie Ecosse. Altri 43 furono realizzati in piccola serie per i clienti privati.



Equipaggio:

Kurt Engelhorn (D) - **Florian Seidl** (D)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

D-TYPE

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,60**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 250 cv.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: monoscocca con traliccio di tubi anteriore/sport 2 posti.

Note:

Erede della C Type, la D strabiliò per la sua superiorità tecnica. Peculiarità della vettura era l'aerodinamica, studiata insieme alla Royal Air Force nella galleria del vento, dove fu ideata la grossa pinna posteriore che ne migliorava la stabilità alle elevatissime velocità raggiunte.

Puntando tutto sulla velocità (gli studi della RAF dimostrarono che il solo tondo bianco dipinto sulla fiancata faceva perdere 4 km/h) si rivelò inadatta alle corse su strada.

Curioso notare che nella C Type la "C" sta per Competition, mentre la "D" fu usata solo perché è la lettera seguente. Stessa storia, anni dopo, per la E Type. La D fu progettata con l'unico scopo di vincere a Le Mans: ci riuscì tre volte, nel 1955 con la propria squadra corse, nel 1956 e 1957 con le vetture dell'Ecurie Ecosse (Scuderia Scozzese). Le "works", cioè le macchine ufficiali per le competizioni, erano sottoposte ad una modifica aerodinamica al cofano motore. Presero il nome di "long nose", naso lungo, facendo di conseguenza diventare quelle normali "naso corto".

La potenza era normalmente intorno ai 250 cv, ma poteva arrivare a 290 cv per le sei "long nose" costruite.

Dal giugno 1954 all'agosto del 1956 furono invece cinquantatre gli esemplari "normali" prodotti.

Il cambio è un Moss a quattro marce più la retro; l'avantreno è a ruote indipendenti e il ponte posteriore è rigido del tipo Salisbury. La lubrificazione è a carter secco.

La gran parte dei successi sportivi di questo stupendo modello deriva anche dalla rivoluzionaria introduzione dei freni a disco, di derivazione aeronautica, a partire dall'inizio del 1956.

Altra caratteristica vincente della D era lo stabilissimo telaio

realizzato in tubi con pannelli di rinforzo in lamiera.
Le superiori caratteristiche tecniche di questo modello si rivelarono comunque inadatte per il percorso tormentato della Mille Miglia: Ron Flockhart vincitore a Le Mans nel 1956 e 1957, fu costretto al ritiro alla Mille Miglia del 1957.



Equipaggio:
Ton Blankvoort (NL) - **Job Blankvoort** (NL)
Marca Vettura:
ASTON MARTIN [Regno Unito]
Modello:
DB 2/4
Anno di Costruzione: 1953



Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,4
Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1955.

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri bialbero.
Cilindrata totale: 2.922 cc.
Potenza: 116 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: coupé, 4 posti.

Note:
Questa vettura fu preparata direttamente dalla Casa per partecipare alla Mille Miglia: fu iscritta ma non prese il via.



Equipaggio:
Jan Soederstrom (S) - **Peter Soederstrom** (S)

Marca Vettura:
FRAZER NASH [Regno Unito]
Modello:
MILLE MIGLIA
Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,55

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.971 cc.
Potenza: 140 cv.
Velocità: 190 km/h.
Alimentazione: aspirata, 3 carburatori.
Telaio/carrozzeria: tubolare/coupé.



Equipaggio:
Matteo Belotti (I) - **Emiliano Monella** (I)
Marca Vettura:
PORSCHE [Germania]
Modello:
356 1500 SUPER
Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,4

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri boxer.
Cilindrata totale: 1.477 cc.
Potenza: 70 cv a 4.500 giri/m.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.



Equipaggio:
Stefano Marzotto (I) - **Mauro Peruzzi** (I)
Marca Vettura:
LANCIA [Italia]
Modello:
AURELIA B20 GT 2000 BERLINETTA PININ FARINA
Anno di Costruzione: 1953
Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,4

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri a V di 60°.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 80 cv a 5.000 giri/m

Velocità: 162 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore monocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti

Note:

Al volante c'è Stefano Marzotto di Santa Margherita, figlio di Vittorio Marzotto, il grande pilota degli anni Cinquanta. Pur se non raccolse i successi del fratello Giannino, Vittorio riuscì comunque a vincere un Giro di Sicilia e un Gran Premio di Monaco oltre a raccogliere, nel 1954, un ottimo secondo posto alla Mille Miglia, al volante di una Ferrari 500 Mondial, che gli valse pure la vittoria della Classe due litri.



Equipaggio:

John Harold Barrett (USA) - **Susan Barrett** (USA)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 BERLINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1956 e 1957.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.

Velocità: 135 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.

Telaio /carrozzeria: scocca autoportante, berlina 4 porte, 4 posti.

Note:

Due partecipazioni alla Mille Miglia per questa Fiat 1100: nel 1955 partì guidata da Raffaele Cammarota mentre l'anno successivo fu pilotata dal milanese Angelo Cazzulani.



Equipaggio:

Stefano Brendolan (I) - **Gianluca Rana** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Christian Hore (GB) - **X**

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

C-TYPE

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 210 cv.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport, 2 posti.



Equipaggio:

Ananda Covindassamy (F) - **Ranga Covindassamy** (USA)

Marca Vettura:

O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)
[Italia]

Modello:

MT 4 1500 2AD

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.490,86 cc.

Potenza: 120 cv a 6.300 giri/m.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare a longheroni/sport 2 posti.

Note:

Con la sigla MT4 fu battezzata la prima serie uscita, nel 1948, dall'allora modesta officina modenese chiamata "Officine Specializzate Costruzione Automobili". Nel corso degli anni le cilindrata e le caratteristiche dei motori seguirono le norme imposte dai regolamenti. Messa in produzione con un motore di 1.092 cc, la MT4 esordì al Gran Premio di Napoli nel 1948 affidata a Gigi Villorosi; l'anno dopo fu disponibile anche un propulsore di 1.350 cc per una potenza di 90 cv. Nel 1950 i motori divennero bialbero e, da quel momento, tutte le MT4 divennero MT4 2AD (doppio albero distribuzione). Nel 1953 fu presentato un nuovo motore con cilindrata maggiorata a 1.450 cc, 110 cv, ed infine a 1.490 cc per 120 cv di potenza nel 1954. Punto di forza di questa vettura era il peso molto basso, solo 520 kg, abbinato ad un telaio tubolare con una struttura studiata per ridurre al minimo gli effetti torsionali. Le sospensioni anteriori, molto robuste, sono a molle elicoidali mentre quelle posteriori sono a ponte rigido. Nel 1954 una MT4 1500 fu decima alla Mille Miglia; nel 1956, fu nona e prima nella categoria Sport classe 1.500 cc. Al volante, in entrambe le occasioni, Giulio Cabianca.



Equipaggio:

Robert Sulma (CZ) - **X**

Marca Vettura:

S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]

Modello:

DAINA GRAN SPORT COUPÉ PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.393 cc.

Potenza: 65 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta.



Equipaggio:

Werner Meier (CH) - **Markus U. Diethelm** (CH)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 MM BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 240 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori quadricorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

La 250, che è tra le vetture più riuscite e celebri di Maranello, si ispira nel nome alla Mille Miglia, appuntamento per il quale erano stati preparati i primi esemplari. Monta il classico e famosissimo dodici cilindri a "V" di 60° al limite dei tre litri, con distribuzione monoalbero caratterizzato dai tre enormi carburatori quadricorpo. Questo motore era nato come evoluzione sperimentale della 225 S e montato sulla 250 S di Vignale con la quale Giovannino Bracco vinse, strepitosamente quanto inaspettatamente, la Mille Miglia del 1952 davanti alla 300 SL Prototipo di Kling, lasciando, come tradizione Ferrari vuole in caso di vittoria, il nome alla vettura. Fu con questo modello che ebbe inizio la collaborazione tra Enzo Ferrari e Pinin Farina che, ancora oggi, firma le carrozzerie di Maranello. Per questo modello, il carrozziere torinese preparò un'elegante berlinetta con le sporgenze ridotte al minimo sia nella parte anteriore sia in quella posteriore: un insieme compatto, alleggerito da una linea di cintura molto bassa.

In totale, sono state 33 le 250 MM prodotte (18 berlinette Pinin Farina, 14 spider Vignale e uno spider Morelli). In quegli anni, molti clienti di Ferrari erano soliti gareggiare con la stessa vettura utilizzata per i normali trasferimenti.

In versione chiusa o aperta sono le vetture che, nelle varie versioni spiccatamente sportive (S, MM e le successive GT Competizione e TDF), hanno consolidato la fama del Cavallino rampante nel mondo. Tra le curiosità è rimasto celebre l'esemplare acquistato da Aga Khan, che fu interamente foderato in cuoio grigio dai maestri sellai della Casa Hermès di Faubourg St. Honoré a Parigi.



Equipaggio:

David Martin (USA) - **Stephanie Martin** (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SPRINT TOURING

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.884 cc.

Potenza: 100 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/coupé, 4 posti.

Note:

Attorno alla collaudata meccanica di quel grande successo che fu la berlina 1900, l'Alfa mise in produzione anche il modello coupé, la Sprint.

Così come la berlina, il coupé della prima serie, prodotto in 949 esemplari dal 1951 al 1954, monta il motore di 1.884 cc, ovviamente nella versione TI, più potente. La seconda serie, sempre in parallelo con la berlina, monta il 1.975 cc da 115 cv della Super, diventato "Super Sprint": nel 1954 e nel 1955 fu costruita in 248 esemplari. L'ultima serie, immutata nella meccanica, fu venduta dal 1956 al 1958, in 599 esemplari.

Malgrado fosse la terza, la C Super Sprint fu nota come "Il serie coda lunga". I 1.796 esemplari complessivamente costruiti furono, per la maggior parte, carrozzati dalla Touring, pochi altri da Pinin Farina e da Zagato. Fu una delle automobili più desiderate dei suoi tempi.



Equipaggio:

Jan Declerck (B) - Pascal Spaenjaers

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B22 BERLINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 1991 cc.

Potenza: 90 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 162 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore monocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/berlina, 4 posti.

Note:

La lunga ed affollata serie delle Aurelia ebbe inizio nel 1950, con la berlina B10 motorizzata con un 1754 cc.

All'inizio del 1951, fu commercializzata la B 21, con identica

carrozzeria ma con il motore della GT, la B 20. Nel 1952, ecco la B 15, passo allungato: versione ministeriale era chiamata "sei luci" a causa del finestrino supplementare.

Quasi contemporaneamente fece la sua apparizione anche la B 22, in pratica un aggiornamento della B 21, della quale conserva la linea, disponendo però di un motore da 90 cv, contro i 70 della B 21. Le Aurelia disponevano di una meccanica raffinata, curata da Vittorio Jano, l'uomo che - con le Alfa Romeo da lui progettate aveva dominato le corse per i dieci anni a cavallo tra i Venti ed i Trenta.

Di rilievo alcune soluzioni quali gruppo frizione-cambio in blocco al retrotreno e i tamburi dei freni al centro della vettura, anziché alle ruote.

La B 22 fu costruita in 722 unità ai quali vanno aggiunte 197 della versione B 22 S, con guida a sinistra.

Le Aurelia berlina parteciparono in massa alle Mille Miglia degli anni Cinquanta; sulla loro strada incontrarono però l'imbattibile, per loro, Alfona 1900.



Equipaggio:

Marcello Gavio (I) - Piero Pissavini (I)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 MM SPIDER VIGNALE

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1954.**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 240 km/h.

Alimentazione: 3 carburatori quadricorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.



Note:

Questo esemplare ha cambiato aspetto tre volte. Nel 1953 fu consegnato - in allestimento berlinetta Pinin Farina - a Franco Cornacchia, che la portò in gara più volte, vincendo la Stella Alpina. Nel corso dello stesso anno, questa 250 MM fu acquistata da Luigi Piotti, che sostituì la carrozzeria originale con una aperta, firmata Morelli.

Anche Piotti disputò alcune corse con questa Ferrari, ottenendo la vittoria al Circuito di Reggio Calabria.

Nel 1954 la vettura finì a Firenze, tra le mani del grandissimo Clemente Biondetti, vincitore di quattro edizioni della Mille.

Il "toscanaccio" confermò tutta la sua classe, malgrado l'età non più giovanissima, chiudendo la Mille Miglia 1954 al quarto posto. Nei mesi successivi - sempre con questa 250 MM - Biondetti fu quinto alla Targa Florio, quarto al G.P. Supercortemaggiore e settimo al Gran Premio del Portogallo.

L'auto fu quindi ceduta e dotata di una carrozzeria spider di Vignale, la stessa ancor oggi montata.



Equipaggio:

Vincenzo Carlo Invernizzi (I) - X

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER SPRINT PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 115 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/coupé, 4 posti.



Equipaggio:

Alfio Lilli (I) - Felice Graziani (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 FHC COUPÉ

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Edgar Poelmann (A) - Christina Sponring (A)

Marca Vettura:

FORD [Germania]

Modello:

ZEPHYR

Anno di Costruzione: **1953**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.262 cc.

Potenza: 68 cv.

Velocità: 125 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.

Note:

La Ford Zephyr è un'autovettura full-size - sul mercato statunitense, le automobili che hanno un passo superiore ai 2,79 metri (110 in. oppure che hanno un volume interno più elevato di 3.300 litri - prodotta dalla Ford nel Regno Unito dal 1950 al 1972.

La Zephyr, con la sua versione lussuosa Zodiac che apparve sui mercati nel 1954, all'epoca era la più grande automobile per il trasporto dei passeggeri prodotta dalla Ford britannica. Questo primato lo mantenne fino al 1972, anno del ritiro dal mercato, quando fu lanciata la Ford Granada, che era ancor più grande. La Zephyr veniva assemblata a Dagenham, nel Regno Unito, ed in Australia. Le versioni disponibili furono berlina quattro porte, familiare cinque porte, coupé due porte e cabriolet due porte. Questo modello non ebbe solo fortuna sui mercati, ma pure nelle competizioni: nel 1953, una Ford Zephyr Six guidata da Maurice Gatsonides vinse il rally di Monte Carlo, davanti ad una Jaguar Mark VII. Due anni più tardi, una Ford Zephyr Six, condotta da Vic Preston, si aggiudicò il Safari Rally.



Non assegnato.



Equipaggio:

Renato Gnutti (I) - Benedetta Gnutti (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100 TV PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1955 e 1956.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv a 5.400 giri/m.

Velocità: 134 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber.

Telaio/carrozzeria: scocca autoportante/berlinetta due posti.

Note:

Prodotta in soli 170 esemplari dalla Pinin Farina (non ancora diventata Pininfarina) il suo nome completo è 1100/103 Turismo Veloce Coupé, adottando la classica meccanica della 1100 TV berlina; con l'equipaggio milanese Moscatelli-Bassi ha preso parte alla Mille Miglia del 1955.



Equipaggio:

Mario Boglioli (I) - Enrica Pezzia (I)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 GCS/53 FANTUZZI

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.985,6 cc.

Potenza: 170 cv a 7.300 giri/m.

Velocità: 235 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: con longeroni e traverse/sport biposto.

Note:

La A6 GCS fu forse il più fortunato modello del Tridente: 6 sono i cilindri, G indica la fusione in ghisa del basamento e CS spiega la destinazione della vettura, corse sport.

Nella sua lunga carriera agonistica, in diverse serie e carrozzerie,

fu l'auto che conquistò il maggior numero di vittorie, nonostante la qualificata concorrenza, Ferrari in testa. Deriva dalla A6G del 1951, a sua volta erede della A6G degli anni Quaranta. Prese parte a tutte le Mille Miglia del 1947 in poi. La prima serie aveva parafranghi staccati e un motore da 115 cv (che dopo dieci anni saranno 190). Alcuni dei primi esemplari sono caratterizzati da un unico grande faro centrale sul frontale: ciò era consentito dal regolamento del tempo, anche se le vetture schierate alla Mille Miglia utilizzavano altri due fari supplementari per illuminare adeguatamente le strade nel tratto notturno.

Questo modello rappresentò per la Casa, che nel 1940 si era trasferita da Bologna a Modena, uno dei successi più clamorosi. La nuova serie "1953" fu completamente rinnovata, grazie allo splendido spider disegnato da Fantuzzi. Il motore a doppia accensione, e vari altri particolari, provenivano dalla Maserati di Formula 2. Tra i pregi di questa meccanica c'è l'estrema semplicità della costruzione: qualsiasi tecnico era in grado di mantenerla in perfetta efficienza tra una gara e l'altra. La cilindrata, pur restando nei limiti della classe due litri, passò da 1.978,7 cc a 1.985,6 cc. I 170 cv, abbinati ai soli 740 kg di peso, consentivano prestazioni eccezionali.

La serie 53, o 2000 Sport come era più semplicemente chiamata, debuttò alla Mille Miglia di quell'anno, aggiudicandosi la classe 2.000 cc della categoria Sport Internazionale, condotta da Giletti-Bertocchi. Nel 1954, con Musso, fu terza assoluta. Il successo di classe fu ripetuto nel 1955 con Giardini e Scarlatti. In entrambe le occasioni le A6 GCS/53 occuparono i primi tre posti della classe fino a 2.000 cc.



Equipaggio:

Andreas Astaller (D) - Andreas Pinzinger (D)

Marca Vettura:

ARNOLT [USA/Regno Unito]

Modello:

BRISTOL DELUXE

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.

Note:

Dalla collaborazione tra la Bristol Aeroplane Company, di Filton in Inghilterra, con la Arnolt di Chicago, nel 1954 nacque la Arnolt-Bristol, allo scopo di allestire le Bristol destinate al mercato americano.



Equipaggio:

Marco Vanoli (CH) - **Cornelia Vanoli** (CH)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B20 GT 2500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 118 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.

Note:

Marco Vanoli è un pilota svizzero, campione della categoria Gran Turismo.



Equipaggio:

Alberto Donghi (I) - **X**

Marca Vettura:

PEUGEOT [Francia]

Modello:

203 A

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.290 cc.

Potenza: 33 a 4.500 giri/m.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.



Equipaggio:

Alan Tribe (AUS) - **Craig Davis** (USA)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 GCS/53 FIANDRI

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.985 cc.

Potenza: 170 cv.

Velocità: 235 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.



Equipaggio:

Jeff Lotman (USA) - **Brian Grozier** (USA)

Marca Vettura:

LINCOLN [Stati Uniti]

Modello:

CAPRI sport Hard top

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 5.204 cc.

Potenza: 225 cv. **Velocità:** N.D.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina due portiere

Note:

La Capri è un'autovettura full-size di lusso prodotta dalla Lincoln dal 1952 al 1959: dalla berlina furono derivate la coupé e la versione con hard-top.

Fulanciata, nel 1952, per competere con la Cadillac Serie 62 e la Packard 400. Nel primo anno di commercializzazione ne furono prodotti 14.342 esemplari.



Equipaggio:

Ronald Brouwer (NL) - **Jack Gosselink** (NL)

Marca Vettura:

GOLIATH [Germania]

Modello:

GP 700

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,1**

Dati Tecnici:**Motore:** 2 cilindri.**Cilindrata totale:** 683 cc.**Potenza:** 24 cv a 4.000 giri/m.**Velocità:** 100 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** berlina due porte.**Note:**

La GP 700 è una piccola vettura berlina prodotta dalla casa automobilistica Goliath-Werke Borgward & Co dal 1950 al 1957.

*Equipaggio:***Maurizio Zanni** (MC) - **Luca Stefanini** (I)*Marca Vettura:***ALFA ROMEO** [Italia]*Modello:***1900 SUPER SPRINT TOURING***Anno di Costruzione:* **1954***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Gran Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,35****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri bialbero.**Cilindrata totale:** 1.975 cc.**Potenza:** 115 cv a 5.500 giri/m.**Velocità:** 180 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.**Telaio/carrozzeria:** integrale con la scocca/coupé, 4 posti.*Equipaggio:***Wolfgang Schlinkert** (D) - **Juergen Rang** (D)*Marca Vettura:***VOLKSWAGEN** [Germania]*Modello:***1200 "MAGGIOLINO"***Anno di Costruzione:* **1954***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,25****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri boxer.**Cilindrata totale:** 1.192 cc.**Potenza:** 30 a 3.200 giri/m.**Velocità:** 110 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** berlina quattro porte.**Note:**

La Volkswagen Typ 1, meglio conosciuta come Maggiolino in Italia (*Käfer* in tedesco, detta anche *Coccinelle* in Francia, *Escarabajo* in Spagna, *Beetle* o *Bug* in Gran Bretagna e negli Stati Uniti, *Fusca* in Brasile e *Vocho* in Messico), è un'automobile compatta prodotta dalla Volkswagen dal 1938 al 2003.

È sicuramente l'automobile tedesca più conosciuta al mondo, assurgendo a simbolo della rinascita industriale tedesca nel secondo dopoguerra, nonché il primo modello Volkswagen in assoluto.

Detiene attualmente il record di auto più longeva del mondo, essendo stata prodotta ininterrottamente per sessantacinque anni. Inoltre, ha conservato a lungo il primato di auto più venduta al mondo, con 21.529.464 esemplari, e attualmente è la quarta auto al mondo per numero di esemplari prodotti, dopo Toyota Corolla, Ford F-150 e Volkswagen Golf.

Il modello progettato da Ferdinand Porsche per volere di Adolf Hitler, opportunamente aggiornato, entrò finalmente in produzione nel dopoguerra e fu immesso sul mercato con il nome commerciale di Volkswagen 1200.

*Equipaggio:***James Montgomery Gingery** (USA) - **Gunnar Gingery** (USA)*Marca Vettura:***OLDSMOBILE** [Stati Uniti]*Modello:***SUPER 88***Anno di Costruzione:* **1954***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,25****Dati Tecnici:****Motore:** 8 cilindri a V.**Cilindrata totale:** 5.300 cc.**Potenza:** 185 cv.**Velocità:** 160 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 1 carburatori quadruplo corpo.**Telaio/carrozzeria:** berlina.**Note:**

Dagli anni Trenta e per anni a seguire, la Oldsmobile prese l'abitudine di corredare il nome dei modelli con una coppia di cifre di cui la prima rappresentava il tipo di carrozzeria (venivano utilizzate le cifre 6, 7, 8 e 9) e la seconda il tipo di motore se a 6 o a 8 cilindri, con numerazioni tra il 66 e il 98.

La Casa introdusse la 88 nel 1949, con il nome completo di Rocket 88.

Dal 1949 al 1999, fu prodotta in undici serie. Dal 1989, la sigla numerica nel nome fu sostituita dalla dicitura Eighty-Eight.

Le prestazioni elevate consentirono alla 88 di partecipare alle gare NASCAR, vincendo sei delle nove gare nel 1949, dieci delle diciannove gare nel 1950 e venti delle quarantuno gare nel 1952;

alla fine il suo dominio fu interrotto dalla Hudson Hornet, anche se la 88, grazie alle sue vittorie, rimase nell'immaginario collettivo come la prima "regina della NASCAR". Questi successi sportivi, confermati dalla vittoria nella massacrante Carrera Mexico, portarono un forte incremento delle vendite.

La Rocket 88 esordì con un grande successo, ed ispirò un famoso slogan degli anni cinquanta, "Make a Date with a Rocket 88" (cioè "Vai ad un appuntamento con una Rocket 88"), ed una canzone, "Rocket 88", che è considerata il primo brano rock&roll della storia. Anche grazie al successo della Rocket 88, la Oldsmobile utilizzò dal 1950 fino agli anni novanta un razzo, "rocket", come logo della Casa. Nel 1954, le 88 furono oggetto di un profondo restyling con un più lungo e largo corpo vettura, oltre a parabrezza e lunotto avvolgenti. Il passo fu aumentato a 3.099 mm. La versione base fu nominata semplicemente "88", e venne nuovamente commercializzata la Super 88. La cilindrata del motore V8 Rocket fu incrementata da 5 litri a 5,3 e fu mantenuto il carburatore a doppio corpo. Il propulsore della 88 base erogava 170 cv di potenza, mentre quello della Super 88 sviluppava 185 cv, grazie all'adozione di un carburatore quadruplo corpo.

