MILLE MIGLIA

NUMERO UNICO

Catalogo Ufficiale

90

1927 2017

1000MIGLIA

NOVANT'ANNI DI GIOVINEZZA
NINETY years of youth

di/by Paolo Mazzetti
Servizi storici ed editoriali 1000 miglia srl
Editorial & historic services

Sono passati più di nove decenni da quel giorno del dicembre del 1926 nel quale Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini si ritrovarono a casa di quest'ultimo, a Milano, allo scopo di *«creare qualcosa di assolutamente nuovo e sensazionale, per scuotere il mondo dell'automobilismo dal torpore e ricordare le nostre (bresciane) tradizioni sportive».* Da quella riunione prese vita la Coppa delle Mille Miglia, una gara che, nelle loro intenzioni, avrebbe dovuto rimanere un unico, eccezionale, episodio.

Come andò, lo sappiamo: di certo, i "quattro moschettieri", come sono ricordati i fondatori della Freccia Rossa, non avrebbero minimamente immaginato che - seppur con una formula diversa - nel 2017 la loro creatura sarebbe stata viva e molto, molto vegeta...

Viva come la Freccia Rossa che, con quella che oggi sarebbe considerata una geniale idea di marketing, dopo averla disegnata semplicemente per indicare il percorso, Renzo Castagneto trasformò in un marchio internazionale e che oggi è divenuto quello che si definisce un "brand".

Così, per l'ennesima volta, novant'anni dopo la prima edizione del 1927, l'irrinunciabile appuntamento di maggio con la Freccia Rossa si rinnoverà a Brescia, la Città della Mille Miglia. Sommando le 24 edizioni di velocità dal 1927 al 1957 (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 35 rievocazioni dal 1977 al 2017, quella del 2014 sarà la sessantaduesima competizione automobilistica a portare il nome Mille Miglia.

Caso unico, ma indicativo della vitalità della kermesse contemporanea, le edizioni rievocative superano per quantità quelle originali. D'altra parte, la forza, l'attrattività e il mito della Freccia Rossa travalicano qualsiasi aspetto e soprattutto, continuano a vivere nel cuore degli appassionati.

Dagli anni Ottanta al 2007, il gruppo che gestiva la Mille Miglia, quello di Lucchini, Franchi, Palazzani, Danieli e Ziletti, seppe trasformare una rievocazione per un pubblico ristretto in un evento di portata mondiale. Poi, per cinque anni, l'ATI (l'associazione di imprese) di Casali e Binelli la interpretò in modo diverso, privilegiando gli aspetti mediatici e professionali a quelli storici e sportivi. In entrambi i casi, seppur con sfumature diverse, il bilancio finale della manifestazione fu positivo.

Quindi, dal 2013, cercando di coniugare passione e professionalità, è venuto il turno di 1000 Miglia Srl, la società oggi presieduta da Aldo Bonomi che la fondò quando era presidente dell'Automobile Club di Brescia, che detiene il 100% delle quote societarie.

Nel 2017, alla quinta edizione organizzata da 1000 Miglia srl, si è registrato il record di 705 iscrizioni, provenienti da 43 diversi paesi di tutti i continenti, a conferma di una costante crescita oltre tutti i confini.

Buon compleanno Mille Miglia e grazie a tutti coloro che, seppur in forma e misura differenti, hanno contribuito alla tua leggenda.

More than nine decades have passed since that day in December 1926 when Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto and Giovanni Canestrini met at the latter's home in Milan in order to «create something absolutely new and sensational, to shake the world of car racing from the doldrums and remember our (Brescian) sporting traditions». *From that meeting, the Mille Miglia Cup was created, a race that, according to their intentions, should have remained a unique, exceptional episode.*

We know how it went: of course, the "four Musketeers", as the Red Arrow (Freccia Rossa) founders are remembered, would have no idea that, even if with a different formula, in 2017 their creature would be alive and extremely thriving...

Alive like