Una 88 prese parte alla Mille Miglia del 1954, condotta da Joe Santi e Bruno Pozzato, ritirandosi dopo Roma.



Equipaggio:

Gian Pietro Rossetti (CH) - **Werner Kummer** (CH)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 GCS/53 FANTUZZI

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.985 cc.

Potenza: 170 cv.

Velocità: 235 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.



Equipaggio:

Theo Bean, Jr. (USA) - **Ann Bean** (USA)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

500 MONDIAL SPIDER PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1954**



Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1954 e 1955.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri, doppia accensione.

Cilindrata totale: 1.984 cc.

Potenza: 190 cv.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare, sport.

Note:

Questo è uno dei dodici 500 Mondial carrozzati spider da Pinin Farina. Fu una vettura ufficiale della Scuderia Ferrari che l'affidò a Enrico Sterzi e Ovidio Rossi per la Mille Miglia del 1954, dove furono quindicesimi assoluti.

L'anno successivo fu acquistata da Bianca Maria e Mario Piazza, che pur avendola iscritta alla Mille Miglia, non presero il via, pur avendo già assegnato il numero 639. Fu quindi ceduta in Venezuela.

Si tratta del primo modello sport Ferrari che utilizzò il motore 4 cilindri disegnato da Aurelio Lampredi. La sigla Mondial fu decisa dallo stesso Enzo Ferrari per ricordare due titoli di Formula 1 conquistati nel 1952 e nel 1953 da Alberto Ascari. Con un esemplare di questa serie Vittorio Marzotto giunse al secondo posto assoluto nella Mille Miglia del 1954. Da qui in avanti la denominazione Mondial è diventata una costante ricorrente nel catalogo di Maranello. Il motore 4 cilindri di 2.000 cc dispone di 160 cv nella prima serie e di 170 cv dal 1955. E' un propulsore assai sofisticato, con testata in lega leggera, due candele per cilindro, due assi a camme azionati da una serie di ingranaggi disposti a cascata, doppia pompa di benzina, due spinterogeni e due pompe dei freni. La 500 Mondial destinata ai clienti-piloti veniva carrozzata a Torino da Pinin Farina, che realizzò una dozzina di spider e due berlinette; Scaglietti, a Modena, carrozzò altri quindici spider.



Equipaggio:

Paolo Maria Chersevani (I) - **Valentino De Castello** (I)

Marca Vettura:
ARNOLT [USA/Regno Unito]

Modello:

BRISTOL

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 130 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.

Note:

Dalla collaborazione tra la Bristol Aeroplane Company, di Filton in Inghilterra, con la Arnolt di Chicago, nel 1954 nacque la Arnolt-Bristol, allo scopo di allestire le Bristol destinate al mercato americano.

Il modello più conosciuto è la Bolide, disegnata da Franco Scaglione, con meccanica della Bristol 400.



Equipaggio:

Marco Merati Foscarini (I) - **Anna Maria Kanakis** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.

Note:

Una diva di cinema e televisione affronterà la Mille Miglia su questa Porsche, in compagnia del marito Marco Merati Foscarini, discendente del terz'ultimo Doge di Venezia e Presidente della Banca Svizzera Italiana. Si tratta di Anna Maria Kanakis, Miss Italia nel 1977, prima di intraprendere una grande carriera da attrice e scrittrice. Nel 1981, partecipò pure a Miss Universo.



Equipaggio:

Bradley Tank (USA) - **Colin Comer** (USA)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B20 GT 2500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 118 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

Luigi Mion (I) - **Roberto Dal Bosco** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Robert Defares (NL) - **Volkert h. M. Struycken** (NL)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri, doppia accensione.**Cilindrata totale:** 2.996,6 cc.**Potenza:** 260 cv a 6.000 giri/m.**Velocità:** 250 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.**Telaio/carrozzeria:** tubolare/barchetta, sport.**Note:**

Si tratta di un'evoluzione, con incremento della cilindrata, della 500 Mondial (scheda n° 293), la prima Ferrari con motore quattro cilindri progettato da Lampredi. Questo modello della Ferrari legò per primo per primo il suo nome a quello dell'*Autodromo Nazionale*: l'esordio avvenne proprio sulla pista di Monza, nel 1954, per il G.P. Supercortemaggiore. È una delle vetture più care a Enzo Ferrari perché la carrozzeria fu realizzata da Scaglietti su disegno di Dino, il figlio primogenito di Enzo Ferrari, morto per malattia nel 1956. "Un figlio totale" lo definì il padre, che aveva intravisto in lui il successore. Quattro 750 Monza presero parte alla Mille Miglia del 1955, con scarsa fortuna. La vittoria più prestigiosa di questo modello resta quella ottenuta al Tourist Trophy con Hawthorn e Maglioli.

*Equipaggio:***Alberto Ferrari (I) - Giulia Ferrari (I)***Marca Vettura:***TRIUMPH** [Regno Unito]*Modello:***TR 2 SPORTS***Anno di Costruzione:* **1954***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Sport Produzione***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,45****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.991 cc.**Potenza:** 90 cv a 4.800 giri/m.**Velocità:** 180 km/h.**Alimentazione:** 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozzeria:** aperta, 2 posti.**Note:**

Nel 1950, Sir John Black, proprietario della Standard-Triumph, allo scopo di rilanciare l'azienda, diede ordine ai tecnici di progettare una sport da due litri in grado di competere con le Jaguar e che costasse meno della metà! Quando il prototipo, chiamato 20 TS, fu pronto, Black decise di farlo provare a Ken Richardson, che sentenziò: "È una maledetta trappola mortale".

La carrozzeria fu allungata, il telaio ridisegnato e il motore potenziato con un albero a camme in testa: nacque così la TR 2. In un test effettuato nel 1953, in Belgio, Richardson, con una vettura di serie, con semplici accorgimenti aerodinamici come gli "spats" che chiudevano i passaruota posteriori, un ulteriore pannello

metallico a coprire il posto del passeggero e la sostituzione del parabrezza con un minuscolo vetrino, superò i 200 km/h. L'obiettivo era raggiunto. La TR 2, tra il 1953 ed il 1955 venne prodotta in 8.628 esemplari, con successo di pubblico, critica e nelle gare.

Le TR 2 si rivelarono subito vetture vincenti, in particolar modo nei rally, grazie alla loro agilità. Nel 1954 due TR 2 conquistarono i primi due posti all'Alpine Rally (Rally delle Alpi) e una vinse il R.A.C. Rally (il più importante rally inglese organizzato dal Royal Automobile Club). L'anno prima, il 1953, alla 24 Ore di Le Mans, una TR 2 si classificò al quindicesimo posto assoluto, dietro un nugolo di sport di grossa cilindrata come Ferrari, Aston Martin, Jaguar e davanti alle vetture concorrenti sul mercato. Sempre nel 1954 una TR 2 si aggiudicò, negli Stati Uniti, il lungo e difficile campionato S.C.C.A. Con lo stesso Ken Richardson e Gatsonider, la Triumph prese parte anche alla Mille Miglia di quell'anno iscrivendo anche altre due vetture. Pur essendo una vettura prodotta in serie, a causa delle caratteristiche, venne inserita nella categoria Sport, dove il suo motore, derivato da quello di un trattore, nulla poté contro quelli delle Ferrari 500 o Maserati A6 GCS. Il ventisettesimo posto assoluto fu comunque motivo di soddisfazione. Nel 1955, sempre per la categoria Sport, si presentarono a Brescia cinque TR 2: la migliore fu quarantesima. Ancora nel 1954 Richardson portò a Le Mans tre TR 2. Fu tra i primi a sperimentare i freni a disco. Le tre vetture si classificarono quattordicesima, quindicesima e diciannovesima. Una delle tre, addirittura, montava i freni a disco anche sulle ruote posteriori. Questa esperienza farà della Triumph la prima Casa a introdurre i freni a disco sulle vetture di serie. Capiterà con la TR 3, che nel 1955 prenderà il posto della TR 2 nei listini. Nel 1955 una TR 2 si aggiudicò la vittoria nella classe 2.000 cc alla Liegi-Roma-Liegi.

*Equipaggio:***Dieter Kinzer (A) - Gabriela Kinzer (A)***Marca Vettura:***LANCIA** [Italia]*Modello:***AURELIA B20 GT 2500 BERLINETTA PININ FARINA***Anno di Costruzione:* **1954***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Gran Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,4****Dati Tecnici:****Motore:** 6 cilindri a V di 60°.**Cilindrata totale:** 2.451 cc.**Potenza:** 118 cv a 5.300 giri/m.**Velocità:** 185 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.**Telaio/carrozzeria:** scocca portante/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

M Thieme (NL) - **Antonius J. T. Whilelmus** (NL)

Marca Vettura:

AUTOBLEU [Regno Unito]

Modello:

Type Mille Miglia 750

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1954 e 1955.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 747 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina.

Note:

Dopo aver costruito alcuni piccoli coupé su base Renault 4CV, nel 1954, Maurice Mestivier e Roger Lepeyre - i soci dell'Autobleu - decisero di costruire una vettura per la partecipazione alla Mille Miglia.

I due erano i proprietari di un'azienda parigina specializzata nella realizzazione di kit di preparazione per le Renault 4CV.

Grazie a questo sistema di scarico realizzato in collaborazione con Carlo Abarth, le piccole vetture francesi potevano disporre di prestazioni entusiasmanti che contribuirono alla loro fama sportiva.

Sfruttando la meccanica Renault e la componentistica di propria produzione fu realizzata una vetturessa da competizione con carrozzeria di Riffard, chiamata Type Mille Miglia.

Affidata a Jean Bianchi, questa Autobleu prese parte alle edizioni del 1954 e 1955, entrambe le volte senza concludere la gara.



Equipaggio:

Alessandro Barnaba (I) - **Guido Nola** (I)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

DB 2/4

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 2.922 cc.

Potenza: 116 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: coupé, 4 posti.



Equipaggio:

Markus Joerg (CH) - **Franz Aschwendan** (CH)

Marca Vettura:

LOTUS [Regno Unito]

Modello:

ELEVEN

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.097 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/barchetta sport.

Note:

Caratteristica peculiare: il peso minimo, da Formula 1. Altri punti forti erano l'efficienza dell'autotelaio unita ad una accurata profilatura aerodinamica. Proprio grazie a questo modello il marchio Lotus riuscì ad imporsi nella categoria 1.100 cc alle 24 Ore di Le Mans nel 1956 e nel 1957. Partecipò anche alla Mille Miglia del 1957, quando prese il via con il numero 337 guidata da Gregor Grant. In seguito, all'autodromo di Monza, fu protagonista di un'intensa sessione di record, nel corso della quale la Eleven percorse 220 chilometri in un'ora. Prodotta in tre versioni, fu lanciata nel 1956. La Le Mans aveva ponte De Dion, freni a disco e un motore da 1.100 cc o 1.500 cc Coventry Climax; la Club montava lo stesso motore, ma aveva i freni a tamburo, mentre la versione base aveva un motore Ford da 1.172 cc. Da rilevare come il motore

Coventry Climax, che garantì tanti successi non solo alle Lotus, era nato come motore per una pompa ad acqua installata su un camion dei pompieri.



Equipaggio:

Andrea Giuliani (I) - **Francesco Liberatore** (I)

Marca Vettura:

ZAGATO [Italia]

Modello:

FIAT 1100 COUPÉ

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv a 5.400 giri/m.

Velocità: 134 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber.

Telaio/carrozzeria: scocca autoportante/berlinetta due posti.



Equipaggio:

Kenneth Andren (S) - **Alf Svensson** (S)

Marca Vettura:

ARNOLT [USA/Regno Unito]

Modello:

BRISTOL BOLIDE

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 130 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.



Equipaggio:

Michael Troesser (D) - **Andreas Rapin** (D)

Marca Vettura:



O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)

[Italia]

Modello:

2000 S

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1954.

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.986,96,86 cc.

Potenza: 165 cv a 6.500 giri/m.

Velocità: n.d.

Alimentazione: aspirata, 3carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare a longheroni con traverse di

irrigidimento, barchetta, sport.

Dati Tecnici:

La 2000 Sport, che deriva dalla monoposto di Formula 2, è una delle vetture meno conosciute dei fratelli Maserati.

Nel 1954, conseguenza dell'assoluta precarietà dei regolamenti, i Maserati si trovarono a possedere un progetto e un patrimonio pressoché inutilizzabili.

Decisero quindi di riversare il programma della F2 in una barchetta per le corse Sport. Fu quindi modificata una monoposto, che ebbe la funzione di prototipo. Le altre cinque vetture costruite, tra il 1954 e il 1960, furono oggetto di specifica progettazione.

Il motore è un sei cilindri bialbero con doppia accensione, con la complessa ma raffinata soluzione della testa fusa in corpo unico con il monoblocco. L'unica partecipazione alla Mille Miglia avvenne nel 1954, proprio con questo esemplare, con l'equipaggio Piotti-Cavallari. Il ventesimo posto ottenuto, con le Maserati e le Ferrari che dominavano la classe fino a 2.000 cc, scongiurarono di ripetere l'esperienza.



Equipaggio:

Andrew Hall (GB) - **X**

Marca Vettura:

HWM (Hersham & Walton Motors) [Regno Unito]

Modello:

JAGUAR S 3400 CC

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 195 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

Questo esemplare, allestito con la consueta cura da John Heath è uno di quelli che sfruttavano la meccanica Jaguar, inizialmente della C-Type e, dal 1956 della D-Type, grazie ad aggiornamenti eseguiti come sempre accade sulle vetture da competizione.

Heath aveva fondato la HWM in collaborazione con un altro pilota, George Abecassis. L'azienda chiuse tragicamente nel 1956 quando, proprio alla Mille Miglia, Heath morì alla guida di una sua vettura, uscendo di strada nei pressi di Ravenna.



Equipaggio:

Pascal Bellon (CDN) - **Donald Arsenault** (CDN)

Marca Vettura:

CITROEN [Francia]

Modello:

15 SIX

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.000 cc.

Potenza: 79 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina, 4 posti



Equipaggio:

Peter Schoemer (CDN) - **Arjan Stoof** (NL)

Marca Vettura:

SWALLOW [Regno Unito]

Modello:

Doretti

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 90 cv a 4.800 giri/m.

Velocità: 175 km/h.

Alimentazione: 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Nel 1946, la Tube Investments acquistò nota per aver costruito automobili prima della guerra, dalla società trasformata poi in Jaguar Cars Ltd. (vedi voce). La Doretti è l'unica vettura costruita dalla Swallow Coachbuilding Company Ltd, tra il 1954 e 1955: la meccanica è quella della Triumph TR2, mentre la carrozzeria fu disegnata e costruita negli Stati Uniti. Il nome della vettura deriva dall'italianizzazione del nome Dorothy Dean, una bionda mozzafiato, figlia di Arthur Andersen che aveva contribuito al progetto della vettura, essendo il distributore Triumph per la California del sud.



Equipaggio:

Fabrizio Curci (I) - **M.Luca Conti**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SPORT SPIDER

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.997,4 cc.

Potenza: 138 cv a 6.500 giri/m.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori orizzontali doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: a traliccio di tubi/coupé.

Note:

Il progetto denominato «2000 Sportiva» fu affrontato dall'Alfa Romeo nel 1953, dopo il cambio dei regolamenti agonistici. Si tratta di una vettura tra le più misteriose tra le Alfa Romeo.

L'intento era quello di fornire una vettura competitiva ai clienti che volessero disputare le corse della categoria sport o, più

semplicemente, disporre di una vettura di elevate prestazioni. Nel 1954 venne affidato a Bertone l'incarico di realizzare due diverse carrozzerie, una coupé ed una spider, che vennero montate su un telaio a traliccio di tubi.

A scopi sperimentali furono realizzati quattro esemplari, due spider e due coupé.

Il coupé mantenne il nome 2000 Sportiva, mentre il modello aperto è conosciuto come 1900 Sport Spider. Il nome 1900 sarebbe servito a promuovere i modelli di serie, coupé e berlina, che erano così chiamati.

Il 1900 Sport Spider fu un prototipo realizzato per le gare della categoria Sport e, come altri modelli sportivi, mai realizzato in neppur piccola serie.

Le quattro vetture su disegno di Bertone rimasero tutte solo dei prototipi in quanto, a causa delle sopraggiunte esigenze produttive della neonata Giulietta Sprint, il progetto non venne inserito nei programmi di produzione.

Le caratteristiche tecniche - motore bialbero assai potente, telaio tubolare e un peso di soli 915 kg e la proverbiale tenuta di strada Alfa Romeo ottenuta con quattro sospensioni indipendenti e ponte De Dion - avrebbero reso questo modello in grado di competere con le vetture della sua categoria presenti sul mercato.

Il monoblocco a quattro cilindri in linea era praticamente un duemila, con testata in lega leggera, di circa tre cc maggiorato rispetto al motore di serie.

L'unico utilizzo del materiale progettato fu il lunotto posteriore della coupé, adottato per la Giulietta Sprint.



Equipaggio:

Akihiro Yukawa (J) - Yoko Yukawa (J)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 120 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 160 cv.

Velocità: 192 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: portante/aperta, 2 posti



Equipaggio:

Yasuyuki Sugiura (J) - Yasuhiko Yamashita (J)

Marca Vettura:

O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)

[Italia]

Modello:

MT 4 1500 2AD

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.490,86 cc.

Potenza: 120 cv a 6.300 giri/m.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare a longheroni/sport 2 posti.



Equipaggio:

Tadeusz Koziol (PL) - Monika Sikora (PL)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.

Note:

La 300 SL, o W 198 I nel codice interno della Casa, è una delle più famose vetture prodotte negli anni Cinquanta: deriva dalla vettura da competizione che partecipò per la Squadra Corse della Casa a numerose gare del tempo. In particolare, nel 1952, si aggiudicò la Carrera Panamericana con Kling-Klenk e, con lo stesso equipaggio, fu seconda alla Mille Miglia. Nello stesso anno, conquistò il primo (con Lang e Riess) e il secondo posto alla 24 Ore di Le Mans. Anche nelle versioni di serie la 300 SL offriva, comunque, prestazioni di assoluto rilievo. Ne furono realizzati 1.400 esemplari, molti dei quali destinati alle competizioni, soprattutto nella categoria Gran Turismo, nella quale Fitch e Kurt si aggiudicarono il primo posto alla Mille Miglia del 1955, conquistando un eccezionale quinto posto assoluto. La 300 SL fu subito famosa anche per le portiere che si aprivano verso l'alto simili ad "ali di gabbiano", e questo è il soprannome che ancora oggi indica la 300 SL. Nelle diverse lingue questa vettura non è mai stata chiamata con la sigla ufficiale ma sempre con il suo soprannome che in tedesco è "flügeltürer", in inglese diventa

“gullwing” e in francese “papillon”.

Il motore è un 6 cilindri al limite dei tre litri di cilindrata, montato inclinato su un telaio tubolare a traliccio. Questo speciale châssis pesava soltanto 50 kg. La velocità massima varia da 220 a 260 km all'ora a seconda del rapporto finale di trasmissione; i rapporti al ponte disponibili erano infatti 5 diversi a partire da 1: 3.64 a 1: 4.11. La 300 SL fu prodotta dal 1954 al 1957; fu sostituita nei listini Mercedes-Benz da un modello con la medesima meccanica ma con carrozzeria aperta.

Una curiosità: il volante può essere ribaltato in modo da facilitare l'entrata del pilota, certamente non tra le più agevoli. Una volta a bordo, per prestazioni, comfort di marcia ed affidabilità la 300 SL può essere paragonata alle moderne vetture.



Equipaggio:

Massimo Delbò (I) - Bernhard Heil (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

180 D

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea, diesel.

Cilindrata totale: 1.767 cc.

Potenza: 40 cv a 3.200 giri/m.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: iniezione Bosch.

Telaio/carrozzeria: portante, berlina, 4 porte.

Note:

Questa berlina a gasolio è stata mandata alla Mille Miglia dal Museo della Casa di Stoccarda per un motivo preciso: ricordare la sua vittoria nel Gruppo Speciale Diesel ottenuta con Retter-Larrcher nel 1955. In quell'anno la Mercedes fece man bassa di primati: Moss-Jenkinson furono primi assoluti con la 300 SLR, Fangio secondo; Fitch, Gendebien e Casella, con le 300 SL si aggiudicarono le prime tre posizioni del Gruppo Gran Turismo Speciale e con la 220 berlina, con carrozzeria identica a questa 180 D, la classe 2.000 cc del Gruppo Turismo di serie. La 180 D fu prodotta in tre serie (D, Db e Dc), dal 1953 al 1952 in 152.983 esemplari. Altri 118.000 esemplari disponevano dell'equivalente motore a benzina.



Equipaggio:

Oussama Kaddoura (F) - Marcus Breitschwerdt (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1954**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Non assegnato.



Equipaggio:

Alexander Bloch (D) - Andreas Jancke (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

190 SL

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.897 cc.

Potenza: 105 cv a 5.700 giri/m.

Velocità: 171 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti

Note:

Alexander Boch e Andreas Jancke sono molto popolari in Germania, dove conducono insieme un programma televisivo automobilistico. Boch è un noto giornalista, mentre Jancke è un attore famoso per aver interpretato film e fiction televisive.



Equipaggio:

Wilfried Porth (D) - Gorden Wagener (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Susie Wolff (GB) - **Ellen Lohr** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.

Note:

Su questa vettura ufficiale della casa di Stoccarda ecco due donne con i motori nel sangue. Susie Wolff, moglie di Toto Wolff, numero 1 di Mercedes in Formula 1, è anche la collaudatrice della Williams nel massimo campionato automobilistico mondiale. Al suo fianco siede Ellen Lohr, l'unica donna ad aver vinto, con una Mercedes-Benz una gara del famosissimo campionato turismo tedesco il DTM.



Equipaggio:

Michael Bock (D) - **Wiko Stark** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.

Note:

Michael Bock è capo della Mercedes-Benz Classic e direttore del museo Mercedes Benz.



Equipaggio:

Georg Schulz (D) - **Annika Schroers** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

220 A

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.195 cc.

Potenza: 90 cv.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina 4 porte.

Note:

Questa seria e robusta berlina contribuì al successo della Casa di Stoccarda vincendo nel 1955 il Gruppo Turismo di Serie Speciale, oltre 2.000 cc, con Zedlitz-Diemer. Oltre alla strepitosa vittoria di Stirling Moss e Denis Jenkinson, che sulla 300 SLR stabilirono il primato assoluto alla Mille Miglia con una media di 157,650 km/h, rimasto imbattuto, il successo fu completato dalla vittoria nel Gruppo Gran Turismo dell'americano Fitch, con la 300 SL e da quella della 180 D nel Gruppo Diesel. Per comprendere questi valori, è sufficiente considerare tempi e medie: Moss, con la 300 SLR, impiegò poco più di dieci ore e sette minuti a completare il percorso; Fitch, con la 300 SL, concluse in undici ore e ventinove minuti, a 139 km/h di media. Zedlitz e la 200 A ebbero bisogno di quindici ore e trentatré minuti, alla media di 102,67 km/h di media. La 180 D chiuse in sedici ore e cinquantadue minuti a 94,64 di media. La 220 berlina fu costruita in diverse serie, dal 1954 al 1959. La "A" fu la prima serie, prodotta dal 1954 al 1956 in 25.937 esemplari. La carrozzeria è simile a quella della precedente serie 180. Erano disponibili anche una versione cabriolet ed una a due porte.



Equipaggio:

Karlheinz Koegel (D) - **Thomas Ammann** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Adrian Gattiker (CH) - **Oliver Sellnick** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Albert Carreras (E) - **Jordi Pascual** (E)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Pierluigi Boglioli (I) - **Guido Capelli** (I)

Marca Vettura:

ERMINI [Italia]

Modello:

TIPO 357 SPORT 1500 SCAGLIETTI

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:

1955 e 1956.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri doppia accensione.

Cilindrata totale: 1.431 cc.

Modello da spedire raccomandato all'Automobile Club di BRESCIA
Piazza Vittoria, 11
Telefono 21002

Spett. **AUTOMOBILE CLUB BRESCIA**
BRESCIA

Data 9 APRILE 1956

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data odierna una domanda d'iscrizione alla XXIII "MILLE MIGLIA" - Coppa "Franco Mazzotti".

Cognome e Nome		Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
Concorrente	SOUDERIA TALESTRETO	544	CORTE CAMPANA	LUCCA
1) Conducente	CHINI GIAMPIERO	0664	idem	idem
2) Conducente				

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore
<input checked="" type="checkbox"/> VETTURE SPORT Cilindrata: 750 - 1100 - 1500 - 2000 3000 e oltre 3000 cmc.	ERMINI	1100	1100	in corso immatricolazione	1455
<input type="checkbox"/> VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI e <input type="checkbox"/> VETTURE GRAN TURISMO di serie					
Cilindrata: 750 - (sottoclasse 1100) 1300 / 1600 - 2000 e oltre 2000 cmc.					
<input type="checkbox"/> Vetture con carrozzeria aperta di serie a prezzo non superiore a L. 2.000.000					

FIRMA DEL CONCORRENTE
IL PRESIDENTE
(COM. ITALIA SCALETTA)

Stampa: BRESCIA O. S. BRES. LUCCA

Potenza: 120 cv.
Velocità: 200 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.
Telaio/carrozzeria: tubolare/barchetta, sport.

Note:

Questa splendida Sport con motore da un litro e mezzo è l'unico esemplare sopravvissuto dei tre prodotti dal costruttore toscano. Carrozzeria interamente in alluminio dal celebre Scaglietti di Modena, monta un motore di 1.431 cc. Si tratta di un propulsore bialbero assai particolare per la produzione di Ermini, di solito indirizzata sulla più classica cilindrata di 1.100 cc. Interamente progettato nella fabbrica di Firenze, questo propulsore è dotato di doppia accensione (con otto candele, due per cilindro) e di un rivoluzionario (per i tempi) albero motore con cinque supporti. La potenza massima di 120 cv, rapportata ai 510 kg di peso, consentiva a questa filante barchetta di sfiorare i 200 km/h. Nel 1955 ha partecipato alle più prestigiose competizioni, tra le quali la Mille Miglia e la Targa Florio.



Equipaggio:

Damiano Zoppini (I) - Maria Bussolati Bonera (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 2.996 cc.
Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.
Velocità: 250 km/h.
Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.
Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Tarcisio Bonomi (I) - Simone Bonomi (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B24 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.
Cilindrata totale: 2.451 cc.
Potenza: 118 cv a 5.300 giri/m.
Velocità: 185 km/h.
Alimentazione: aspirata, 1 carburatori doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: a scocca portante/coupé 2 posti

Note:

Universalmente riconosciuta come una delle più belle spider di tutti i tempi, la B 24 è uno dei capolavori di Pinin Farina, così come il coupé B 20, che fornì la meccanica. La B 24 fu presentata, alla fine del 1954, in due versioni: "spider" (con tettuccio in tela) e "convertibile" (con tetto rigido). La meccanica era quella della B 20 quarta serie. Per questo motivo la prima serie della B 24 è in realtà denominata "4a serie". Fino al 1955 fu costruita in 240 esemplari. Si tratta del modello riconoscibile per il paraurti anteriore separato in due baffi e il parabrezza curvo in pezzo unico. Il successo negli U.S.A. fu tale da farla soprannominare B 24 America. Attenzione, la "S" che oggi viene considerata come sinonimo di Spider, indicava allora le vetture richieste con guida a sinistra, essendo di serie la guida a destra. Nel 1956, con la seconda serie (ovviamente chiamata 5a), subì lievi modifiche: al paraurti anteriore (di foggia lineare, in pezzo unico) al parabrezza rettangolare, con montanti e deflettori ed al motore, che perse 8 dei 118 cv della prima serie. La produzione fu di 150 esemplari. Nel 1957 apparve l'ultima serie, denominata 6a, che rimase sostanzialmente invariata, tranne che per ritocchi al motore (che riguadagnò 2 cv) e migliorie alla capottina. Gli esemplari costruiti furono 371. Fu celebre anche come protagonista, con Vittorio Gassman e Jean Louis Trintignant, del film "Il sorpasso".



Equipaggio:

Louis Arnitz (D) - Monika Arnitz (D)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.
Cilindrata totale: 1.477 cc.
Potenza: 55 cv a 4.400.
Velocità: 155 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.

Note:

Si tratta della versione più ricercata della Porsche 356, con una linea filante caratterizzata dal piccolo parabrezza. La Speedster

fu aggiunta in listino alle versioni coupé e cabriolet, nel 1954, destinata principalmente al mercato americano. "Essenzialità e leggerezza" erano le caratteristiche che la contraddistinguevano. La meccanica seguì l'evoluzione delle corrispondenti versioni della 356.



Equipaggio:

Adolfo Pantano (I) - **Mario Rossi** (I)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 140 FHC COUPÉ

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 193 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

La XK 140 sostituì la XK 120 nel listino Jaguar nel 1955 e vi rimase fino al 1957, quando venne sostituita dalla XK 150. Come per le prime Jaguar, le 100, il numero indica, nelle intenzioni, la velocità massima in miglia. La XK 140 venne prodotta in tre versioni: "roadster" (la versione aperta più sportiva) prodotta in 3.347 esemplari, "drop head coupé" (sempre aperta ma meglio rifinita e con un grosso parabrezza, con montanti e finestrini), 2.740 esemplari e "fixed head coupé" (chiusa), 2.797 esemplari. Le differenze più vistose tra questo modello e quello precedente riguardano il cofano anteriore, con una griglia del radiatore cromata di dimensioni più generose (ancor più larga sarà quella della 150) e il marchio con la testa del giaguaro e la scritta "Le Mans Winner", in onore della vittoria del 1955. La vettura veniva offerta nella versione standard con motore da 193 cv, oppure in versione con equipaggiamento speciale, comprendente cerchi a raggi e motore da 210 cv.



Equipaggio:

Stephen Dixon (GBM) - **John Gautrey** (CDN)

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

A

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**



Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1957.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.489 cc.

Potenza: 85 cv.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti

Note: questo esemplare ha preso il via da Brescia nell'ultima Mille Miglia di velocità disputata, quella del 1957. Con l'equipaggio Hogg-Jones, chiuse la corsa all'ottantacinquesimo posto e all'ottavo di classe. Nella stessa stagione sportiva, fu al via sia al Nurburgring sia a Reims.



Equipaggio:

Marc Newson (AUS) - **Charlotte Newson** (GB)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

857 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri, doppia accensione.

Cilindrata totale: 3.421 cc.

Potenza: 255 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/barchetta, sport.

Note:

Marc Andrew Newson, nato a Sidney nel 1963, è uno dei più

importanti designer internazionali e, secondo la rivista Times, è una delle cento persone più influenti al mondo. Si è occupato soprattutto di interni e di oggetti per la casa, ma pure di occhiali e tantissimi altri prodotti: sue opere sono conservate al Museum of Modern Art di New York, al Centro Pompidou di Parigi e al V&A di Londra. Da anni, partecipa alla Mille Miglia con una delle Ferrari dalla sua collezione

La sigla 857 può risultare poco conosciuta: in effetti quasi tutti chiamano questa vettura 860 Monza

Nella fortunata serie quattro cilindri, la 860 Monza è quella più potente e di maggior cilindrata. Il motore, infatti, è quello della 750 incrementato di circa mezzo litro. Quando la 750 iniziò a mostrarsi poco competitiva, la Ferrari preparò una versione più potente, semplicemente rialesando il motore per aumentare la cilindrata. Il modello ottenuto fu noto come 860 Monza, ma in realtà i primi quattro esemplari costruiti avevano un motore di cilindrata leggermente inferiore, 3.421cc contro 3.431 cc. Per questo motivo, tali esemplari - tra i quali c'è questo - sono chiamati 857 S.

Distinguere la 857 dalla 860 è molto difficile, in quanto esteriormente differiscono solo per le bombature sul cofano. Questo esemplare con carrozzeria Scaglietti "fianchi alti" era una delle vetture ufficiali della Scuderia Ferrari. Dispone di una storia interessantissima essendo stato condotto, in moltissime gare, da piloti del calibro di Hawthorn, Maglioli, Castellotti, Trintignant, Gendebien, Hill, Kimberly e De Portago.



Equipaggio:

Carlos De Miguel (E) - **Luis Delso** (E)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 TV TRASFORMABILE

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1.30**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv a 5.400 giri/m.

Velocità: 135 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber.

Telaio /carrozzeria: aperta.



Equipaggio:

Andrea Ruggeri (I) - **Quirino Gnutti** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1.4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Rainer Wolf (D) - **Tom Fischer** (D)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

550 SPYDER RS

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1955.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.498 cc.

Potenza: 110 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: piatto in tubi d'acciaio, spider 2 posti.

Note:

Fu una vittoria di classe, nell'edizione del 1952 della Mille Miglia con Lurani-Berckheim, che convinse Ferry Porsche a creare un reparto corse dove mettere a punto nuovi motori e vetture sempre più competitive, tra le quali la 550 fu la prima.



La 550 fu pensata anche come un veicolo pubblicitario per le competizioni su strada che, negli anni Cinquanta, erano seguitissime sia in Europa che oltre oceano.

Il prototipo della Spyder fu presentato al Salone di Parigi del 1953, anche se la versione per i clienti privati fu commercializzata solo nel 1955.

La denominazione 550 Spyder ha un doppio significato: 550 deriva dal fatto che il prototipo fu la cinquecentocinquantesima vettura costruita dalla Porsche; l'adozione del termine spyder è invece un segno di riconoscenza di Ferdinand Porsche nei confronti di Piero Dusio (fondatore della Cisitalia) per averlo liberato dalle galere francesi e per la successiva collaborazione.

La tradizione vuole che il nome spyder fosse stato utilizzato per la prima volta proprio da Dusio sulla Cisitalia 202 (la mitica "Nuvolari"), riprendendolo da una carrozza ottocentesca aperta, con intelaiatura simile ad un ragno. Da allora, in italiano si usa questo termine (spider, raramente storpiato in spyder) per indicare una vettura aperta a due posti.

Attorno al classico motore di derivazione Volkswagen, raffreddato ad aria, fu montata una leggera carrozzeria in alluminio. Da quel momento, lo stesso Porsche volle che il nome spyder fosse riservato alle vetture da competizione, mentre quelle di serie sono ancora oggi chiamate "cabrio".

Il motore 4 cilindri boxer di questa bella sportiva, progettato e sviluppato da Ernst Fuhrmann, fu montato in posizione centrale posteriore, una soluzione rivoluzionaria per i tempi: prima di essere competitivo ebbe una lunga fase di messa a punto.

I primi 12 esemplari, chiamati 550 Spyder RS furono vetture ufficiali della Casa riservate alle competizioni, con potenze comprese tra i 78 e i 120 cv e un peso di soli 590 kg; nel 1955 iniziò la commercializzazione per i piloti privati: con lo stesso nome furono costruiti 78 esemplari.

Per la stagione sportiva 1956 fu introdotta la nuova serie, la 550 Spyder A/1500 RS, del tutto simile esteticamente ma con alcune modifiche sostanziali, quali un inedito, più leggero e più rigido telaio con struttura tubolare, nuove sospensioni posteriori completamente ridisegnate e un nuovo e più potente motore (bialbero in testa, con quattro assi) con carburatori Weber doppiocorpo al posto dei Solex. L'anno successivo fu la volta della Spyder 550/1500 RSK, con un telaio alleggerito e ribassato per l'uso in pista e carrozzeria rinnovata con fari carenati.

La potenza dichiarata, salvo ulteriori elaborazioni delle vetture ufficiali, passò per i 110 della 550 RS, i 135 cv della 550 A, fino ai 148 cv ad 8.000 giri/m nella versione RSK del 1959, per una velocità massima di 250 km/h.

Le 550 costruite furono in tutto 154 (90 RS, 30 A e 34 RSK) più alcuni prototipi e vetture ufficiali da corsa.

L'esordio alla Mille Miglia 1953 fu straordinario, con la vittoria della classe Sport 1.500 cc. L'anno dopo, con Hermann, nuova vittoria di classe e sesto posto assoluto. Ottavo posto assoluto, e vittoria di classe, per Seidel nel 1955. Nel 1957, Umberto Maglioli, con un modello da 145 cv, giunse quinto assoluto, vincendo la classe alla stupefacente media (per una 1.500 cc) di 142,12 km/h.



Equipaggio:

Dominiek De Clerck (B) - **Valerie De Clerck** (B)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

150 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.484,1 cc.

Potenza: 145 cv.

Velocità: 235 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare a traliccio/sport biposto.

Note:

Una diceria dell'epoca insinuava che questa vettura non fosse una 1.500 cc ma un 2.000 cc mascherato: numerosi controlli smentirono però sempre la malignità. La fama proveniva dalle vittorie di questo modello che, all'esordio assoluto nel 1955 con Jean Behra, vinse due gare di fila: la 500 Km del Nürburgring e la 1000 Km di Reims.

L'anno successivo, fu seconda assoluta alla 1000 Km di Buenos Aires e prima al G.P. di Silverstone con Stirling Moss. Alla Mille Miglia del 1956 fu solo seconda di classe con Behra.

Forte del successo sportivo della A6 GCS, la Maserati pensò di realizzare una vettura più commerciale senza rinunciare alle caratteristiche sportive, con un occhio al ricco mercato americano. In verità il progetto prevedeva anche una versione stradale ma la mancanza di mezzi non lo consentì: al termine di una travagliata gestazione vide la luce la 150 S che, come detto, divenne subito famosa per la vittoria ottenuta al debutto.

La 150 S monta un motore a 4 cilindri verticali in linea per una cubatura totale di 1.484,1 cc assai sofisticato, tanto che fu utilizzato da molti assemblatori anche dopo la cessata produzione della vettura.

La distribuzione di questa biposto sport, sempre realizzata con carrozzeria in alluminio, è a due assi a camme in testa; il cambio è a 4 o 5 marce; il telaio è tubolare a traliccio, mentre le sospensioni sono derivate direttamente dalla A6 GCS. I freni sono a tamburo sulle 4 ruote con comando idraulico. Il peso della vettura a secco è di 630 chilogrammi. In totale, dal 1955 al 1957, ne sono stati prodotti 27 esemplari.

Dopo gli exploit iniziali, la 150 S fu un poco trascurata dalla Casa, impegnata con le cilindrature maggiori, lasciandone la gestione ai clienti privati.



Equipaggio:

Elad Shraga (IL) - **Ronit Schwartz Shraga** (IL)

Marca Vettura:

O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)

[Italia]

Modello:

MT 4 1500 2AD

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1955.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.490,86 cc.

Potenza: 120 cv a 6.300 giri/m.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare a longheroni/sport 2 posti.

Note:

Questo esemplare, con carrozzeria spider dei Fratelli Morelli di Ferrara, fu una delle vetture ufficiali della Casa. Al posto del "2AD", monta dall'origine un motore della serie TN, sviluppato, alla "Officine Specializzate Costruzione Automobili", nel 1955, per la stagione sportiva 1956. Questo motore fu sfruttato dai fratelli Maserati per i loro esperimenti con la distribuzione desmodronica (un sistema, privo delle molle, di richiamo diretto delle valvole) utilizzato, per esempio, sui modelli da corsa Mercedes.

Prese parte alle più importanti corse delle stagioni 1956 e 1957 e poi ceduto a un pilota svedese. Prima di essere ricondizionato con gli aggiornamenti meccanici, questo esemplare partecipò - costretto al ritiro - alla Mille Miglia del 1955, condotto dall'ottimo pilota bresciano Roberto Sgorbati.



Equipaggio:

Robert Van Keilegom (B) - **Marc Hens** (B)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.



Equipaggio:

Gabriele Gnudi (I) - **Marco Jannuzzi** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Omar Alghanim (KWT) - **Faisal Alhamad** (KWT)

Marca Vettura:

ASTON MARTIN [Regno Unito]

Modello:

DB3 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.922 cc.

Potenza: 225 cv.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.



Equipaggio:

Adriano Angelo Preti (I) - **Alessandro Preti** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Paolo Cartabbia (I) - Salvatore D'orto (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 TV COUPÉ PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv a 5.400 giri/m.

Velocità: 135 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber.

Telaio / carrozzeria: scocca autoportante, berlina 4 porte, 4 posti.



Equipaggio:

Francesco Menichetti (I) - Mirco Baiardi (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 90 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore invertito.



Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/berlina, 5-6 posti.

Note:

La 1900 rappresentò una svolta storica nella produzione del Biscione: fu la prima a carrozzeria portante e, soprattutto, costruita in grande serie.

La "Alfona" era nota con il motto: "la vettura per famiglia che vince le corse". Con questo modello l'Alfa introdusse il concerto di berlina sportiva all'italiana. Pur disponendo di cinque comodi posti, prestazioni e tenuta di strada erano paragonabili a quelle di una sportiva autentica.

Ampio e molto soddisfacente l'uso sportivo, numerosi i telai realizzati per i carrozzieri. La 1900 fu la prima Alfa Romeo di "massa", prodotta non più artigianalmente: dal 1950 al 1958 ne vennero costruiti 17.243 esemplari con due motori per quattro serie. Con il 1.884 cc, fino al 1953, la normale e la Turismo Internazionale (90 cv e 100 cv, rispettivamente, le potenze) e con il 1.975 cc la Super e la Super TI (90 cv e 115 cv le potenze).

Dal 1953 al 1957, dominò la classe fino a 2000 cc alla Mille Miglia, nelle categorie Turismo, Turismo Speciale e Turismo Preparato.



Equipaggio:

Detlef Kloss (CH) - Michael Schmidt (CH)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Regine Sixt (D) - X

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Luca Taino (I) - Kenichi Goto (J)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 EUROPA GT

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 220 cv a 7.000 giri/m.

Velocità: 218 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse tubolari/berlinetta.

Note:

La 250 Europa fu la prima versione da turismo a montare lo straordinario motore della serie 250 nato per le competizioni.

Il telaio fu ripreso dalla 375 America, della quale conserva passo e carreggiata.

Il primo esemplare, di Vignale, fu esposto al Salone di Parigi del 1953.

In meno di un anno ne vennero costruiti, in totale, diciotto esemplari: tre con carrozzeria coupé di Vignale, quattordici - tra le quali questa - di Pinin Farina e una cabriolet sempre di Pinin Farina. Nel 1954 sarà sostituita dalla 250 GT, la prima Ferrari costruita in serie, che per un breve periodo si chiamerà 250 GT Europa.



Equipaggio:

Alexander Ospelt (FL) - Guenther Thoeny (FL)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B20 GT 2500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 118 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

David DeMunzio (USA) - Matthew Alexander Jones (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 90 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore invertito.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/berlina, 5-6 posti.



Equipaggio:

Steve Ward (GB) - **Thomas Ward** (GB)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 140 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 193 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Philip Cracco (B) - **Peter Gitsels** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

550 SPYDER RS

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,7**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1956.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.498 cc.

Potenza: 110 cv.

Velocità: 210 km/h.



Equipaggio:

Melissa Magliana (USA) - **Ingeborg Platter Magliana** (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B24 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 118 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: a scocca portante/coupé 2 posti.



Equipaggio:

Luca Vitali (I) - **Gianluca Benigni** (I)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri, doppia accensione.

Cilindrata totale: 2.996,6 cc.

Potenza: 260 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/barchetta, sport.



Equipaggio:

Davide Parmegiani (I) - **X**

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]



Modello:

1900 SSZ ZAGATO

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1955.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 125 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: portante, coupé, 4 posti.

Note:

Questa Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato partecipò alla Mille Miglia del 1955 con l'equipaggio Venini-Badaracco, ottenendo un ottimo diciannovesimo posto assoluto..



Equipaggio:

Paul Griffin (GB) - **Christopher Saul** (GB)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100 S

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.660 cc.

Potenza: 132 cv.

Velocità: 230 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Joerg Holleis (A) - **Mag Guenter** (A)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 140 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1956.**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 190 cv.

Velocità: 195 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti.

Note:

Questa Jaguar ha partecipato alla Mille Miglia del 1956 con Georges Goutot conquistando la vittoria nella classe Gran Turismo con limite di prezzo e concludendo la corsa in 40esima posizione nella classifica assoluta.



Equipaggio:

Walter Arbib (CDN) - **Angelo Tulipano** (CDN)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 TV BERLINA

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:**Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.089 cc.**Potenza:** 50 cv a 5.400 giri/m.**Velocità:** 135 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 1 carburatore Weber.**Telaio /carrozzeria:** scocca autoportante, berlina 4 porte, 4 posti.**Note:**

La dizione completa di quella che tutti chiamano familiarmente "millecento" è "Nuova 1100 103". Il nome così articolato serviva per distinguere questo modello dalla serie precedente e, soprattutto, per mettere in risalto la modernità del progetto con carrozzeria autoportante.

La linea, elegante e compatta - per i tempi originalissima - destò grande scalpore al Salone di Ginevra del 1953, dove la Nuova 1100 fu presentata.

La meccanica, completamente rifatta rispetto alla precedente versione, utilizza l'indistruttibile motore a 4 cilindri di 1.089 cc, per anni cavallo di battaglia della Casa del Lingotto.

Questo modello rappresentò un episodio fondamentale per le sorti commerciali e per le linee produttive della Fiat: in soli tre anni, furono costruiti 250.000 esemplari. Si tratta di un numero sensazionale, se si tiene conto che fino ad allora la normale produzione di una vettura di successo si misurava in alcune decine di migliaia.

La presentazione di questo nuovo modello è oggi considerata come il più grande avvenimento automobilistico europeo della prima metà degli anni Cinquanta.

Per la famiglia Agnelli si trattò di un'autentica svolta; la scelta di installare impianti all'avanguardia trasformò l'azienda fondata nel diciannovesimo secolo in un'industria all'avanguardia nel panorama europeo.

Insieme alla Fiat 600, presentata due anni dopo, nel 1955, la 1100 orientò definitivamente la Fiat alla produzione di vetture monoscocca.

Le versioni disponibili dai concessionari - pure loro in costante aumento - erano la Tipo A (sedili anteriori singoli, nessuna cromatura) venduta a 945.000 lire, e la Tipo B che per 30.000 lire in più offriva il sedile anteriore a divanetto, maggior rifinitura delle tinte e delle cromature.

Da notare che il pubblico optò in massa per la più lussuosa Tipo B, munita - eccezionalmente per quegli anni - anche di impianto di aerazione e riscaldamento.

Non deve sorprendere che la versione preferita dagli italiani sia stata quella più lussuosa. Al contrario di oggi, la classica cilindrata di poco superiore al litro era in quegli anni considerata di categoria medio-superiore. La 1100 era, in effetti, assai brillante e divertente da guidare. Nell'Italia che usciva dagli anni bui del primo dopoguerra per avventurarsi decisa nell'epoca della "dolce vita" la "millecento" divenne ben presto uno status symbol, indicata come esempio di distinzione.

La 1100 103 occupa un posto di rilievo anche nella storia della Mille Miglia perché fu protagonista di quella che gli storici dell'automobile definiscono la "grande apertura democratica della corsa", con decine di queste vetture schierate nelle edizioni degli anni Cinquanta.

Nelle ultime cinque edizioni della corsa bresciana, dal 1953 al 1957, le 1100 103 conquistarono ininterrottamente i primi tre posti della

Classe 1100 Turismo.

La carriera sportiva della 1100 fu favorita, pochi mesi dopo il debutto a Ginevra, dalla presentazione di una terza versione, la "103 TV".

La "103 Turismo Veloce", come era definita in modo ufficiale nei progetti dell'epoca, debuttò al Salone di Parigi del 1953. Il motore, potenziato di 14 cv rispetto al modello precedente, toccava i 50 cv a 5.400 giri al minuto, consentendo prestazioni più brillanti, quasi 20 chilometri all'ora in più di velocità massima. La 1100 TV, considerata all'epoca vettura di classe superiore, è immediatamente distinguibile per la carrozzeria con verniciatura bicolore e il faro antinebbia posto al centro della calandra del radiatore. Le caratteristiche sportive e il maggior livello di finitura comportavano un cospicuo aumento del prezzo, lievitato a 1.225.000 lire.

Nel 1956, la gamma fu rinnovata con la presentazione della serie "103 E". Le modifiche riguardano soprattutto la meccanica e la carrozzeria. Nel primo caso, si notano principalmente il potenziamento del motore (da 36 a 40 cv per l'edizione normale e da 50 a 53 cv il modello "TV" Turismo Veloce) e variazioni alle sospensioni posteriori. Per la carrozzeria si notano invece l'aggiunta di una modanatura e di una calandra con proiettore antinebbia centrale, diversa strumentazione, sistemazione della ruota di scorta, sotto il piano del bagagliaio.

Nelle differenti versioni, nel 1956 e 1957, prima di essere sostituita dalla "D" nell'ottobre del 1958, la 103 E fu prodotta in circa 115.000 esemplari.

Diverse altre versioni, con modifiche alla carrozzeria e alla meccanica, furono presentate dalla Casa torinese fino al 1966.

Globalmente, la produzione del modello 1100 sarà di circa due milioni di esemplari.

*Equipaggio:***Renzo Albini (I) - Lorenzo Albini (I)***Marca Vettura:***MG (Morris Garage) [Regno Unito]***Modello:***A***Anno di Costruzione:* **1955***Categoria alla Mille Miglia 2016:* **Gran Turismo***Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016:* **1,35****Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 1.489 cc.**Potenza:** 72 cv.**Velocità:** 152 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori S.U.**Telaio/carrozzeria:** spider, 2 posti**Note:**

La MG A, uno dei più classici spider inglesi della seconda metà degli anni Cinquanta, primi Sessanta, era prodotta ad Abingdon

dalla Morris Garage, la Casa famosa per i suoi modelli sportivi, che si fuse nel 1952 con la Austin Motor Company per formare la BMC, British Motor Corporation.

I marchi MG e Austin, e le rispettive sedi, rimasero però discretamente indipendenti. La "A" deriva da un prototipo che i tecnici MG approntarono nel 1951 per essere competitivi a Le Mans, cosa impossibile con la carrozzeria a parafanghi staccati della TF. La messa in produzione e la presentazione avvennero solo nel 1955, con il nome di MG A 1500. Fino al 1959 ne furono prodotti 58.760 esemplari con il motore da un litro e mezzo da 72 cv. Nel 1959 fu presentata la MG A 1600 con motore di 1.588 cc realizzata in 31.601 unità. Nel 1961-62 fu la volta della 1600 MK2 di 1.622 cc prodotta in 8.719 esemplari. Interessanti le versioni coupé, prodotte con il motore della prima serie tra il 1958 e il 1959 e la "Twin Cam", la più sportiva, con il 1.588 cc e 108 cv costruite in 2.111 unità tra il 1958 e il 1960.



Equipaggio:

Ray Langston (USA) - **Kate Hayes** (USA)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 194

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 3.066 cc.

Potenza: 177 cv a 5.200 giri/m.

Velocità: 260 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori Solex invertiti.

Telaio/carrozzeria: a traliccio di tubi in acciaio.



Equipaggio:

Giovanni Prandelli (I) - **X**

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

190 SL

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.897 cc.

Potenza: 105 cv a 5.700 giri/m.

Velocità: 171 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti

Note:

La sigla Mercedes-Benz W121B II identifica il modello 190SL, una roadster di fascia medio-alta prodotta dal 1955 al 1963. Nacque per affiancare la 300 SL "Ali di gabbiano", troppo costosa per la maggior parte dei suoi ammiratori. L'importatore ufficiale della Mercedes-Benz negli Stati Uniti, Max Hoffman, che nel 1952 aveva premuto affinché la Casa di Stoccarda producesse in serie la 300 SL, sollecitò i vertici Daimler-Benz a progettare e realizzare autovettura che mantenesse il carattere sportivo della 300 SL, ma meno spinta e di media cilindrata, insomma più accessibile per un pubblico più ampio e con carrozzeria aperta.

Uno degli imperativi era quello di risparmiare sui costi di produzione: fu quindi scelto il pianale della 180 W120, paciosa berlina da poco in listino, il più economico tra quelli disponibili. Tale pianale fu rinforzato ed irrigidito e ne venne anche ridotto il passo, sceso da 2.65 a 2.4 m. Nuovo fu invece il motore, un 4 cilindri in linea da 1.9 litri di cilindrata con distribuzione monoalbero in testa, denominato M121 ed in grado di erogare fino a 105 CV di potenza massima. Tale motore era derivato dal 3 litri utilizzato per la 300 SL, del quale mantiene alcune caratteristiche. Non aveva una potenza molto elevata, poiché il gruppo motore - cambio, fissato su di un telaio ausiliario, era ancorato su tre punti ammortizzati da grossi tamponi in gomma. Si otteneva così un sistema indipendente e isolato acusticamente dalla scocca. Era una scelta per privilegiare il comfort di marcia e indicava chiaramente la volontà, da parte dei progettisti, di produrre una vettura da turismo sportivo, che permettesse di percorrere le rilevanti distanze su strada abbastanza velocemente, ma senza eccessiva fatica per il pilota e passeggero; questa impostazione andava però a scapito della sportività. Con varie modifiche, fino al 1963 fu prodotto in 25.881 esemplari. Curioso il fatto che, fino a quest'anno, la 190 SL non sia stata mai ammessa alla Mille Miglia, ritenendo che non avesse mai partecipato. Il ritrovamento di una fotografia con una 190 SL con dipinti i numeri di gara in Piazza della Vittoria ha fatto comprendere che una delle Mercedes-Benz nell'ordine di partenza, ma senza modello identificato, era proprio una di queste.



Equipaggio:

Michael Cantillon (GB) - **John Self** (GB)

Marca Vettura:

A.C. (Auto Carries Ltd) [Regno Unito]

Modello:

ACE

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.
Cilindrata totale: 1.971 cc.
Potenza: 120 cv.
Velocità: 212 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider.

Note:

Questa Casa inglese è nota per la famosissima AC-Shelby Cobra degli anni Sessanta. La Ace è proprio la "mamma" della Cobra, che ne riprese le linee, apparendo come una Ace molto più muscolosa. La AC produceva due tipi di Ace, entrambe con un due litri a sei cilindri, una con un proprio motore (1.991 cc per 90 cv) e una con il molto più potente motore due litri Bristol (1.971 cc per 120 cv). Da notare che il Bristol derivava dal BMW 328 d'anteguerra, prodotto su licenza in Inghilterra dopo il conflitto. Il telaio è opera di John Tojeiro ed è a quattro sospensioni indipendenti.

Su 692 Ace prodotte, ben 466 disponevano del motore Bristol, copia del due litri della BMW 328.

La versione coupé, prodotta anch'essa con due diverse meccaniche e che prendeva il nome di Aceca, venne costruita, complessivamente, in 320 unità.



Equipaggio:

Alessandro Facchinetti (I) - Sandro Marco De Poli (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 BERLINA

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.089 cc.
Potenza: 36 cv a 4.400 giri/m.
Velocità: 135 km/h.
Alimentazione: aspirata, 1 carburatore.
Telaio /carrozzeria: scocca autoportante, berlina 4 porte, 4 posti.



Equipaggio:

Paul Marcy (L) - Monique Felten (L)

Marca Vettura:

ROVER [Regno Unito]

Modello:

75

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 2.230 cc.
Potenza: 70 a 4.500 giri/m.
Velocità: 130 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.



Equipaggio:

Alessandro Bossini (I) - Sergio Metelli (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER SPRINT TOURING

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.
Cilindrata totale: 1.884 cc.
Potenza: 100 cv a 5.500 giri/m.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca, touring.



Equipaggio:

Paolo Bucchi (I) - Maria Angela Snelli (I)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/4 BN2

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 2.660 cc.
Potenza: 100 cv.
Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:

Questo classico modello inglese nacque nel 1953, grazie alla collaborazione tra la Austin e la Healey Motor Co. Si trattò, in pratica, della risposta della Austin al progetto della TR2 di Sir John Black, proprietario della Triumph. Con questa vettura nacque un sodalizio destinato a produrre altre importanti vetture come la "100/6", la "3000" e la "Sprite". Donald Healey realizzò questo splendido spider, con il caratteristico parabrezza abbattibile per migliorare l'aerodinamica, in 14.012 esemplari divisi in due serie, tra il 1953 ed il 1956. La prima, la BN1 - prodotta fino al 1955 - aveva un cambio a 3 marce più overdrive; la seconda prodotta nel 1955 e 1956, la BN2, anche la quarta marcia. Entrambe disponevano di circa 100 cv di potenza: da qui il nome della vettura. La "100" divenne popolarissima negli Stati Uniti. Ai clienti sportivi erano riservate le 100/4 M, con 10 cv in più. Per le corse fu allestito il modello 100 S, realizzato in cinquanta esemplari con varie modifiche e motore da 132 cv.



Equipaggio:

Martin Brauns (USA) - **Gary Brauns** (USA)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 140 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 193 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Susan Owen (USA) - **Ian Owen** (GB)

Marca Vettura:

JAGUAR [Regno Unito]

Modello:

XK 140 OTS ROADSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 3.442 cc.

Potenza: 193 cv.

Velocità: 200 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Harold Hayes (USA) - **X**

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

A6 G 54 COUPÉ ZAGATO

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.985,6 cc.

Potenza: 150 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare con longheroni e traverse/coupé, 2+2 posti.

Note:

Questo modello deriva dalla A6G del 1951, a sua volta erede della A6G di Pinin Farina presentata nel 1946, la prima Maserati stradale prodotta in piccola serie. Come si deduce dalla sigla stessa, A6G/54 è la nuova serie per il 1954. Buona parte della progettazione di questo modello, compreso il motore a doppia accensione, è ispirata dalla A6 GCS, la versione da competizione per le corse della categoria Sport. L'attività sportiva, sia nelle gare di Formula per le monoposto sia nel Campionato Sport, assorbiva quasi completamente la Maserati. Questo modello fu messo in produzione per avere un esemplare competitivo nella classe due litri da vendere ai piloti privati.

Si tratta di una Gran Turismo prodotta, fino al 1957, in sessanta pezzi, tutti con carrozzeria interamente in alluminio. La versione più nota è la berlinetta disegnata da Zagato: aerodinamica, leggera ed elegante, è uno dei più tipici esempi del design italiano che rese famoso il nostro Paese negli anni Cinquanta. Zagato realizzò venti esemplari chiusi, perlopiù destinati alle competizioni ed estremamente personalizzati dal cliente, e uno splendido spider. Frua realizzò dodici spider e sei coupé, tutti in allestimento stradale. Dal 1956, la realizzazione delle versioni stradali fu affidata ad Allemano, che firmò ventuno esemplari carrozzati coupé. Le prestazioni sono veramente notevoli, considerata la potenza di 150 cv, ottima per un due litri, e il peso che non supera gli 850 kg. La A6G 54, alla Mille Miglia, fu sfortunata: le tre vetture che parteciparono tra il 1955 e il 1957 furono sempre costrette al ritiro.



Equipaggio:

Mauro Bompani (I) - **X**

Marca Vettura:

MORETTI [Italia]

Modello:

750 SPORT

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Dati Tecnici:

Motore : 4 cilindri.

Cilindrata totale : 748 cc.

Potenza : 75 cv a 7.000 giri/m.

Velocità : 170 km/h. **Alimentazione** : aspirata.

Telaio/carrozzeria : barchetta, sport.

Note:

La 750 è la più nota vettura di Moretti, perché protagonista di un raid da Algeri a Città del Capo di 16.000 km. Nel 1951 presentò anche la versione 750 Sport, con distribuzione bialbero in testa. La versione Gran Sport, ovviamente quella più sportiva, ideale per le corse, fu realizzata sia in versione berlina sia in versione barchetta.

Si tratta di una delle tipiche barchette costruite intorno ad una meccanica di origine Fiat; la carrozzeria è molto ben proporzionata e dall'aspetto grintoso, il motore è addirittura bialbero, un'elaborazione che rese famoso Moretti. Le sue vetture presero parte a numerose edizioni della Mille Miglia e della 24 Ore di Le Mans.



Equipaggio:

Nicholas Schorsch (USA) - **Shelley Schorsch** (USA)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore : 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale : 2.996 cc.

Potenza : 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità : 250 km/h.

Alimentazione : iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria : traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Jo Von Muschwitz (D) -

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 2 SPORTS

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore : 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale : 1.991 cc.

Potenza : 90 cv a 4.800 giri/m.

Velocità : 180 km/h.

Alimentazione : 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria : aperta, 2 posti.



Equipaggio:

Daniel Karubian (USA) - **Christopher Hansen** (USA)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore : 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale : 2.996 cc.

Potenza : 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità : 250 km/h.

Alimentazione : iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria : traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Norbert Peeters (B) - **Geertje Van Der Paal** (B)

Marca Vettura:

MARINO (BRANDOLI) [Italia]

Modello:

1100 SPIDER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**



Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1955 e 1956.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 65 cv. a 5.200 giri/m.

Velocità: 170 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: biposto sport.

Note:

Questa bella piccola sportiva, alla cui livrea collaborò pure il bravissimo designer Michelotti, è stata costruita nell'officina torinese di Marino Brandoli. Il telaio è tubolare e la meccanica è quella della Fiat 1100 S: non poteva essere diversamente, tenuto conto che Brandoli collaborò con l'ingegner Giacosa al progetto di questa celebre motorizzazione sportiva. Brandoli era famoso anche per le testate dei motori, le "Testa Marino", dette le "teste delle vittorie".

Questo esemplare - iscritto dalla Scuderia Racing Club 19, fondata dallo stesso Marino - prese parte con Vittorio Azario e Gianni Balzarini alla Mille Miglia del 1956, ritirandosi.



Equipaggio:

Max Von Braunmuehl (D) - **Matthias Ermer** (D)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Dietrich Eckeard Mueller (D) - **Georg Lohmueller** (D)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/4 BN1

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.660 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Daniele Belluto (I) - **Paola Belluto** (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Klaus Kienle (D) - **Mark Kienle** (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Alessandro Cappellini (I) - X

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER SPRINT TOURING

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 115 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/coupé, 4 posti.



Equipaggio:

Wim Van Gierdegom (B) - X

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

550 SPYDER RS

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,65**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.498 cc.

Potenza: 110 cv.

Velocità: 210 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Solex.

Telaio/carrozzeria: piatto in tubi d'acciaio, spider 2 posti.



Equipaggio:

Jean Diercxsens (B) - Vasiliy Lanston (B)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

500 C "TOPOLINO" BELVEDERE

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,2**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 569 cc.

Potenza: 13 a 4.000 giri/m.

Velocità: 85 km/h.

Alimentazione: a gravità, un carburatore Solex.

Telaio/carrozzeria: berlina, 2 posti.

Note:

Una vettura entrata di diritto nel costume italiano: è la Topolino. La prima serie, poi chiamata 500 A, fu presentata nel giugno del 1936 e venduta ad un prezzo inferiore alle diecimila lire: al momento del primo lancio costava 8.900 lire. Questa versione ha il motore a quattro cilindri con valvole laterali di 569 cc. La potenza originale era di soli 13 cv a 4.000 giri al minuto con una velocità di 85 km/h, ma l'assiduo lavoro di molti preparatori aumentò rapidamente queste prestazioni che il generoso motore (con carburatore orizzontale e valvole laterali), progettato dall'ingegner Dante Giacosa, seppe accettare senza troppe rotture. Il cambio è a quattro rapporti, con i soli due superiori sincronizzati. Tra le curiosità, innumerevoli per questa vettura entrata nella leggenda, quella che i paraurti erano a richiesta; un optional, diremmo oggi. La gran parte delle vetture consegnate aveva il tettuccio apribile. La linea della Topolino risente l'impostazione stilistica della "1500" nata l'anno prima. Dopo averne prodotte 46.000 la FIAT decise di modificare la sospensione posteriore: nacque così la cosiddetta Topolino "balestra lunga" che rimase in produzione fino al 1948. In quell'anno vide la luce la versione "B" con un motore potenziato e valvole in testa. Nel 1949 entrò in produzione la "C", con una nuova carrozzeria con fari incassati nei parafranghi per tutte e tre le versioni: berlina, belvedere, giardinetta. Un dato per misurare il successo di questa vettura: dal 1936 al 1955 sono state prodotte 376.370 FIAT 500 "Topolino".

Fin dalla nascita la Topolino favorì, grazie ai costi limitati, la partecipazione "di massa" di molti dilettanti alla Mille Miglia. Con questa vettura, protagonista della prima motorizzazione popolare in Italia, un gran numero di piloti partecipò alle Mille Miglia nel dopoguerra: nei primi anni '50, furono più di 120 le Topolino iscritte a ciascuna edizione.



Equipaggio:

Giordano Gnutti (I) - Elisabetta Gnutti (I)

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 3 SPORTS

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:

La TR 3 è l'evoluzione, presentata nel 1955, della Standard Triumph TR 2. Le modifiche riguardano la carrozzeria (la griglia in avanti del radiatore è la più evidente) e, dal 1956, il potenziamento del motore di 10 cv con due nuovi carburatori S.U., e l'introduzione dei freni a disco anteriori. Se si escludono le applicazioni su alcuni modelli specifici per le corse, come la Jaguar D (che portò al battesimo i dischi proprio alla Mille Miglia), la Triumph fu la prima a montare i dischi sulle vetture di regolare produzione in serie. Questa caratteristica, che rispetto alla concorrenza permetteva di avere freni sempre efficienti anche sotto sforzo, la fece primeggiare nei rally. La TR 3 vinse la propria categoria al Tulip Rally in Olanda, nel 1956 e nel 1957, all'Alpine Rally del 1956, fu terza all'East African Safari di quell'anno e quinta assoluta nel 1956 e terza assoluta nel 1957 alla massacrante Liegi-Roma-Liegi (4.500 km). Al Rally di Montecarlo del 1958, oltre a vincere la classe, fu sesta assoluta e, nello stesso anno, prima assoluta al Circuito d'Irlanda. Prese parte anche alla Mille Miglia del 1957, ritirandosi. Dopo due anni esatti e 13.376 esemplari prodotti, nel settembre del 1957 la TR 3 venne sostituita dalla TR 3A, dalla quale differisce solo per un ulteriore cambiamento della griglia anteriore, più larga. La TR 3A fu prodotta in 58.250 esemplari fino al settembre 1961. Curioso il fatto che, data la richiesta del mercato americano, tra il marzo e l'ottobre del 1962 la Triumph produsse 3.334 TR 3B, con il motore da 2.138 cc della nuova TR 4.



Equipaggio:

Tetsuya Shimoda (J) - Takashi Watanabe (J)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA BERLINA

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.290 cc.

Potenza: 53 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore invertito.

Telaio/carrozzeria: portante, berlina 5 posti.

Note:

La presentazione della Giulietta Sprint, nata come piccola e agile coupé dalle prestazioni elevate, fece scalpore nel 1954.

All'atto della presentazione, fu annunciata anche la Giulietta berlina, disegnata dal centro Stile dell'Alfa

La nuova berlina fu pronta nell'aprile del 1955. Pochi mesi dopo fu la volta della Giulietta Spider, altro grande successo della Casa del Biscione. Con queste vetture l'Alfa Romeo entrò nel settore delle medie cilindrato. Il successo fu subito tanto grande che l'Alfa fu costretta più volte ad ampliare gli impianti fino a trasferire ad Arese la vecchia fabbrica del Portello.

Per la linea sobria ed elegante, al contempo elegante, e soprattutto per le doti meccaniche e di guidabilità elevatissime, la Giulietta berlina ottenne grande successo di critica e di vendite.

Fino al 1965 mantenne un ruolo preminente di mercato, grazie anche ai due aggiornamenti avvenuti nel 1959 e nel 1961. Proprio in quell'anno, alla linea di montaggio del Portello fu festeggiata la produzione dei 100.001 esemplari di Giulietta.

La Giulietta berlina prima serie, prodotta in poco più di 39.000 esemplari, costava al momento del lancio 1.375.000 lire.

Ben più cara, 1.525.000 lire costava la versione T.I. (Turismo internazionale) presentata nel 1957, con motore da 65 cv, 12 in più della versione normale. Curiosamente, nel 1961 la T.I. costava solo 1.270.000 lire: fu prodotta in 92.728 esemplari.

La Giulietta si rivelò anche una vettura vincente nella categoria Turismo: nel 1956 si aggiudicò i primi tre posti di categoria nella classe fino a 1300 cc alla Mille Miglia. Stern e Barbey, i vincitori, ottennero anche un sensazionale ventinovesimo posto assoluto.



Equipaggio:

Hans Juergen Benze (D) - Reto Mebes (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1955**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.
Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.
Velocità: 250 km/h.
Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.
Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Michele Ciocca (I) - Massimiliano Campeis (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Roy Kent (GB) - X

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 EUROPA GT

Anno di Costruzione: 1955

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 220 cv a 7.000 giri/m.

Velocità: 218 km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: longheroni e traverse tubolari/berlinetta.



Equipaggio:

Jonny Lieberman (USA) - Robert Moran (USA)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

X - X

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé



Equipaggio:

Ruggero Antonucci (I) - Marco Labocetta (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

190 SL

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.897 cc.

Potenza: 105 cv a 5.700 giri/m.

Velocità: 171 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex
Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:
Pierre Mellinger (CH) - **Tommaso Gelmini** (I)
Marca Vettura:
MERCEDES-BENZ [Germania]
Modello:
300 SL COUPÉ W 198
Anno di Costruzione: 1956
Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**
 Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1956 e 1957.

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 2.996 cc.
Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.
Velocità: 250 km/h.
Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.
Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé

Note:
 Questa macchina ha partecipato alla Mille Miglia del 1956 e del 1957 guidata da Guido Castelli Guidi. Con Giuseppe Musso, suo compagno alla Mille Miglia del 1957, nello stesso anno fu decimo assoluto alla Targa Florio.



Equipaggio:
Ivan Capelli (I) - **Steve Slater** (GB)
Marca Vettura:
MERCEDES-BENZ [Germania]
Modello:
300 SL COUPÉ W 198
Anno di Costruzione: 1956
Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:
Motore: 6 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 2.996 cc.
Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.
Velocità: 250 km/h.
Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.
Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.

Note:
 Su questa "ali di gabbiano" iscritta da Santa Margherita c'è una vecchia conoscenza del mondo dei motori alla guida di questa Mercedes: si tratta dell'ex pilota di Formula 1 Ivan Capelli che negli anni Novanta approdò anche alla Ferrari. Oggi Capelli è il presidente dell'Acì di Milano e commentatore dei GP di Formula 1 sui canali Rai.



Equipaggio:
Richard Martin (USA) - **Paul Bouch** (GB)
Marca Vettura:
FERRARI [Italia]
Modello:
500 TR SPIDER SCAGLIETTI
Anno di Costruzione: 1956
Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**
Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:
Motore: 4 cilindri, doppia accensione.
Cilindrata totale: 1.984,8 cc.
Potenza: 180 cv.
Velocità: 220 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.
Telaio/carrozzeria: a longheroni tubolari con traliccio di tubi/biposto sport.

Note:
 Al posto del più tradizionale e noto 12 cilindri, questa Ferrari monta il 4 cilindri di Formula Uno disegnato da Aurelio Lampredi. Questa vettura vanta anche un altro singolare record, quello di aver inaugurato la sigla "Testa Rossa": una definizione rimasta poi, e fino ai nostri giorni, nel catalogo di Maranello per alcuni dei modelli più prestigiosi. La famosa sigla derivò dalla particolare colorazione, rossa, che i meccanici diedero alla testata per distinguerla da quella degli altri modelli meno performanti con il motore a 4 cilindri. Si tratta, in pratica, di un'evoluzione della 500 Mondial seconda serie. La carrozzeria, caratterizzata da un'ampia, quanto finta presa d'aria sul cofano anteriore, è realizzata dalla Scaglietti su disegno di Pinin Farina. Il motore rimane il due litri a doppia accensione, cioè con otto candele, due per cilindro, delle Mondial, abbondantemente rimaneggiato: albero motore, bielle e testata sono irrigiditi o rinforzati. La potenza sale a 180 cv, ma ciò che è più importante, è erogata in maniera più progressiva. Curioso notare che il cambio monta dei sincronizzatori prodotti da una Casa grande rivale: la Porsche. In tutto furono diciassette gli esemplari completati a Maranello. Per accontentare la numerosa clientela sportiva Enzo Ferrari allestì in seguito una versione semplificata, meno difficile da gestire: la TRC che si distingue per una carrozzeria più bassa e filante. Grazie alla TRC - descritta nella scheda n. 268 - la Ferrari poté arricchire il suo Albo d'Oro grazie all'impegno, anche economico, profuso da molti sportivi nei circuiti di tutto il mondo.
Motore: 4 cilindri doppia accensione. **Cilindrata totale:** 1.984,8 cc.

Potenza: 180 cv. **Velocità:** 220 km/h. **Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori doppiocorpo. **Telaio/carrozzeria:** a longheroni tubolari con traliccio di tubi/barchetta, sport.



Equipaggio:

Leonardo Fabbri (I) - Gianfranco Gentile (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER SPRINT

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 115 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/coupé, 4 posti.



Equipaggio:

Franky Vanhee (B) - Erwin Van Osta (B)

Marca Vettura:

O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzione Automobili)
[Italia]

Modello:

S 187

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,5**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1956 e 1957.



Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 748,75 cc.

Potenza: 70 cv a 7.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare a longheroni con traverse/sport, due posti.

Note:

Tra quelle al via, questo esemplare della più piccola tra le Osca è tra le più interessanti dal punto di vista sportivo. Sul suo sedile, tra il 1956 e il 1959 (periodo in cui prese parte a 38 gare in tutta Europa conquistando 15 vittorie di classe) si sono alternati piloti di grande talento come Gigi Villoresti, Giulio Cabianca, Luis Chiron e Giancarlo Rigamonti.

Nel 1956, con Chiron al volante prese parte senza fortuna alla Mille Miglia e fu costretta al ritiro. Il riscatto, entusiasmante, avvenne l'anno seguente: alla Mille Miglia 1957 presero il via tre S 750 (la sigla 187 era ignorata da quasi tutti). Fu un'edizione straordinaria per i fratelli Maserati, titolari della "Officine Specializzate Costruzioni Automobili", perché le loro piccole barchette si aggiudicano i primi tre posti sia nella classe fino a 750 cc che in quella fino a 1.100 cc. Questo esemplare fu il primo dei tre, vincendo la classe con Rigamonti. Bizzarria della sorte, Cabianca vinse la classe 1100, su una "950 sperimentale", perché la sua MT4 1500, con la quale era iscritto, non poté prendere il via.

Il progetto per la classe 750, denominato S-187, era molto avanzato con soluzioni insolite per la produzione italiana, come il telaio tubolare reticolare.

Potenza e velocità massima, complice un peso di soli 430 kg, sono impressionanti per una vettura di soli 750 cc.



Equipaggio:

E. Dino Tabacchi (I) - Edoardo Tabacchi (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

David Long (GB) - **Shirley Wong** (GB)

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 3 SPORTS WORKS

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1957.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:

Questa Triumph TR3 ha preso parte alla Mille Miglia del 1957 guidata dalla signora Nancy Mitchell. Oltre che nella celebre corsa bresciana, questa auto partecipò a diversi rally dell'epoca inclusa una Liegi-Roma-Liegi nel 1956.



Equipaggio:

Paolo Di Benedetto (I) - **Piergiuseppe Biandrino** (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Jacqueline Pohl (D) - **Nicola Pohl** (D)



Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 GT COUPÉ BOANO

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1957.

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 210km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:

Questo esemplare ha partecipato alla Mille Miglia 1957 con Sergio Der Stephanian concludendo la corsa al sessantanovesimo posto e sesto di classe. Nello stesso anno, con lo stesso pilota, questa Ferrari Gran Turismo fu al via anche del giro di Sicilia.



Equipaggio:

Clauda Poli (I) - **Paola Casadei** (I)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/4 BN2

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.660 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 165 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Roberta Carboni (I) - Salvatore Surano (I)

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 3 SPORTS

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Juergen Kohler (D) - Marcus Lehmann (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Carl Hoehener (NL) - Arjen Schepen (NL)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SUPER SPRINT TOURING

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri bialbero.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 115 cv a 5.500 giri/m.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: integrale con la scocca/coupé, 4 posti.



Equipaggio:

Dirk Hindrichs (D) - Stefan Hindrichs (D)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Michael Choa (HK) - Philip Marcovici (CDN)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/4 M BN2

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.660 cc.

Potenza: 110 cv.

Velocità: 170 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Fritz Kaiser (FL) - **Benedikt Kaiser** (CH)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Paolo Bianchi (I) - **Giacomo Bottacchi** (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Giuseppe Bellando Randone (I) - **Rossana Milazzo** (I)

Marca Vettura:

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) [Italia]

Modello:

1100/103 TV COUPÉ DESIREE VIGNALE

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 50 cv a 5.400 giri/m.

Velocità: 135 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Weber.

Telaio/carrozzeria: berlina 4 porte, 4 posti.



Equipaggio:

John Devine (USA) - **Wesley Pietz** (GB)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

500 TR SPIDER SCAGLIETTI

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri, doppia accensione.

Cilindrata totale: 1.984,8 cc.

Potenza: 180 cv.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Weber.

Telaio/carrozzeria: a longheroni tubolari con traliccio di tubi/biposto sport.



Equipaggio:

Jutta Krueger (D) - **Johannes Zilkens** (D)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

507 Touring Sport

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 3.546 cc.

Potenza: 150 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata, due carburatori doppiocorpo invertiti.

Telaio/carrozzeria: a tubi ovali/decappottabile.

Note:

La 507 è da molti ritenuta la più bella BMW mai costruita. Fu la prima vettura della Casa di Monaco ad essere posta in produzione senza la griglia del radiatore con la tipica forma a doppio fagiolo. Derivata dalla 502, della quale conservava il motore e il telaio (potenziato il primo, accorciato il secondo) venne prodotta in sole 252 unità tra spider e coupé, dal 1956 al 1959. Rivale, sul mercato, della più potente ma pesante Mercedes 300 SL, malgrado le superiori doti stradali non seppe minimamente contrastarla nell'impiego agonistico. Si tratta comunque, in assoluto, di una delle più rapide Gran Turismo degli anni Cinquanta. Una chicca per i facoltosi appassionati - il costo superava, allora, i 27.000 marchi - era costituita dal cambio a 5 marce, fornito su ordinazione con tre diversi rapporti della coppia conica, secondo gli impieghi o i desideri dell'acquirente.

Tra gli optional, c'era un interessante hard-top.



Equipaggio:

Paolo Zanardi (I) - Marzio Emiliano Carrara (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA Sebring

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.290 cc.

Potenza: 95.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore invertito doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: portante, spider 2 posti.



Equipaggio:

Vincenzo Di Leo (I) - Massimo Pavese (I)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1600 A

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.582 cc.

Potenza: 60 cv a 4.500 giri/m.

Velocità: 165 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/spider, 2 posti.



Equipaggio:

Michael Kwee (HK) - Christophe Carre (F)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

300 SL COUPÉ W 198

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 2.996 cc.

Potenza: 215 cv a 5.800 giri/m.

Velocità: 250 km/h.

Alimentazione: iniezione meccanica Bosch.

Telaio/carrozzeria: traliccio di tubi in acciaio/coupé.



Equipaggio:

Philip Robinson (GB) - X

Marca Vettura:

MG (Morris Garage) [Regno Unito]

Modello:

A "WORKS"

Anno di Costruzione: 1956

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**



Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,45
Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1957.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.489 cc.
Potenza: 95 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2 carburatori S.U.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:

Questo esemplare è una "works", che per i britannici significa che fu una vettura da corsa ufficiale della Casa.
Si tratta di uno dei prototipi preparati per la 24 Ore di Le Mans del 1955. Per vedere però questa vettura alla Mille Miglia si dovette attendere fino al 1957, quando al via si presentò Robert Carnegie che fu trentunesimo assoluto e quarto di classe, dietro a tre Porsche 550.



Equipaggio:

Tim Whitworth (GB) - **X**

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

150 S

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1956.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.484,1 cc.
Potenza: 145 cv.
Velocità: 235 km/h.



Alimentazione: aspirata, 2 carburatori Weber.

Telaio/carrozzeria: tubolare a traliccio/sport biposto.

Note:

Questo esemplare, vettura ufficiale della Casa del Tridente, prese parte alla Mille Miglia del 1956, condotta da Pagliari che fu costretto al ritiro.



Equipaggio:

David Atcherley (USA) - **Tony Shooshani** (USA)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA SPRINT VELOCE BERTONE

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,45**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957:
1957.

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.290 cc.
Potenza: 90 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata, due carburatori orizzontali doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: portante, coupé 2+2 posti.

Note:

La meccanica della SV, Sprint Veloce, con basamento del motore bialbero in lega leggera, le canne in ghisa smontabili e la testa (con camere emisferiche) anch'essa in lega, era assai raffinata per una piccola cilindrata prodotta in serie.

La SV fu prodotta dal 1956 al 1959 in 3.058 esemplari, sostituita poi dalla Sprint Speciale, per soddisfare le esigenze degli sportivi per la partecipazione alle gare. La potenza massima raggiunge i 90 cv a 6.000 giri al minuto: se si considera che il regime massimo previsto per i modelli di serie era egualmente di 6.000 giri/m, si deve ammettere che per un esemplare preparato per correre si trattava di valori molto prudenziali, comunque segnalati al pilota con una tacca sul grande quadrante del contagiri meccanico installato al centro del cruscotto. Un'ulteriore piccola tacca poneva il secondo riferimento, quello di pericolo per il motore, a 6.500 giri/m. Alcuni degli esemplari preparati per la Mille Miglia erano alleggeriti.

Alla Mille Miglia del 1956 e del 1957 dominò la categoria Gran Turismo fino a 1.300 cc: nel '56, oltre alla vittoria di classe, Sgorbati-Zanelli colsero un fantastico undicesimo posto assoluto, battendo moltissime vetture di cilindrata superiore. Questa SV prese il via da Viale Venezia nel 1957, nell'ultima Mille Miglia, condotta al ventinovesimo posto assoluto da Bruno e Paolo Grazioli.



Equipaggio:

Sander Drijber (NL) - **Fons Aarents** (NL)

Marca Vettura:

SALMSON [Francia]

Modello:

2300 SPORT

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **GT**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 2.320 cc.

Potenza: 105 cv.

Velocità: 169 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta.

Note:

Nel 1953, l'arrivo della 2300 Sport portò una ventata di freschezza dal punto di vista meccanico nelle qualità della gamma Salmson d'inizio anni Cinquanta. Questa coupé fu però l'ultimo modello costruito dalla Salmson, prima che fosse assorbita dalla Renault. È una vettura sportiveggiante d'alta fascia, equipaggiata da una versione rinfrescata del vecchio motore da 2,3 litri montato fin dalla S4E di quindici anni prima. In questa configurazione, tale motore arrivava ad erogare 105 CV di potenza massima. La 2300 fu prodotta fino al 1957, anno di chiusura per la divisione automobilistica della Salmson.



Equipaggio:

Christian Gabka (D) - **Sebastian Gabka** (D)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 GT COUPÉ BOANO

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 210km/h.

Alimentazione: aspirata, 3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.

Note:

La 250 GT, disegnata da Pininfarina, erede della 250 Europa, può

essere considerata la prima Ferrari costruita in serie. Il successo ottenuto, se paragonato ai numeri di produzione delle serie precedenti, fu notevole: 44 gli esemplari prodotti tra il 1955 e il 1956; 143 nella serie allestita alla Boano prima e alla Ellena poi dal 1956 al 1958. La sigla 250 denominerà altre Ferrari fino al 1964. Alcuni altri esemplari furono realizzati da altre carrozzerie, tra le quali Zagato, Vignale e Scaglietti. Sebbene la Ferrari privilegiasse per le gare le berlinette, questo coupé seppe comunque farsi onore, vincendo la categoria GT nel Rally delle Alpi 1956, il primo assoluto al Rally dell'Acropoli nel 1957 e, lo stesso anno, la prima grande corsa per le Gran Turismo degli Stati Uniti, sul circuito di Lime Rock. Il tre litri progettato da Colombo, identificato dalla sigla 250, pari alla cilindrata unitaria, ha dato il nome a molti modelli del Cavallino. Nel 1956 quattro 250 GT parteciparono alla Mille Miglia; Gendebien fu quinto assoluto e primo del Gruppo Gran turismo con una berlinetta Scaglietti. Una Boano fu trentatreesima con Marengi. Nel 1957 ben undici 250 GT presero il via: Olivier Gendebien questa volta fu terzo e vincitore del G.P. Nuvolari, per il pilota più veloce sul tratto Cremona-Mantova-Brescia.



Equipaggio:

Marco Natale (I) - **Andrea Natale** (I)

Marca Vettura:

MERCEDES-BENZ [Germania]

Modello:

190 SL

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.897 cc.

Potenza: 105 cv a 5.700 giri/m.

Velocità: 171 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Himara Annalisa Bottini (I) - **Gianluca Ianni** (I)

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 3 SPORTS

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 1.991 cc.
Potenza: 100 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: 2 carburatori S.U.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti



Equipaggio:

Antonio Carrisi (CH) - **Jaques-Michael Suter** (CH)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA SPRINT BERTONE

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.290 cc.
Potenza: 65 cv.
Velocità: 180 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore invertito doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: portante, coupé 2+2 posti.

Note:

La presentazione della Sprint, nata come piccola e agile coupé dalle prestazioni elevate, fece scalpore nel 1954. Negli oltre dieci anni di vita il "coupé Giulietta Sprint" fu prodotto in 24.084 esemplari. La meccanica, con basamento del motore bialbero in lega leggera, con le canne in ghisa smontabili e la testa (con camere emisferiche) anch'essa in lega, era assai raffinata per una piccola cilindrata prodotta in serie. Con la Sprint, disegnata da Bertone, l'Alfa Romeo entrò nel settore delle medie cilindrato. Il successo fu subito tanto grande che l'Alfa fu costretta più volte ad ampliare gli impianti fino a trasferire ad Arese la vecchia fabbrica del Portello. All'atto della presentazione fu annunciata anche la Giulietta berlina, disegnata dal centro Stile dell'Alfa, pronta nell'aprile del 1955. Pochi mesi dopo fu la volta della Giulietta Spider, altro grande successo dell'Alfa Romeo. Nel 1956, richieste dagli sportivi, apparvero le versioni SV, Sprint Veloce, della coupé e della spider. Alcuni degli esemplari preparati per la Mille Miglia erano alleggeriti. Alla Mille Miglia del 1956 e del 1957 dominò la categoria Gran Turismo fino a 1.300 cc: nel '56, oltre alla vittoria di classe, Sgorbati-Zanelli colsero un fantastico undicesimo posto assoluto, battendo moltissime vetture di cilindrata superiore. Nel 1959, con l'adozione di un collettore di scarico "quattro in uno", la potenza passò da 65 cv a 80 cv. Nel 1962, con la presentazione della nuova Giulia berlina, la Sprint e la Spider subirono alcune leggere modifiche alla carrozzeria, mentre

il motore fu sostituito con un 1.600 cc.



Equipaggio:

Jean Luc Papaux (CH) - **Sébastien Grégoire Zafran** (CH)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA BERLINA

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.290 cc.
Potenza: 53 cv a 5.500 giri/m.
Velocità: 140 km/h.
Alimentazione: aspirata, un carburatore invertito.
Telaio/carrozzeria: portante, berlina 5 posti.



Equipaggio:

Matteo Del Fante (I) - **Andrea Ducci** (I)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/4 M BN2

Anno di Costruzione: **1956**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 2.660 cc.
Potenza: 110 cv.
Velocità: 170 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Klaus Alex Birkenstock (D) - **Vanessa Cush** (D)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 A 1500 GS CARRERA*Anno di Costruzione: 1956**Categoria alla Mille Miglia 2016: Sport Produzione**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,45***Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri boxer.**Cilindrata totale:** 1.477 cc.**Potenza:** 110 cv.**Velocità:** 210 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori.**Telaio/carrozzeria:** a pianale in lamiera/coupé, 2 posti.**Note:**

La denominazione Carrera di questo modello deriva dalla Carrera Panamericana, la corsa che attraversa il Messico da sud a nord, dove fu schierata dalla Casa nel 1955. Il nome Carrera continuerà, fino ai nostri giorni, ad essere utilizzato sui modelli più sportivi.

La Carrera era la versione più sportiva della Porsche 356 A (descritta nella scheda relativa alla vettura in gara con il numero 234).

Nelle versioni coupé, cabriolet e speedster, veniva offerta in due allestimenti, 1500 GS, più confortevole, con motore da 100 cv, e (dal 1957) anche 1500 GT, più spartana ma con motore da 110 cv.

Nel 1959 i motori vengono maggiorati di circa 100 cc; le versioni rimangono le stesse: 1600 GS, 105 cv e 1600 GT, 115 cv.

*Equipaggio:***Stefan Schmidt** (D) - **Gunter Lach** (D)*Marca Vettura:***MERCEDES-BENZ** [Germania]*Modello:***190 SL***Anno di Costruzione: 1956**Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,35***Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri in linea.**Cilindrata totale:** 1.897 cc.**Potenza:** 105 cv a 5.700 giri/m.**Velocità:** 171 km/h.**Alimentazione:** aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex**Telaio/carrozzeria:** aperta, 2 posti*Equipaggio:***Jean-Claude Chalhou** (CDN) - **X***Marca Vettura:***PORSCHE** [Germania]*Modello:***356 Speedster***Anno di Costruzione: 1956**Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,40***Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri boxer.**Cilindrata totale:** 1.477 cc.**Potenza:** 55 cv a 4.400.**Velocità:** 155 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.**Note:**

Si tratta della versione più ricercata della Porsche 356 con una filante linea caratterizzata dal piccolo parabrezza. La Speedster fu aggiunta in listino alle versioni coupé e cabriolet, nel 1954, destinata principalmente al mercato americano. "Essenzialità e leggerezza" erano le caratteristiche che la contraddistinguevano. La meccanica seguì l'evoluzione delle corrispondenti versioni della 356.

*Equipaggio:***Michael Hewitt** (GB) - **X***Marca Vettura:***AUSTIN HEALEY** [Regno Unito]*Modello:***100/4 M BN2***Anno di Costruzione: 1956**Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo**Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: 1,35***Dati Tecnici:****Motore:** 4 cilindri.**Cilindrata totale:** 2.660 cc.**Potenza:** 110 cv.**Velocità:** 170 km/h.**Alimentazione:** aspirata.**Telaio/carrozzeria:** spider, 2 posti.*Equipaggio:***Giorgio Gussago** (I) - **Massimo Botta** (I)*Marca Vettura:***MERCEDES BENZ** [Germania]*Modello:***190 SL***Anno di Costruzione: 1956**Categoria alla Mille Miglia 2016: Gran Turismo*

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.897 cc.

Potenza: 105 cv a 5.700 giri/m.

Velocità: 171 km/h.

Alimentazione: aspirata, 2 carburatori doppiocorpo Solex

Telaio/carrozzeria: aperta, 2 posti



Equipaggio:

Nicolò Marzotto (I) - **Ettore Nicoletto** (I)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B24 CONVERTIBILE

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1**

Vettura ammessa nella "Special List", priva di coefficiente, riservata ai modelli affini a quelli che parteciparono alla Mille Miglia 1927-1957, ritenuti di elevato valore storico-sportivo.

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 110 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 176 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.

Note:

Al volante c'è Nicolò Marzotto, della dinastia che regalò grandi piloti alla Mille Miglia,, accompagnato dall'AD di Santa Margherita Ettore Nicoletto.



Equipaggio:

Guy Gervais (CDN) - **Louis Grenier** (CDN)

Marca Vettura:

CITROEN [Francia]

Modello:

DS 19

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.911 cc.

Potenza: 75 cv.

Velocità: 140 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.

Note:

La Citroën DS è un'autovettura di fascia alta prodotta dal 1955 al 1975: ancor oggi, la DS non passa inosservata grazie alla sua linea estremamente anticonformista e alle soluzioni tecniche e stilistiche a dir poco rivoluzionarie. Poche vetture hanno saputo imporsi nella storia del design automobilistico in maniera così decisa come questa vettura, considerata il capolavoro della Casa francese. Presentata al salone dell'automobile di Parigi del 1955, la DS ha annoverato fin dalla sua nascita innovazioni tecnologiche che rimasero attuali sino al termine della produzione nel 1975. Alcune di esse sono state riscoperte da molte case automobilistiche solo diversi anni dopo la sua uscita di produzione.

Una delle principali soluzioni meccaniche della macchina è costituita dalle sospensioni idropneumatiche (o più precisamente oleopneumatiche). Nate da dieci anni di progettazione, queste sospensioni sono a ruote indipendenti con quadrilateri e permettono di mantenere costante l'altezza da terra della vettura.

Grazie alle sue incredibili doti stradali la DS seppe conquistarsi un palmarès sportivo non indifferente, entrando a pieno titolo tra le auto più vincenti della storia; la DS e la ID furono infatti protagoniste assolute dei rally e delle grandi maratone internazionali per oltre 17 anni, dalla loro prima vittoria, ottenuta al Rally di Montecarlo del 1959, all'ultima, arrivata al Rally du Maroc del 1975.

Prese parte alle ultime Mille Miglia nella classe due litri della Categoria Turismo, non riuscendo però a battere le "Alfome", le Alfa Romeo 1900 TI.



Equipaggio:

Jacques Beherman (B) - **Jan Coene** (B)

Marca Vettura:

SAAB (Svenska Aeroplan AktieBolaget) [Svezia]

Modello:

93

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,15**

Dati Tecnici:

Motore: 3 cilindri.

Cilindrata totale: 748 cc.

Potenza: 150 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 120 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore Solex.

Telaio/carrozzeria: berlina due porte.



Equipaggio:

Manfred Feldhaus (D) - **Justus Feldhaus** (D)

Marca Vettura:

BMW (Bayerische Motoren Werke) [Germania]

Modello:

507 Touring Sport

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 8 cilindri a V.

Cilindrata totale: 3.546 cc.

Potenza: 150 cv a 5.000 giri/m.

Velocità: 220 km/h.

Alimentazione: aspirata, due carburatori doppiocorpo invertiti.

Telaio/carrozzeria: a tubi ovali/decappottabile.



Equipaggio:

Mark Geessink (NL) - **Djuri Jambor** (NL)

Marca Vettura:

ALPINE [Francia]

Modello:

A106 MILLE MILES

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 747 cc.

Potenza: 50. **Velocità:** 170 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: monoscoocca, berlinetta.

Note:

Jean Rédélé, figlio del titolare di un concessionario Renault, riscosse numerosi successi in varie competizioni automobilistiche, entrando anche a far parte della squadra corse Renault.

Il suo sogno era costruire una vettura per partecipare alla "corsa più bella del mondo": la Mille Miglia.

Nel 1952, alla corsa bresciana vinse la categoria con la Renault 4 CV e poi realizzò il suo progetto con una filante carrozzeria (disegnata dall'italiano Michelotti) sulla meccanica della stessa 4 CV, capace di prestazioni incredibili per una 750: ben 170 km/h. Il successo fu immediato, con la vittoria della classe 750 Sport di serie, alla Mille Miglia del 1953, alla media eccezionale di 106 km orari.

Spinto dalle molte richieste, Rédélé fondò la Societe Anonyme des Automobiles Alpine, mettendo in produzione la sua vettura, chiamata Alpine A 106 Mille Miglia.



Equipaggio:

Alfred Jodl (A) - **Stephan Tuempling** (F)

Marca Vettura:

A.C. (Auto Carries Ltd) [Regno Unito]

Modello:

ACECA

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 212 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: coupé



Equipaggio:

Sedat Oezguer (TN) - **Ekaterina Oezguer** (TR)

Marca Vettura:

TRIUMPH [Regno Unito]

Modello:

TR 3 SPORTS

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.

Cilindrata totale: 1.991 cc.

Potenza: 100 cv.

Velocità: 180 km/h.

Alimentazione: 2 carburatori S.U.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.



Equipaggio:

Ralph Gilles Victor (GB) - **Lawrence William Webster** (GB)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

1900 SSZ ZAGATO

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.975 cc.

Potenza: 125 cv.

Velocità: 190 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: portante, coupé, 4 posti.

Note:

Tra le 1900 coupé, questa è una delle più rare perché ne fu realizzata una piccola serie di soli 20 esemplari. La sigla SSZ sta per Super Sprint Zagato.

Caratteristica tipica di Zagato, è la "doppia gobba", sul tetto di questa modello. Il motore sviluppa 10 cv in più della Super Sprint di serie, della quale sfrutta meccanica e pianale.

Questi esemplari realizzati dal famoso carrozziere furono quelli con la vita sportiva più intensa e vincente.



Equipaggio:

Pim Van De Werd (NL) - **Nicolina Van De Welde** (NL)

Marca Vettura:

BORGWARD [Germania]

Modello:

ISABELLA TS

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.493 cc.

Potenza: 60 cv.

Velocità: 130 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: monoscocca, berlina due porte.



Equipaggio:

Peter Van De Merwe (NL) - **Peter De Haas** (NL)

Marca Vettura:

PEUGEOT [Francia]

Modello:

403 1500 Pinin Farina

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,3**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.468 cc.

Potenza: 57 cv a 4.650 giri/m.

Velocità: 135 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte.

Note:

La 403 è una berlina di classe medio-alta, prodotta dalla Peugeot dal 1955 al 1967. Fu la prima vettura della Casa a superare il milione di esemplari venduti e la prima auto francese a montare ufficialmente un motore diesel prodotto in grande serie, nonché la prima Peugeot con carrozzeria disegnata da Pininfarina.



Equipaggio:

Rigo Meys (B) - **Marleen Vandevéken** (B)

Marca Vettura:

D.B. (Deutch-Bonnet) [Francia]

Modello:

HBR 5

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1957**.



Dati Tecnici:

Motore: 2 cilindri contrapposti.
Cilindrata totale: 745 cc.
Potenza: 60 cv.
Velocità: 145 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: tubolare/sport.

Note:

Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia del 1954 condotto da Jacques Badoche e R. Hopfen. Le barchette HBR furono progettate espressamente per la 24 Ore di Le Mans, dove batterono spesso vetture di maggiore cilindrata, aggiudicandosi vittorie di classe e vittorie all'indice di prestazione. Le piccole francesi risultarono micidiali anche alla Mille Miglia: nel 1952 le D-B sbaragliarono il campo nella classe 750, dove furono davvero irresistibili, vincendo sia la categoria Gran Turismo, sia la categoria Sport. Nella Sport vinsero per altri due anni consecutivi, il 1953 e 1954, con questo esemplare. Il motore era l'originale bicilindrico con cilindri contrapposti orizzontalmente della Dyna Panhard



Equipaggio:

Dino Agresta (I) - Patrizia Balduzzi (I)

Marca Vettura:

RENAULT [Francia]

Modello:

4 CV

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1957.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri in linea.
Cilindrata totale: 747 cc.
Potenza: 32 cv 5.500 giri/m.
Velocità: 105 km/h.
Alimentazione: aspirata.
Telaio/carrozzeria: monoscocca, berlinetta.

Note:

Con 1.105.543 esemplari costruiti, nelle diverse versioni, dal 1947 al 1961, è stato il primo grande successo della Casa nel dopoguerra; la prima versione montava un motore da 760 cc. Nel 1952 apparve la Sport, con motore da 747 cc. Grazie ai successi sportivi (Rally delle Alpi, Montecarlo, Le Mans) questo motore fu montato, dal 1952, sulle vetture di serie, che presero il nome di 4 CV 1.063. Il motore è collocato posteriormente come il cambio a cinque marce, un'eccezione per l'epoca; il peso è di 550 kg e la velocità 140 km/h. Fu proprio questa versione che, nella Mille Miglia del 1952, segnò il doppio record guidata da Rédéle e Pons: vinse la categoria "Sport di serie 750 cc" all'incredibile velocità media di 99,1 km orari e, cosa ancora più clamorosa, giunse al traguardo di Brescia con tanto anticipo rispetto alle previsioni degli organizzatori,



che trovò il controllo dell'arrivo ancora chiuso. Per classificarla si dovette ricorrere all'intervento giurato di alcuni spettatori che testimoniarono l'effettivo passaggio e l'ora rilevata dai loro orologi da polso. Il vantaggio accumulato dai due francesi (ricordiamo che Jean Rédéle è il papà della Alpine, marchio ancor oggi proprietà della Renault) li aveva già danneggiati lungo il percorso perché la polizia li aveva fermati più volte pensando che fossero degli intrusi che, approfittando della corsa, ne sfruttassero il percorso chiuso alla normale circolazione. Negli anni seguenti, Rédéle e Pons vinsero ancora su versioni speciali della 4CV costruite dalla Alpine. Il dominio delle Renault 4 CV alla Mille Miglia, sempre con carrozzerie speciali, durò ininterrottamente fino al 1957. Ma la storia della Renault 4 CV alla Mille Miglia è anche quella di tanti piloti privati francesi ed italiani, che hanno animato la battaglia della gara notturna con la FIAT Topolino nelle diverse versioni.



Equipaggio:

Thomas Hinrichsen (RA) - Solange Mayo (RA)

Marca Vettura:

MASERATI [Italia]

Modello:

200 SI

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,6**

Partecipazioni di questo esemplare alla Mille Miglia 1927-1957: **1957.**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.
Cilindrata totale: 1.994,3 cc.
Potenza: 190cv a 7500giri/m.
Velocità: 250 km/h.
Alimentazione: aspirata, 2carburatori Weber doppiocorpo.
Telaio/carrozzeria: tubolare a traliccio, sport, 2posti.

Note:

Questo esemplare è stato costruito per correre: fu venduto dalla Maserati al concessionario Fiat di Viareggio Piero Giannotti che lo

affidò a Luciano Pagliai che lo utilizzò alla Mille Miglia del 1957 non arrivando al traguardo. Successivamente questa Maserati ha preso il via a gare importanti in Italia come il Giro di Sicilia e il Giro dell'Umbria.

Nel 1956, la Casa del Tridente realizzò una pre-serie di 5 esemplari per competere nella categoria sport due litri.

Tre di questi erano caratterizzati dalla sospensione ad assale rigido, su telaio costruito nelle officine Maserati derivandolo dalla A6 GCS. Contemporaneamente, la Maserati realizzò anche due vetture munite di un telaio a traliccio della Gilco (quello della 150S), che veniva solo leggermente modificato in fabbrica, abbinato ad un ponte De Dion ancorato al differenziale. Queste cinque vetture furono in pratica i prototipi di quella che diventerà la serie 200 S e 200 SI.

Nonostante la disastrosa prima uscita, al GP Supercortemaggiore del giugno 1956, dove le due vetture con la soluzione più innovativa furono costrette al ritiro mentre l'unica ad assale rigido fu seconda, le potenzialità del nuovo telaio Gilco apparvero subito interessanti; la produzione fu quindi avviata con questa più sofisticata soluzione, per ulteriori 23 esemplari costruiti.

La Casa di via Ciro Menotti affidò al carrozziere di fiducia, Celestino Fiandri, l'incarico di vestire i primi cinque esemplari con una carrozzeria del tipo "Sport Aerodinamica".

La livrea di Fiandri fu poi aggiornata e "battuta" dalla carrozzeria Fantuzzi.

L'ing. Medardo Fantuzzi disegnò una carrozzeria secondo i vincoli grotteschi imposti dalla categoria Sport Internazionale di quegli anni, che obbligava ad una capotte praticamente inutilizzabile, parabrezza con tergicristallo, portiere ed abitacolo con ingombri minimi codificati da misure rigorose.

La buona potenza del motore consentiva una velocità massima fino a 250 Km/h, grazie anche al peso della vettura a secco, compreso tra i 660 e i 670 chilogrammi.

Alla fine del 1956, la Maserati decise di non partecipare direttamente alle gare nella categoria due litri, impegnandosi a sviluppare la nuova 250 S, con motore ottenuto incrementando l'alesaggio del 2.000 cc.

Dopo otto 200 S (la pre-serie di cinque esemplari più altri tre) la produzione viene standardizzata per essere indirizzata ai clienti sportivi, prendendo il nome 200 SI (Sport Internazionale).

La conclusione delle corse su strada, dopo la tragedia alla Mille Miglia 1957, impedì un ulteriore sviluppo di questa vettura, che possedeva ampie possibilità di evoluzione.



Equipaggio:

Karl-Helmuth Larkamp (D) - **Karl-Heinz Rehkopf** (D)

Marca Vettura:

FORD [Germania]

Modello:

TAUNUS

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.498 cc.

Potenza: 38 cv.

Velocità: 110 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlina quattro porte..

Note:

Nel 1957, una Ford Taunus condotta dal tedesco Joachim Springer vinse la classe 1600 Turismo Speciale alla Mille Miglia.



Equipaggio:

Jan Storm (Senior) (NL) - **Jan Storm (Junior)** (NL)

Marca Vettura:

FERRARI [Italia]

Modello:

250 GT COUPÉ BOANO

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 12 cilindri.

Cilindrata totale: 2.953,2 cc.

Potenza: 240 cv.

Velocità: 210km/h.

Alimentazione: aspirata,3 carburatori doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: tubolare/berlinetta.



Equipaggio:

Carl Gustav Magnusson (CDN) - **Kevin Regan** (GB)

Marca Vettura:

ABARTH [Italia]

Modello:

ZAGATO FIAT 750

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,25**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 747 cc.

Potenza: 47 cv a 6.000 giri/m.

Velocità: 150 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: coupé.

Note:

Nel 1956, subito dopo la prima versione della FIAT Abarth 750 che conservava la carrozzeria della 600 di serie, Carlo Abarth ed Elio Zagato allestirono una versione decisamente sportiva in grado di offrire prestazioni ancora più concorrenziali nell'ambito delle competizioni. Non è ben chiaro se l'iniziativa partisse dalla Abarth o dalla carrozzeria milanese, già ben nota per le sue realizzazioni di vetture sportive. In ogni caso, il progetto si concretizzò a tempo di record: si tratta di un coupé di linea estremamente aerodinamica che, nella sua essenzialità e semplicità, mostra tutta la sua bellezza. Il debutto sportivo avvenne a Monza il 3 marzo 1956 e da allora conobbe una popolarità e una diffusione invidiabile per una vettura di questo tipo. Fin dall'inizio, la carrozzeria era realizzata in alluminio, al fine di contenere al massimo possibile i pesi, con una linea che allora venne battezzata "a saponetta"; ne vennero immediatamente varate versioni con tetto liscio ed anche con le due "gobbe", il cui motivo veniva ripreso nella parte posteriore della vettura per sagomare la presa d'aria del motore. Nonostante la cilindrata minima, questa vettura è giunta diciassettesima assoluta alla Mille Miglia del 1956, prima di classe, grazie anche alla carrozzeria molto filante disegnata da Elio Zagato che consentiva di toccare una velocità massima di 150 chilometri orari. Tra le piccole sportive, la "doppia gobba" è senz'altro una delle più ricercate per il suo glorioso passato.



Equipaggio:

Maurizio Senna (I) - **Stefano Tosi** (I)

Marca Vettura:

ALFA ROMEO [Italia]

Modello:

GIULIETTA SPRINT BERTONE

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.290 cc.

Potenza: 65 cv. **Velocità:** 180 km/h.

Alimentazione: aspirata, un carburatore invertito doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: portante, coupé 2+2 posti.

Note:

La presentazione della Sprint, nata come piccola e agile coupé dalle prestazioni elevate, fece scalpore nel 1954.

Negli oltre dieci anni di vita il "coupé Giulietta Sprint" fu prodotto in 24.084 esemplari. La meccanica, con basamento del motore bialbero in lega leggera, con le canne in ghisa smontabili e la testa (con camere emisferiche) anch'essa in lega, era assai raffinata per una piccola cilindrata prodotta in serie.

Con la Sprint, disegnata da Bertone, l'Alfa Romeo entrò nel settore delle medie cilindrate. Il successo fu subito tanto grande che l'Alfa fu costretta più volte ad ampliare gli impianti fino a trasferire ad

Arese la vecchia fabbrica del Portello.

All'atto della presentazione fu annunciata anche la Giulietta berlina, disegnata dal centro Stile dell'Alfa, pronta nell'aprile del 1955.

Pochi mesi dopo fu la volta della Giulietta Spider, altro grande successo dell'Alfa Romeo.

Nel 1956, richieste dagli sportivi, apparvero le versioni SV, Sprint Veloce, della coupé e della spider. Alcuni degli esemplari preparati per la Mille Miglia erano alleggeriti.

Alla Mille Miglia del 1956 e del 1957 dominò la categoria Gran Turismo fino a 1.300 cc: nel '56, oltre alla vittoria di classe, i bresciani Sgorbati-Zanelli colsero un fantastico undicesimo posto assoluto, battendo moltissime vetture di cilindrata superiore.

Nel 1959, con l'adozione di un collettore di scarico "quattro in uno", la potenza passò da 65 cv a 80 cv.

Nel 1962, con la presentazione della nuova Giulia berlina, la Sprint e la Spider subirono alcune leggere modifiche alla carrozzeria, mentre il motore fu sostituito con un 1.600 cc.



Equipaggio:

Pierre Macchi (F) - **Isabelle Martrou** (F)

Marca Vettura:

AUSTIN HEALEY [Regno Unito]

Modello:

100/6 BN4

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,35**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 2.639 cc.

Potenza: 102 cv.

Velocità: 164 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider, 2 posti.

Note:

La Austin Healey nacque nel 1953 dal sodalizio tra la Austin Morris (dal 1952 parte del gruppo BMC, British Motor Corporation) e la Healey Motor Co. La prima vettura prodotta fu la 100/4 in risposta alla TR 2 Triumph. Il "100" della sigla indica la potenza, 100 cv, e "6" i cilindri, così come il "4" della prima serie a quattro cilindri (descritta nella scheda n° 149).

Il motore della versione precedente era considerato obsoleto e i clienti chiedevano più spazio nell'angusto abitacolo.

Nel 1956 fu quindi scelto un sei cilindri tra quelli in produzione in casa BMC e venne messa mano al disegno della carrozzeria, seppur in misura modesta.

Gli interventi, senza apportare grandi benefici alla potenza del motore, più elastico ma meno pronto, con solo 2 cv in più, ne fecero una vettura appesantita rispetto alla 100/4.

Nel 1957 fu quindi necessario, ridisegnando testa e collettori, aumentare la potenza a 117 cv.

Questa seconda serie venne denominata BN6. Curioso il fatto che mentre le due serie della 100/4 erano, ovviamente, BN1 e BN2, la prima serie della 100/6 fu chiamata BN4. La "Six" venne prodotta in 10.289 esemplari della prima serie, BN4 e in 4.150, tra i quali questo, della seconda, BN6, la più potente.

Nel 1959 fu presentato il nuovo modello, chiamato semplicemente 3000.

Le 100/6 parteciparono alle Mille Miglia del 1956 e del 1957, con risultati meno brillanti della 100/4. Nel '56 i due esemplari iscritti nella categoria "vetture aperte con limite di prezzo" furono costrette al ritiro. Nel 1957, nella categoria Gran Turismo, fu la volta di Wisdom che si classificò al trentasettesimo posto.



Equipaggio:

Stephan Joebstl (CH) - **Michiel Messaerts** (NL)

Marca Vettura:

LANCIA [Italia]

Modello:

AURELIA B20 GT 2500 BERLINETTA PININ FARINA

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri a V di 60°.

Cilindrata totale: 2.451 cc.

Potenza: 110 cv a 5.300 giri/m.

Velocità: 185 km/h.

Alimentazione: aspirata, 1 carburatore doppiocorpo.

Telaio/carrozzeria: scocca portante/coupé, 2 posti.



Equipaggio:

Peter Kolling (D) - **Andreas Kainer** (A)

Marca Vettura:

PORSCHE [Germania]

Modello:

356 1500 SPEEDSTER

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Gran Turismo**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri boxer.

Cilindrata totale: 1.477 cc.

Potenza: 55 cv a 4.400.

Velocità: 155 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: a pianale in lamiera/cabrio, 2 posti.



Equipaggio:

Guido Di Egidio (I) - **Noel Messersi** (F)

Marca Vettura:

STANGUELLINI [Italia]

Modello:

1100 SPORT

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Corsa**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,55**

Dati Tecnici:

Motore: 4 cilindri.

Cilindrata totale: 1.089 cc.

Potenza: 70 cv.

Velocità: 160 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: berlinetta, 2 posti

Note:

Questo modello nacque nel 1947 in seguito all'introduzione della nuova categoria Sport. Fu una delle prime vetture ad adottare il telaio tubolare. Grazie alla collaborazione con l'ingegner Massimino, la Squadra Stanguellini riuscì a ricavare dai motori della Fiat 1100 S, uguali a quelli che tutti gli altri piccoli costruttori usavano, una maggior quantità di cavalli, tanto da contrapporsi validamente sia alle Cisitalia sia alle Fiat ufficiali e, in qualche caso, anche alle prime Ferrari. Il risultato fu di 10 vittorie assolute, 37 di classe e 4 titoli nazionali.



Equipaggio:

Alexander Sixt (D) - **X**

Marca Vettura:

A.C. (Auto Carries Ltd) [Regno Unito]

Modello:

ACE BRISTOL

Anno di Costruzione: **1957**

Categoria alla Mille Miglia 2016: **Sport Produzione**

Coefficiente assegnato alla Mille Miglia 2016: **1,4**

Dati Tecnici:

Motore: 6 cilindri.

Cilindrata totale: 1.971 cc.

Potenza: 120 cv.

Velocità: 212 km/h.

Alimentazione: aspirata.

Telaio/carrozzeria: spider.

Ordine di partenza progressivo

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
1	Alan Hulsbergen	CH	Hans Hulsbergen	CH	BENTLEY	3 LITRE	1923	SPL	1,00
2	Ezio Perletti	I	Riccardo Perletti	I	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1929		1,80
3	Michael Hanning	D	X		O.M.	665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC	1925		1,80
4	Luca Patron	I	Elena Scaramuzzi	I	O.M.	665 SUPERBA SPORT 2000 CC	1926		1,80
5	Alberto Riboldi	I	Paolo Sabbadini	I	O.M.	665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC	1926		1,80
6	Johann Georg Fendt	D	X		O.M.	665 SUPERBA SPORT 2000 CC	1927		1,80
7	Rolf Christof Dienst	D	X		O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC ZAGATO	1927		1,80
8	Mikhail Opegeym	RUS	Pavel Pankovskiy	RUS	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1929	1930	1,80
9	Jonas Haentjes	D	Jakob Haentjes	D	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1930	1930	1,80
10	Reginald Fuchs	D	Linda Fuchs	D	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1930		1,80
11	Christian Plangger	D	Hans Albrecht	D	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1931		1,80
12	Sandro Brozzetti	I	Filiberto Brozzetti	I	O.M.	665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1930		1,80
13	n.a.	-	--	-	-	-	-		
14	Mathias Sielecki	RA	Jean Luc Dubois	RA	BUGATTI	T 23 BRESCIA	1923		1,70
15	Alex Bell	GB	Peter Bradfield	GB	BENTLEY	4,5 LITRE	1923	SPL	1,00
16	Julio Batista	CH	Pablo Batista	CH	BUGATTI	T 30	1924	SPL	1,00
17	n.a.	-	--	-	-	-	-		
18	Luigi Carlini	CH	Raymond Jennings	GB	BUGATTI	T 35A	1925		1,75
19	Andrey Pankovskiy	RUS	Tatiana Pankovskaya	RUS	ALFA ROMEO	RL SS SUPER SPORT	1925		1,70
20	Giacomo Foglia	CH	Maria Vittoria Foglia	CH	BUGATTI	T 35	1925		1,75
21	Giulio Felloni	I	Riccardo Felloni	I	BUGATTI	T 35A	1925		1,75
22	Alberto Zaglio	I	Sara Ambrosetti	I	FIAT	501 S	1925		1,70
23	Carlos Sielecki	RA	Juan Hervas	RA	BUGATTI	T 35A	1926		1,75
24	Diego Ribadeneira	EC	X		BENTLEY	4,5 LITRE RED LABEL SPEED MODEL	1926	SPL	1,00
25	Horst Bittner	D	Elisabeth V. Kuerthy	D	FIAT	509 S	1926	1931	1,75
26	Paolo Luciano Venturelli	I	Andrea Venturelli	I	BUGATTI	T 35A	1926		1,75
27	Marco Gatta	I	Eugenio Piccinelli	I	AMILCAR	CGSS	1926		1,70
28	Maurizio Colpani	I	Pietro Giuseppe Grumelli	I	BUGATTI	T 37	1926		1,75
29	Riccardo Roversi	I	Michele Bellini	I	ANSALDO	4H	1927		1,70
30	Alessandro Meneghini	I	Marino Gobbi	I	AMILCAR	CGSS	1927		1,70
31	Bruno Ferrari	I	Ezio Sala	I	BUGATTI	T 37	1927		1,75
32	Arturo Cavalli	I	Petronilla Pezzotti	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1927		1,80
33	Juan Tonconogy	RA	Barbara Ruffini	RA	BUGATTI	T 40	1927		1,75
34	Gianmario Fontanella	I	Anna Maria Covelli	I	CHRYSLER	72 SPORT	1927		1,70
35	Oskar Meier	CH	Katerina Batouskova	I	BUGATTI	T 37 A	1927		1,75
36	Giovanni Luca Murru	I	Massimo Destro Castaniti	I	B.N.C.	527 MONZA	1927		1,70
37	Giuliano Cané	I	Klaus Peter Reichle	D	BUGATTI	T 37	1927		1,75
38	Tiberio Cavalleri	I	Cristina Meini	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 218 TORPEDO	1927		1,75
39	Antonio D'Antonone	I	Sabrina Baroli	I	BUGATTI	T 40	1927		1,75
40	Edwin Lammertink	NL	Frank Maarsingh	NL	AMILCAR	CGSS	1927		1,70
41	Marlies Joldersma	NL	Anjo Joldersma	NL	BUGATTI	T 43 GRAN SPORT	1927		1,70
42	Tiziano Cortella	I	Andrea Marchiori	I	AMILCAR	CGSS	1927		1,70
43	n.a.	-	--	-	-	-	-		
44	Frederica Kirkpatrick	GB	Simon Kirkpatrick	GB	BUGATTI	T 37 A	1928		1,75
45	Thomas Fischer	D	Annette Fischer	D	BENTLEY	4,5 LITRE	1928	SPL	1,00

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 (totale 76)

SPL = Special List: vetture fuori elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Organizzativo (totale 24).

FEM = Equipaggio femminile VM = Veicoli Militari.

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
46	Massimo Amenduni Gresele	I	Fabrizio Vicari	I	ALFA ROMEO	6C 1500 SS MM ZAGATO	1928	1929	1,80
47	Thomas Weber	D	Volker Koerdt	D	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1928		1,75
48	Ezio Martino Salviato	I	Maria Caterina Moglia	I	BUGATTI	T 40	1928		1,75
49	Kyoto Takemoto	J	Junko Takemoto	J	BUGATTI	T 40	1928		1,75
50	Ermanno Gnutti	I	Paolo Spagnoli	I	FIAT	520 TORPEDO	1928		1,65
51	Sergio Sisti	I	Anna Gualandi	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER	1929		1,75
52	Giulia De Toni	I	Sofia Peruzzi	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1928		1,80
53	Carsten Eckert	D	Christian Tiedemann	D	ALFA ROMEO	6C 1500 S	1928		1,70
54	Giuseppe Fiorentini	I	Umberto Fiorentini	I	RALLY	ABC	1929		1,70
55	Richard Lisman	USA	Clifton Fink	USA	ASTON MARTIN	LE MANS	1929		1,65
56	Ferruccio Nessi	CH	Carlo Nessi	CH	RILEY	BROOKLANDS 9HP	1928	SPL	1,00
57	Andrea Belometti	I	Alberto Maffi	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1929		1,80
58	Bruno Marini	I	Andrea Marini	I	BUGATTI	T 40	1929		1,75
59	Oriol Vilanova	E	Shawn Till	USA	CHRYSLER	75	1929		1,70
60	Pablo Stalman	RA	Fernando Sanchez Zinny	RA	BUGATTI	T 40	1929		1,75
61	Paul Lawson	AUS	Graeme Sedgwick	AUS	ALFA ROMEO	6C 1750 SS	1929		1,80
62	Helmut Rothenberger	D	Michale Schmidt	D	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1929		1,78
63	Evert Louwman	NL	Quirina Louwman	NL	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1929		1,75
64	Bernd Mayländer	D	Thomas Geiger	D	MERCEDES-BENZ	710 SS	1930		1,65
65	Thomas Kern	D	Timon Schapals	D	MERCEDES-BENZ	710 SSKL	1930	SPL	1,00
66	Albert Wetz	L	Romain Colle	L	ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1930		1,75
67	Ivano Frascari	I	Luciano Teneggi	I	BUGATTI	T 40	1930		1,75
68	Alessandro Gamberini	I	Gaetano Derosa		ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1930		1,75
69	Domenico Battagliola	I	Emanuel Piona	I	FIAT	514 MM	1930		1,70
70	Heinrich Grieshaber	D	Johannes Vetler	D	ALFA ROMEO	6C 1750 JAMES YOUNG	1930		1,45
71	Geoffrey Ford	GB	Richard Ford	GB	BENTLEY	4,5 LITRE SUPERCHARGED	1930		1,70
72	Ezio Stefano Piardi	I	Marco Piardi	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GT CABRIOLET	1930		1,55
73	Roberto Giolito	I	Afshin Behnia	USA	FIAT	508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"	1934		1,60
74	Andrea Vesco	I	Andrea Guerini	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1931	1933	1,80
75	Giorgio Ciresola	I	Stefano Franchini	I	FIAT	514	1931		1,60
76	Toshiharu Sekiguchi	J	Zhaowen Chen	CN	ASTON MARTIN	LE MANS	1931		1,65
77	Alejandro Pablo Oxenford	RA	Jose' Luis Celada	RA	ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1931		1,75
78	Axel Marx	CH	Paolo Di Taranto	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GS BRIANZA	1932		1,70
79	Luis Zerbini	RA	Leonardo Zerbini	RA	FIAT	508 S "BALILLA"GHIA SPIDER	1932		1,60
80	Ulrich Koerner	B	Claudio Cisullo	CH	INVICTA	S 4,5 LITRE	1932	SPL	1,00
81	Martin Gruss	USA	X		ALFA ROMEO	6C 1750 GS CASTAGNA	1933		1,70
82	Giancarlo Grossi	I	Carlo Digrandi	I	ASTON MARTIN	LE MANS	1933		1,65
83	Christoph Zeiss	D	Kerstin Zeiss	D	LAGONDA	4,5 LITRE M45	1933	SPL	1,00
84	Daniel Andres Erejomovich	RA	Gustavo Llanos	RA	ASTON MARTIN	LE MANS	1933		1,65
85	Giordano Mozzi	I	Stefania Biacca	I	ALFA ROMEO	6C GRAN SPORT 1500 "TESTA FISSA"	1933	1934 e 1936	1,80
86	Roberto Miatto	I	Alberto Scapolo	I	ASTON MARTIN	LE MANS	1933		1,65
87	Norbert Abel	A	Franz Steinbacher	A	S.I.A.T.A.	FIAT 508 S SPIDER	1933		1,55
88	Andrea Giacoppo	I	Daniela Grillone Tecioiu	I	FIAT	508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"	1933		1,60
89	Richard Braun	F	Laure Demeester		ASTON MARTIN	LE MANS	1933		1,65
90	William H. Binnie	USA	Adam S. Binnie	USA	ALFA ROMEO	8C 2300 MONZA	1933	1934 e 1935	1,75
91	Macko Laqueur	NL	Louk De Wilde	NL	LAGONDA	M45 RAPIDE	1934		1,65
92	Paul Ten Cate	NL	Karel Ten Cate	NL	ASTON MARTIN	LE MANS	1933	1934	1,70
93	Nicola Caldani	I	Roberto Cere'	I	S.I.A.T.A.	FIAT 508 S SPIDER	1933		1,55
94	Andrea Malagoli	I	Daniela Camurati	I	ASTON MARTIN	LE MANS	1933		1,65
95	Douglas Hampson	GB	John Hampson	GB	MG	K3 MAGNETTE	1934		1,70
96	Osvaldo Peli	I	Francesco Peli	I	FIAT	508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"	1934		1,60
97	John Houtkamp	NL	Rutger Houtkamp	NL	LAGONDA	M45 RAPIDE WORKS	1934	1935	1,70
98	Gianmario Bariselli	I	Massimo Molinari	I	LANCIA	AUGUSTA BERLINA VIOTTI	1934		1,55

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
99	Massimo Bettinsoli	I	Davide Peli	I	FIAT	508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"	1934		1,60
100	Paolo Carlini	CH	Alberto Martegani	CH	ALFA ROMEO	6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER TOURING	1935	1936	1,65
101	Frank Buechtmann	D	Giulia Siegel	D	ASTON MARTIN	INTERNATIONAL	1934	SPL	1,00
102	Wilhelmus Peters	NL	X		LANCIA	AUGUSTA CABRIOLET	1934	1935	1,60
103	Giorgio Notari	I	Valtere Berner	I	FIAT	508 CS MM BERLINETTA	1935		1,55
104	Tom Papadopulos	USA	Antoine Crettol	USA	ASTON MARTIN	MARK II SHORT CHASSIS	1934	SPL	1,00
105	David Reidie	AUS	Leigh Colbert	AUS	FIAT	508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"	1935		1,60
106	Loes Van De Velde	NL	Annemarie Van De Velde	NL	LAGONDA	M45 RAPIDE	1935	FEM	1,65
107	Peter Kappeler	CH	Aurelie Jolly	CH	FIAT	508 CS MM BERLINETTA	1935	1936 e 1937	1,60
108	Georg Weidmann	CH	Curt Bloss	D	ASTON MARTIN	ULSTER	1935		1,70
109	Angelo Strada	I	Hisato Nonaka	J	FIAT	508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA"	1935		1,60
110	Fabio Salari	I	Sara Miglioli	I	MG	PB	1935		1,55
111	Paolo Giovanni Brescianini	I	X	I	FIAT	508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"	1935		1,60
112	Giselher Stauzebach	D	Gerd Kaut	D	LAGONDA	TEAM CAR LG45/S3	1936	SPL	1,00
113	Adalberto Beribe'	I	Sandro Baldarelli	I	FIAT	508 CS MM BERLINETTA	1936		1,55
114	Silvia Marini	I	Saskia Stoeckelmann	D	RILEY	12/4 SPRITE	1936	FEM	1,60
115	Franciscus Van Haren	NL	Leonie Hendriks	NL	ALFA ROMEO	8C 2900 A BOTTICELLA	1936	1936	1,75
116	Massimo Ermini	I	Lapo Ermini	I	BMW	328	1937		1,60
117	Stephen Owens	GB	John Scott-Nelson	GB	SS	JAGUAR 100	1937	SPL	1,00
118	Ralf Emmerling	D	Ulriche Emmerling	D	RILEY	SPRITE	1937		1,60
119	Marzio Villa	I	Maria Cristina Abello	USA	DELAHAYE	135 CS	1937		1,65
120	Mark Scullion	IRL	X		DELAGE	D6-70	1937		1,65
121	Rafael Pueche	E	Ricardo Vega	MEX	SS	JAGUAR 100	1937	SPL	1,00
122	Soraya Rielsing	D	X		ALFA ROMEO	6C 2300 B GT CORTO PESCARA	1937		1,50
123	Dirk Hattenhauer	D	Tim Lücke	D	BMW	328	1937		1,60
124	Markus Schramm	D	Ted Gushue	USA	BMW	328 BERLIN-ROM	1937		1,65
125	Ivan Rosen	A	Zwi Bar Gil	IL	SS	JAGUAR 100	1937	SPL	1,00
126	Sergio Solero	I	Gianluca Pellegrini	I	BMW	328	1937		1,60
127	Giuseppe Boscarino	I	Enrico Renaldini	I	FIAT	1100 [508 C] MM BERLINETTA	1938		1,60
128	Alexander Hirschbold	D	Wolfgang Hirschbold	D	ALFA ROMEO	6C 2300 MM SPIDER TOURING	1938	1938	1,70
129	Job Van Breevoort	NL	Catelijne Van Breevoort	NL	LANCIA	APRILIA 1350	1938		1,55
130	Dieter W. Odendahl	D	Reimund Kamps	D	MG	SA BERLINA	1938		1,55
131	Andreas Wendt	D	Burkhard Riering	D	BMW	328	1938		1,60
132	Giuseppe Nobis	I	Federico Costa	I	MG	TB	1939		1,60
133	Christoph Thurner	D	Christina Thurner	D	BMW	328	1939		1,60
134	Miguel Goldschmidt	RA	Karina Goldschmidt	RA	MG	TB	1939		1,60
135	Giovanni Mocerì	I	Kasia Smutniak	PL	LANCIA	ARDEA	1939		1,40
136	Giuseppe Ambrosi	I	Paolo Merloni	I	BMW	328	1939		1,60
137	Nick Aaldering	NL	Maikel de Munnik	NL	ASTON MARTIN	2 LITRE SPEED MODEL	1939		1,60
138	Hidemoto Kimura	J	Makiko Kimura	J	S.I.A.T.A.	500 PESCARA	1939	1940 e 1948	1,55
139	Bernhard Kuhnt	D	Volkan Demirkusak	TR	BMW	328	1939		1,60
140	Graeme Grieve	GB	Jason Barlow	GB	BMW	328 MILLE MIGLIA	1939	1940	1,70
141	H.D. Dambacher	D	X		ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1943		1,55
142	n.a.	-	-	-	-	-	-		
143	Pierre Adyns	B	Bernard Filliers	B	D.B.	CITROEN SPIDER	1945	1950	1,55
144	David Word	USA	Donald Osborne	USA	FIAT	1100 S BARCHETTA FRUA	1946		1,65
145	Matthias Joel Laqueur	NL	David De Munter	B	HRG	LE MANS LIGHTWEIGHT	1946	SPL	1,00
146	Robert Kauffman	USA	Gregor Fiskén	GB	ALFA ROMEO	6C 2500 SS BERLINETTA COMPETIZIONE	1947	1948	1,65
147	Wiliak Kennedy	T	Keith Riddington	GB	HEALEY	DUNCAN DRONE	1947	1949	1,60
148	Ton Ottevanger	NL	Arie Van Waardenburg	NL	CISITALIA	202 MM SPYDER NUVOLARI	1947	1947	1,75

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 (totale 76)

S.P.L. = Special List: vetture fuori elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Organizzativo (totale 24).

FEM = Equipaggio femminile VM = Veicoli Militari.

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
149	Gianfranco Mazzola	I	Alessio De Angelis	I	FIAT	1100 S BARCHETTA ALA D'ORO	1947		1,65
150	Domenic Werder	CH	Sandra Copeland	CH	BENTLEY	LE MANS EIGHT	1947	SPL	1,00
151	Paolo Danieli	I	Massimo Danieli	I	CISITALIA	202 MM SPYDER NUVOLARI	1947		1,70
152	Ralph Bonanotte	USA	William Arnold	USA	HEALEY	2400 ELLIOTT	1947		1,40
153	Michel Perridon	NL	Koen Bender	NL	TALBOT-LAGO	T26 GS	1947		1,65
154	Massimo Massai	I	Lisa Ragionieri	I	CISITALIA	202 B BERLINETTA PININ FARINA	1947		1,45
155	Stefan Rybczynski	D	Sabrina Nebenfuehr	D	ALFA ROMEO	6C 2500 SS SPIDER COLLI	1947	1948	1,65
156	Tjeerd Van Den Berg	NL	Natalie De Haan	NL	CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1948	1950 > 1952	1,45
157	Alex Von Mozer	NL	Maarten Staps	B	STANGUELLINI	1100 BERLINETTA BERTONE	1948		1,40
158	Simon Fraser	GB	Bernard Leon Georges	B	GIANNINI	FIAT 750 S SILURO	1948	1949 e 1950	1,60
159	Michele Cibaldi	I	Andrea Costa	I	GILCO MARIANI	FIAT 1100 SPORT	1948	1949	1,70
160	Carlos Federico Carballo	RA	Elisabeth Jans	NL	BRISTOL	400	1948		1,45
161	Rolf Dombrowsky	D	Sascha Dombrowsky	D	MOTOR RG (R. GATTAI)	RG 1 1100 SPORT	1948	1952 e 1953	1,65
162	Philip Greader	AUS	Joanne Lambert Smith	NZ	HEALEY	2400 ELLIOTT	1948	1948	1,45
163	Tom Vandekerckhove	B	Alexander Vanhee	B	FIAT	1100 S BERLINETTA "GOBBONE"	1948		1,55
164	Umberto Galloni	I	Diego Lonati	I	ALFA ROMEO	6C 2500 SPORT "FRECCIA D'ORO"	1948		1,40
165	Haruo Masuda	J	Yoshiko Masuda	J	CISITALIA COLOMBO	SPYDER	1948		1,65
166	Mark Cooper	GB	Paul De Turris	GB	CISITALIA	202 MM SPYDER NUVOLARI	1948		1,70
167	Eugenio Ercoli	I	Elis Garuti	I	ERMINI-FIAT	1100 SPORT ALA D'ORO	1948	1948 e 1955	1,70
168	Nick Brayshaw	GB	Nathan Lang	GB	HEALEY	WESTLAND ROADSTER	1948		1,55
169	Masaaki Kurihara	J	Atsuko Kurihara	J	MASERATI	A6 GCS "MONOFARO"	1948		1,70
170	Lars Rolner	DK	Annette Rolner	DK	FIAT	1100 MM BERLINETTA	1948		1,50
171	Bruno Patriarca	I	Claudio Alfonsi	I	PATRIARCA	FIAT 1100 SPORT	1948		1,60
172	Peter Paul Ockers	NL	Lorenzo Lenarduzzi	I	ZANUSSI	750 SPORT	1948	1951	1,55
173	Adrian Berry	GB	Hannah Goodman	GB	BRISTOL	400 FARINA	1949		1,45
174	Joost Bert	B	Piet Huysentruyt	B	HW	ALTA 2000 SPORT B1	1949		1,65
175	Luca Bortolotti	I	Maurizia Bompani	I	MASERATI	A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1949		1,55
176	Marco Becchetti	I	Giorgio Becchetti	I	HEALEY	2400 SILVERSTONE D-TYPE	1949		1,55
177	Adolphus Leonardus Jans	NL	Lars Andreas Jans	NL	VERITAS	RS	1949		1,60
178	Luc Brandts	NL	X		DAGRADA	FIAT 750 SILURO	1949	1950	1,55
179	Piero Quercioli	I	Marco Monducci	I	FIAT	BERNARDINI 1100 SILURO	1949		1,65
180	Luciano Zini	I	Luca Asnaghi	I	LANCIA	APRILIA 1500	1949		1,40
181	Johan Lont	NL	Anna Hilde Kruimer	NL	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1949		1,55
182	John Rowe	AUS	Martin Bullock	AUS	HEALEY	2400 SILVERSTONE D-TYPE	1949		1,55
183	Alessandro Podini	I	X		CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1949		1,40
184	Anna Lepetukhina	RUS	Tatiana Titova	RUS	GIANNINI	FIAT 750 S SILURO	1949	1950	1,60
185	Giovanni Angelo Caniggia	I	Mario Caniggia	I	O.S.C.A.	MT 4 1350	1949		1,70
186	Iain Worthington	GB	John Lecutier	GB	BRISTOL	400	1949		1,45
187	Roland De Boer	NL	Jaqueline De Boer	NL	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1949		1,55
188	Bob Bishop	USA	Chris La Porte	USA	ALFA ROMEO	6C 2500 SS COUPÉ TOURING	1949		1,55
189	Rik Van Hoorebeke	B	Peter De Smet	B	HEALEY	2400 SILVERSTONE E-TYPE	1950		1,50
190	Hans-Martin Schneeberger	CH	Shirin Schneeberger	CH	JAGUAR	XK 120 OTS LIGHTWEIGHT	1950	1950	1,55
191	Thomas Smith	USA	Donald Polak	USA	MASERATI	A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1950		1,55
192	Daniele Cerrato	I	Anna Lisa Moscatelli	I	FIAT	1400	1950	1951 > 1953	1,40
193	Wilfried Bechtolsheimer	GB	Colin Banstead	GB	FERRARI	195 S INTER BERLINETTA GHIA	1950		1,45
194	Luciano Attardo Parrinello	I	X		PATRIARCA	750 SPORT	1950	1950 e 1955	1,60
195	Warren Kennedy	GB	Peter Bonham-Christy	GB	NASH HEALEY	SPORTS SPIDER	1950		1,45
196	Richard Rowllins	USA	Jim Helfrich	USA	FERRARI	340 AMERICA	1950	1951	1,70
197	Robert Peil	D	Gariele Peil	D	MASERATI	A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1950		1,55
198	Steven O'leary	GB	Robert Eels	GB	HEALEY	2400 SILVERSTONE E-TYPE	1950		1,50
199	Ivan Sabbe	B	Laurens Sabbe	B	ZAGATO	FIAT 1100 E COUPÉ	1950	1954	1,45
200	Christian Van Bruggen	NL	Renè Schelvis	NL	CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1950		1,40
201	Eric Van Dijk	NL	X		TALBOT-LAGO	T 26 GS BERLINETTE	1950		1,65

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
202	Michael Knaepple	D	Kerstin Knaepple	D	JAGUAR	XK 120 OTS SE ROADSTER	1950		1,40
203	Sebastiano Marzotto	I	Alessandro Marzotto	I	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1950		1,45
204	Iones Bigliardi	I	Mauro Bigliardi	I	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1950		1,20
205	Sebastiaan Vanhee	B	William Vanhee	B	ERMINI	1100 SPORT	1950	1951	1,65
206	John Grono	GB	X		JAGUAR	XK 120 OTS SPORTS	1950		1,40
207	Marc Lenert	L	Paul Welbes	L	LANCIA	AURELIA B21 BERLINA	1951	1952	1,40
208	Stuart Dyble	GB	Amanda Stretton	GB	JAGUAR	XK 120 OTS SPORTS	1950		1,40
209	Andreas Pohl	D	Nathalie Pohl	D	FERRARI	275 SPORT/340 AMERICA	1950	1950 > 1952	1,70
210	Stefan Weiermueller	D	Marcus Weiermueller	D	FERRARI	195 INTER BERLINETTA GHIA	1951		1,45
211	Darren Morcombe	AUS	Chiara Montalbetti	I	ERMINI	1100 SPORT SILURO MARIANI	1951	1951	1,65
212	John Karubian	USA	X		NASH HEALEY	SPORTS SPIDER	1951		1,45
213	Kazumi Araki	J	Atsuya Tsujimoto	J	ERMINI	1100 SPORT	1951	1951 e 1952	1,65
214	Joseph Zammit Tabona	M	Justin Zammit Tabona	M	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1951		1,40
215	Stephen Paul Graham	GB	Anthony Graham	GB	NASH HEALEY	SPORTS SPIDER LE MANS	1951		1,45
216	Rob Peters	NL	Tinie Peters	NL	S.I.A.T.A.	AMICA	1951		1,30
217	Stephen Boylan	GBZ	Lourdes Boylan	GBZ	NASH HEALEY	SPORTS SPIDER	1951		1,45
218	Marco Confidati	I	Andrea Rinalducci	I	S.I.A.T.A.	DAINA SPORT BERLINETTA BERTONE	1951	1952	1,50
219	Paola Biondetti	I	Stefano Varia	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1951		1,40
220	Alberto Lorandi	I	Daniela Scalvenzi Apostoli	I	S.I.A.T.A.	DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA	1951		1,45
221	David Graus	USA	Ivan Vercoutere	F	FRAZER NASH	TARGA FLORIO	1951		1,55
222	Derek Hood	GB	Steven Riedling	GB	JAGUAR	MK VII	1951		1,30
223	Doriano Giambarda	I	Severino Arici	I	PARRAVANO	JAGUAR XK 120 SPECIAL	1951	SPL	1,00
224	n.a.	-	-	-	-	-	-		
225	Sven Veen	NL	X		MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 194	1952	1952	1,70
226	James Wood	GB	Jean Marc Westerman	NL	ASTON MARTIN	DB 3 S	1952	1953	1,65
227	Romolo Becchetti	I	Fabio Becchetti	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1952		1,40
228	Arnold Meier	CH	Markus U. Diethelm	CH	FERRARI	225 S BERLINETTA VIGNALE	1952		1,65
229	William Scheffler	USA	William O'Sullivan	USA	S.I.A.T.A.	DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA	1952		1,45
230	Frank G. Groenewegen	NL	Dolf Meewis	NL	CISITALIA	202 D	1952	1952	1,70
231	Frans Heijstee	NL	Peter Heijstee	NL	ZAGATO	FIAT 1100 E BERLINETTA	1952	1954	1,45
232	Alberto Gnutti	I	Giuliano Gnutti	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1952		1,40
233	Leo Schigiel	USA	Eric Schigiel	USA	CISITALIA	202 SC CABRIOLET	1952		1,35
234	Jan Veening	NL	Albertus Ga Dekker	NL	PORSCHE	356 1500	1952	1952	1,50
235	Dorine Ghyselincx	B	X		ZAGATO	FIAT 1100 E BERLINETTA	1952	1954	1,45
236	Yoichi Sato	J	Mitsui Kakiya	J	ZAGATO	FIAT 8V BERLINETTA	1952	1952 > 1955	1,55
237	Alwyn Bowden	GB	Weng Chin Soong	MAL	S.I.A.T.A.	DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA	1952		1,45
238	Tony Best	GB	X		FERRARI	212 INTER COUPÉ VIGNALE	1952	1954	1,50
239	David Wells	USA	Marian Walecki	GB	S.I.A.T.A.	300 BC CONVERTIBILE HARDTOP	1952		1,25
240	Paul Roesler	USA	Adam Gordon	USA	ERMINI	1100 SPORT	1952	1953	1,65
241	Franco Tinelli	I	Ezio Micalizzi	I	JAGUAR	XK 120 OTS SE ROADSTER	1952		1,40
242	Aart Bezemer	NL	Elias Ott	NL	ASTON MARTIN	DB 2	1952		1,45
243	Jamie Constable	GB	Susanna Constable	GB	FIAT	8V BERLINETTA	1952		1,45
244	Marc Hanson	GB	Brian Mackrill	AUS	MG	YB	1952	SPL	1,00
245	Mark Christie	GB	Klaus-Peter Heiland	D	JAGUAR	XK 120 OTS SPORTS	1952		1,40
246	Martin Hughes	GB	Larry Tucker	GB	ASTON MARTIN	DB 2/4	1952		1,35
247	Michael Kaleel	USA	Marc Cendron	USA	S.I.A.T.A.	DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA	1952		1,45
248	Dirk Petersmann	D	X		FRAZER NASH	MILLE MIGLIA	1952		1,55
249	Krzysztof Weka	PL	Dorota Weka	PL	ASTON MARTIN	DB 2 DROP HEAD COUPÉ	1952	SPL	1,00
250	Biagio Capolupo	I	Beatrice Saottini	I	PORSCHE	356 1500 SUPER	1952		1,40
251	Stefano Marzotto	I	Mauro Peruzzi	I	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1953		1,40

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 (totale 76)

S.P.L. = Special List: vetture fuori elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Organizzativo (totale 24).

FEM = Equipaggio femminile VM = Veicoli Militari.

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
252	Karl-Friederich Scheufele	CH	Jacky Ickx	B	PORSCHE	550 RS SPYDER	1957		1,65
253	Mario Gnutti	I	Marcello Paoletti	I	PORSCHE	356 1500 SUPER	1953		1,40
254	Matthew Collings	GB	David Large	GB	HWM	CADILLAC	1953	SPL	1,00
255	Michael Stehle	GR	Le Stehle	D	FERRARI	375 MM SPIDER PININ FARINA	1953		1,60
256	Giuseppe Casali	I	June Morosini	I	ALFA ROMEO	1900 SPRINT CABRIOLET PININ FARINA	1953	SPL	1,00
257	Marco Bertazzoli	I	Elia Facondo	I	LANCIA	APPIA 1^ SERIE	1953		1,20
258	Niels Borum	DK	Christian Daluiso	DK	OLDSMOBILE	88	1953		1,25
259	Wolfgang Roell	D	Florian Jung	D	FERRARI	212 EUROPA BERLINETTA	1953		1,40
260	Sabine Goethals	B	Sylvie De Mueleneere	B	FIAT	BV BERLINETTA	1953	1953 e 1954	1,50
261	Daniel Schlatter	CH	Rabia Schlatter	CH	AUSTIN HEALEY	100 S	1953		1,50
262	Gavin Henderson	GB	Rory Henderson	GB	JAGUAR	C-TYPE	1953		1,65
263	Kurt Engelhorn	D	Florian Seidl	D	JAGUAR	D-TYPE	1955		1,60
264	Ton Blankvoort	NL	Job Blankvoort	NL	ASTON MARTIN	DB 2/4	1953	1955	1,40
265	Jan Soederstrom	S	Peter Soederstrom	S	FRAZER NASH	MILLE MIGLIA	1953		1,55
266	Matteo Belotti	I	Emiliano Monella	I	PORSCHE	356 1500 SUPER	1953		1,40
267	Franco Indaco	I	Massimo Saggini	I	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1953		1,40
268	John Harold Barrett	USA	Susan Barrett	USA	FIAT	1100/103 BERLINA	1953	1956 e 1957	1,30
269	Stefano Brendolan	I	Gianluca Rana	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1953		1,40
270	Christian Hore	GB	X		JAGUAR	C TYPE	1953		1,65
271	Ananda Covindassamy	F	Ranga Covindassamy	USA	O.S.C.A.	MT 4 1500 2AD	1953		1,65
272	Robert Sulma	CZ	X		S.I.A.T.A.	DAINA GRAN SPORT COUPÉ PININ FARINA	1953		1,45
273	Arnold Meier	CH	Lukas Muehleemann	CH	FERRARI	250 MM BERLINETTA PININ FARINA	1953		1,60
274	David Martin	USA	Stephanie Martin	USA	ALFA ROMEO	1900 SPRINT TOURING	1953		1,40
275	Jan Declerck	B	Pascal Spaenjaers		LANCIA	AURELIA B22 BERLINA	1953		1,25
276	Marcello Gavio	I	Piero Pissavini	I	FERRARI	250 MM SPIDER VIGNALE	1953	1954	1,65
277	Vincenzo Carlo Invernizzi	I	X		ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT PININ FARINA	1953		1,35
278	Alfio Lilli	I	Felice Graziani	I	JAGUAR	XK 120 FHC COUPÉ	1953		1,40
279	Edgar Poelmann	A	Christina Sponring	A	FORD	ZEPHYR	1953		1,30
280	Vittorio Bresciani	I	X		JAGUAR	XK 120 ROADSTER	1953		1,40
281	Renato Gnutti	I	Benedetta Gnutti	I	FIAT	1100 TV PININ FARINA	1954	1955 e 1956	1,35
282	Mario Boglioli	I	Enrica Pezzia	I	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954		1,65
283	Andreas Astaller	D	Andreas Pinzinger	D	ARNOLT	BRISTOL DELUXE	1954		1,45
284	Marco Vanoli	CH	Cornelia Vanoli	CH	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1954		1,40
285	Alberto Donghi	I	X		PEUGEOT	203 A	1954		1,30
286	Alan Tribe	AUS	Craig Davis	USA	MASERATI	A6 GCS/53 FIANDRI	1954		1,65
287	Jeff Lotman	USA	Brian Grozier	USA	LINCOLN	CAPRI	1954		1,45
288	Ronald Brouwer	NL	Jack Gosselink	NL	GOLIATH	GP 700	1954		1,10
289	Maurizio Zanni	MC	Luca Stefanini	I	ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT TOURING	1954		1,35
290	Wolfgang Schlinkert	D	Juergen Rang	D	VOLKSWAGEN	1200 "MAGGIOLINO"	1954		1,25
291	James Montgomery Gingery	USA	Gunnar Gingery	USA	OLDSMOBILE	SUPER 88	1954		1,25
292	Gian Pietro Rossetti	CH	Werner Kummer	CH	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954		1,65
293	Theo Bean, Jr.	USA	Ann Bean	USA	FERRARI	500 MONDIAL SPIDER PININ FARINA	1954	1954 e 1955	1,65
294	Paolo Maria Chersevani	I	Valentino De Castello	I	ARNOLT	BRISTOL	1954		1,45
295	Marco Merati Foscarini	I	Anna Maria Kanakis	I	PORSCHE	356 1500	1954		1,35
296	Bradley Tank	USA	Colin Comer	USA	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1954		1,40
297	Luigi Mion	I	Roberto Dal Bosco	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1954		1,40
298	Robert Defares	NL	Volkert h. M. Struycken	NL	FERRARI	750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI	1954		1,60
299	Alberto Ferrari	I	Giulia Ferrari	I	TRIUMPH	TR 2 SPORTS	1954		1,45
300	Dieter Kinzer	A	Gabriela Kinzer	A	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1954		1,40
301	M Thieme	NL	Antonius Jacobus Theodorus Whilelmus	NL	AUTOBLEU	750	1954	1954 > 1955	1,35
302	Alessandro Barnaba	I	Guido Nola	I	ASTON MARTIN	DB 2/4	1954		1,35
303	Markus Joerg	CH	Franz Aschwanden	CH	LOTUS	ELEVEN	1954		1,55
304	Andrea Giuliani	I	Francesco Liberatore	I	ZAGATO	FIAT 1100 COUPÉ	1954		1,35

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
305	Kenneth Andren	S	Alf Svensson	S	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1954		1,45
306	Michael Troesser	D	Andreas Rapin	D	O.S.C.A.	2000 S	1954	1954	1,65
307	Andrew Hall	GB	X		HWM	JAGUAR S 3400 CC	1954		1,60
308	Pascal Bellon	CDN	Donald Arsenaault	CDN	CITROEN	15 SIX	1954		1,25
309	Peter Schoemer	CDN	Arjan Stoof	NL	SWALLOW	DORETTI	1954	SPL	1,00
310	Fabrizio Curci	I	M.Luca Conti	I	ALFA ROMEO	1900 SPORT SPIDER	1954	SPL	1,00
311	Akihiro Yukawa	J	Yoko Yukawa	J	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1954		1,40
312	Yasuyuki Sugiura	J	Yasuhiko Yamashita	J	O.S.C.A.	MT 4 1500 2AD	1954		1,65
313	Tadeusz Koziol	PL	Monika Sikora	PL	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954		1,40
314	Massimo Delbò	I	Bernhard Heil	D	MERCEDES-BENZ	180 D	1954		1,30
315	Oussama Kaddoura	F	Marcus Breitschwerdt	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954		1,40
316	n.a.	-	-	-	-	-	-		
317	Alexander Bloch	D	Andreas Jancke	D	MERCEDES-BENZ	190 SL	1955		1,35
318	Wilfried Porth	D	Gorden Wagener	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
319	Susie Wolff	GB	Ellen Lohr	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	FEM	1,40
320	Michael Bock	D	Wilko Stark	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
321	Georg Schulz	D	Annika Schroers	D	MERCEDES-BENZ	220 A	1955		1,30
322	Karlheinz Koegel	D	Thomas Ammann	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
323	Adrian Gattiker	CH	Oliver Sellnick	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
324	Albert Carreras	E	Jordi Pascual	E	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
325	Pierluigi Boglioli	I	Guido Capelli	I	ERMINI	TIPO 357 SPORT 1500 SCAGLIETTI	1955	1955 e 1956	1,65
326	Damiano Zoppini	I	Bruno Ravizza	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
327	Tarcisio Bonomi	I	Simone Bonomi	I	LANCIA	AURELIA B24 S	1955		1,35
328	Louis Arnitz	D	Monika Arnitz	D	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
329	Adolfo Pantano	I	Mario Rossi	I	JAGUAR	XK 140 FHC COUPÉ	1955		1,40
330	Stephen Dixon	GBM	John Gautrey	CDN	MG	A	1955	1957	1,40
331	Marc Newson	AUS	Charlotte Newson	GB	FERRARI	857 S	1955		1,60
332	Carlos De Miguel	E	Luis Delso	E	FIAT	1100/103 TV TRASFORMABILE	1955		1,30
333	Andrea Ruggeri	I	Quirino Gnutti	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
334	Rainer Wolf	D	Tom Fischer	D	PORSCHE	550 SPYDER	1955	1955	1,65
335	Dominiek De Clerck	B	Valérie De Clerck	B	MASERATI	150 S	1955		1,60
336	Elad Shraga	IL	Ronit Schwartz Shraga	IL	O.S.C.A.	MT 4 1500 2AD	1955	1955	1,70
337	Robert Van Keilegom	B	Marc Hens	B	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
338	Gabriele Gnudi	I	Marco Jannuzzi	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
339	Omar Alghanim	KWT	Faisal Alhamad	KWT	ASTON MARTIN	DB 3 S	1955		1,60
340	Adriano Angelo Preti	I	Alessandro Preti	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
341	Paolo Cartabbia	I	Salvatore D'orto	I	FIAT	1100/103 TV COUPÉ	1955		1,35
342	Francesco Menichetti	I	Mirco Baiardi	I	ALFA ROMEO	1900 SUPER	1955		1,30
343	Detlef Kloss	CH	Michael Schmidt	CH	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
344	Regine Sixt	D	X		MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
345	Luca Taino	I	Kenichi Goto	J	FERRARI	250 EUROPA GT	1955		1,40
346	Alexander Ospelt	FL	Guenther Thoeny	FL	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1955		1,40
347	David DeMunzio	USA	Matthew Alexander Jones	USA	ALFA ROMEO	1900 SUPER	1955		1,30
348	Steve Ward	GB	Thomas Ward	GB	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1955		1,40
349	Philip Cracco	B	Peter Gitsels	I	PORSCHE	550 SPYDER	1955	1956	1,70
350	Melissa Magliana	USA	Ingeborg Platter Magliana	I	LANCIA	AURELIA B24 S	1955		1,35
351	Gianluca Beningni	I	Massimo Vitali	I	FERRARI	750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI	1955		1,60
352	Davide Parmegiani	I	X		ALFA ROMEO	1900 SSZ ZAGATO	1955	1955	1,45
353	Paul Griffin	GB	Christopher Saul	GB	AUSTIN HEALEY	100 S	1955		1,50
354	Joerg Holleis	A	Mag Guenter	A	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1955	1956	1,45

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 (totale 76)

S.P.L. = Special List: vetture fuori elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Organizzativo (totale 24).

FEM = Equipaggio femminile VM = Veicoli Militari.

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
355	Walter Arbib	CDN	Angelo Tulipano	CDN	FIAT	1100/103 TV BERLINA	1955		1,25
356	Renzo Albini	I	Lorenzo Albini	I	MG	A	1955		1,35
357	Ray Langston	USA	Kate Hayes	USA	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 194	1955		1,40
358	Giovanni Prandelli	I	X		MERCEDES-BENZ	190 SL	1955		1,35
359	Michael Cantillon	GB	John Self	GB	A.C.	ACE	1955		1,40
360	Sandro Marco De Poli	I	Giordano Randone Sandro Marco De Poli	I	FIAT	1100/103 BERLINA	1955		1,25
361	Paul Marcy	L	Monique Felten	L	ROVER	75	1955		1,25
362	Alessandro Bossini	I	Sergio Metelli	I	ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT TOURING	1955		1,35
363	Paolo Bucchi	I	Maria Angela Snelli	I	AUSTIN HEALEY	100/4 BN2	1955		1,35
364	Martin Brauns	USA	Gary Brauns	USA	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1955		1,40
365	Susan Owen	USA	Ian Owen	GB	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1955		1,40
366	Harold Hayes	USA	X		MASERATI	A6 G 54 COUPÉ ZAGATO	1955		1,45
367	Mauro Bompani	I	X		MORETTI	750 SPORT	1955		1,45
368	Nicholas Schorsch	USA	Shelley Schorsch	USA	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
369	Jo Von Muschwitz	D			TRIUMPH	TR 2 SPORTS	1955		1,45
370	Daniel Karubian	USA	Christopher Hansen	USA	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
371	Norbert Peeters	B	Geertje Van Der Paal	B	MARINO (BRANDOLI)	1100 SPIDER	1955	1955 e 1956	1,60
372	Max Von Braunmuehl	D	Matthias Ermer	D	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
373	Dietrich Eckehard Mueller	D	Georg Lohmueller	D	AUSTIN HEALEY	100/4 BN1	1955		1,35
374	Daniele Belluto	I	Paola Belluto	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
375	Marc Kienle	D	X		MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
376	Alessandro Cappellini	I	X		ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT TOURING	1955		1,35
377	Wim Van Gierdegom	B	X		PORSCHE	550 SPYDER	1955		1,65
378	Jean Diercxsens	B	Vasilij Lanston	B	FIAT	500 C "TOPOLINO" BELVEDERE	1955		1,20
379	Giordano Gnutti	I	Elisabetta Gnutti	I	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1955		1,35
380	Tetsuya Shimoda	J	Takashi Watanabe	J	ALFA ROMEO	GIULIETTA BERLINA	1955		1,30
381	Hans Juergen Benze	D	Reto Mebes	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955		1,40
382	Michele Ciocca	I	Massimiliano Campeis	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955		1,40
383	Roy Kent	GB	X		FERRARI	250 EUROPA GT	1955		1,40
384	Jonny Lieberman	USA	Robert Moran	USA	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
385	Jihannes Schloerb	D	Fabian Mechtel	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
386	Ruggero Antonucci	I	Marco Labocchetta	I	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956		1,35
387	Pierre Mellinger	CH	Tommaso Gelmini	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956	1956 e 1957	1,40
388	Ivan Capelli	I	Steve Slater	GB	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
389	Richard Martin	GB	Paul Bouch	GB	FERRARI	500 TR SPIDER SCAGLIETTI	1956		1,60
390	Leonardo Fabbri	I	Gianfranco Gentile	I	ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT	1956		1,35
391	Franky Vanhee	B	Erwin Van Osta	B	O.S.C.A.	S 187	1956	1956 e 1957	1,50
392	E. Dino Tabacchi	I	Edoardo Tabacchi	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
393	David Long	GB	Shirley Wong	GB	TRIUMPH	TR 3 SPORTS WORKS	1956	1957	1,45
394	Paolo Di Benedetto	I	Piergiuseppe Biandrino	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
395	Jacqueline Pohl	D	Nicola Pohl	D	FERRARI	250 GT COUPÉ BOANO	1956	1957	1,45
396	Clauda Poli	I	Paola Casadei	I	AUSTIN HEALEY	100/4 BN2	1956	FEM	1,35
397	Roberta Carboni	I	Salvatore Surano	I	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1956		1,35
398	Juergen Kohler	D	Marcus Lehmann	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
399	Carl Hoehener	NL	Arjen Schepen	NL	ALFA ROMEO	1900 SUPER SPRINT TOURING	1956		1,35
400	Dirk Hindrichs	D	Stefan Hindrichs	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
401	Michael Choa	HK	Philip Marcovici	CDN	AUSTIN HEALEY	100/4 M BN2	1956		1,35
402	Fritz Kaiser	FL	Benedikt Kaiser	CH	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
403	Paolo Bianchi	I	Giacomo Bottacchi	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
404	Giuseppe Bellando Randone	I	Rossana Milazzo	I	FIAT	1100/103 TV COUPÉ DESIREE VIGNALE	1956		1,35
405	John Devine	USA	Wesley Pietz	GB	FERRARI	500 TR SPIDER SCAGLIETTI	1956		1,60
406	Jutta Krueger	D	Johannes Zilkens	D	BMW	507	1956		1,35
407	Paolo Zanardi	I	Marzio Emiliano Carrara	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER - 750	1956		1,45

n°	Pilota	Naz.	Co-pilota	Naz.	Marca	Modello	Anno	MM	Coef.
408	Vincenzo Di Leo	I	Massimo Pavese	I	PORSCHE	356 1600 A	1956		1,35
409	Michael Kwee	HK	Christophe Carre	F	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956		1,40
410	Philip Robinson	GB	X		MG	A "WORKS"	1956	1956	1,45
411	Tim Whitworth	GB	X		MASERATI	150 S	1956	1956	1,60
412	David Atcherley	USA	Tony Shooshani	USA	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT VELOCE BERTONE	1956	1957	1,45
413	Sander Drijber	NL	Fons Aarents	NL	SALMSON	2300 SPORT	1956		1,35
414	Christian Gabka	D	Sebastian Gabka	D	FERRARI	250 GT COUPÉ BOANO	1956		1,40
415	Marco Natale	I	Andrea Natale	I	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956		1,35
416	Himara Annalisa Bottini	I	Gianluca Ianni	I	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1956		1,35
417	Antonio Carrisi	CH	Jaques-Michael Suter	CH	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT BERTONE	1956		1,35
418	Jean Luc Papaux	CH	Sébastien Grégoire Zafran	F	ALFA ROMEO	GIULIETTA BERLINA	1956		1,30
419	Matteo Del Fante	I	Andrea Ducci	I	AUSTIN HEALEY	100/4 M BN2	1956		1,35
420	Klaus Alex Birkenstock	D	Vanessa Cush	D	PORSCHE	356 A 1500 GS CARRERA	1956		1,45
421	Stefan Schmidt	D	Gunter Lach	D	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956		1,35
422	Jean-Claude Chalhoub	CDN	X		PORSCHE	356 SPEEDSTER	1955		1,40
423	Michael Hewitt	GB	X		AUSTIN HEALEY	100/4 M BN2	1956		1,35
424	Giorgio Gussago	I	Massimo Botta	I	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956		1,35
425	Ettore Nicoletto	I	Nicolò Marzotto	I	LANCIA	AURELIA B24 CONVERTIBILE	1957	SPL	1,00
426	Guy Gervais	CDN	Louis Grenier	CDN	CITROEN	DS 19	1957		1,25
427	Jacques Beherman	B	Jan Coene	B	SAAB	93	1957		1,15
428	Manfred Feldhaus	D	Justus Feldhaus	D	BMW	507	1957		1,35
429	Mark Geessink	NL	Djuri Jambor	NL	ALPINE	A106 MILLE MILES	1957		1,30
430	Alfred Jodl	A	Stephan Tuempling	F	A.C.	ACECA	1957		1,35
431	Sedat Oezguer	TN	Simontyants Alexander	RUS	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1957		1,35
432	Ralph Gilles Victor	GB	Lawrence William Webster	GB	ALFA ROMEO	1900 SSZ ZAGATO	1957		1,40
433	Pim Van De Werd	NL	Nicolina Van De Welde	NL	BORGWARD	ISABELLA TS	1957		1,25
434	Peter Van De Merwe	NL	Peter De Haas	NL	PEUGEOT	403 1500 PININ FARINA	1957		1,30
435	Rigo Meys	B	Marleen Vandeveken	B	D.B.	HBR 5	1957	1957	1,35
436	Dino Agresta	I	Patrizia Balduzzi	I	RENAULT	4 CV	1957	1957	1,25
437	Thomas Hinrichsen	RA	Solange Mayo	RA	MASERATI	200 SI	1957	1957	1,60
438	Karl-Helmuth Larkamp	D	Karl-Heinz Rehkopf	D	FORD	TAUNUS	1957		1,25
439	Jan Storm (Senior)	NL	Jan Storm (Junior)	NL	FERRARI	250 GT COUPÉ BOANO	1957		1,40
440	Carl Gustav Magnusson	CDN	Kevin Regan	GB	ABARTH	ZAGATO FIAT 750	1957		1,25
441	Maurizio Senna	I	Stefano Tosi	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT BERTONE	1957		1,35
442	Pierre Macchi	F	Isabelle Martrou	F	AUSTIN HEALEY	100/6 BN4	1957		1,35
443	Stephan Joebstl	CH	Michiel Messchaert	NL	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1957		1,40
444	Peter Kolling	D	Andreas Kainer	A	PORSCHE	356 A 1500 GT CARRERA SPEEDSTER	1957		1,40
445	Guido Di Egidio	I	Noel Messersi	F	STANGUPELLINI	1100 SPORT	1957		1,55
446	Alexander Sixt	D	X		A.C.	ACE BRISTOL	1957		1,40
1M	Cap.le Massimo Zanin	I	Gen. C.A. Mario Righela	I	FIAT	AR 51 CAMPAGNOLA	1952	VM	1,00
2M	Serg. Mariano Bellin	I	Sold. Albertini Roberto	I	FIAT	AR 51 CAMPAGNOLA	1952	VM	1,00
3M	Sold. Massimo Azzola	I	C.M. Massimo Maierini	I	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952	VM	1,00
4M	Cap. Sergio Buraccini	I	C.M. Cosimo Convertini	I	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952	VM	1,00
5M	Ag. Giorgetti Matteo	I	Ass. Capo Andrea Brambilla	I	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952	VM	1,00
6M	Gen. B. Giovanni Sperotto	I	Cap.le Rossano Nicoletto	I	MG	TB	1939	VM	1,00
7M	Gen. D. Domenico Abbenante	I	Gen. Sq. A Maurizio Lodovisi	I	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1951	VM	1,00
8M	C.M. Olindo Zamperoni	I	C.M. Daniele Pistoletti	I	FIAT	1100 VIGNALE COUPÉ	1952	VM	1,00
9M	C.M. Saverio Mazzalupi	I	C.M. Ermanno De Angelis	I	AUSTIN HEALEY	100/6 BN4	1956	VM	1,00
10M	Cap.le Sergio Franzoni	I	Gen. C.A. Giuseppe Maggi	I	MG	A	1957	VM	1,00

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 (totale 76)

SPL = Special List: vetture fuori elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Organizzativo (totale 24).

FEM = Equipaggio femminile VM = Veicoli Militari.

Catalogo ufficiale della Mille Miglia 2016

Direttore responsabile

Paolo Mazzetti

Direzione editoriale

Daniele Bonetti

Alberto Armanini

Testi

Alberto Armanini, Daniele Bonetti,

Paolo Mazzetti, Andrea Paladino

Fotografie

**Alfa Romeo Automobilismo Storico, Centro Documentazione (Arese, Milano),
Archivio Fotografico Associazione Bruno Boni, Archivio Fotografico Club Mille Miglia Franco Mazzotti,
Foto Sorlini – Brescia (ora Archivio Nada-Milano),
Franco Lucini, Paolo Mazzetti, René Photo Collections Cars**

Copertina

Pino Baretto – Beat37 Ltd.

Editore



1000 Miglia srl

Via Enzo Ferrari 4/6 – 25135 Brescia – Italia

Tel: 0302318205

info@1000miglia.it

www.1000miglia.it

Registrato presso Tribunale di Brescia

impaginazione e stampa

Officine Grafiche Staged

San Zeno Nav. (BS) Italia

www.staged.it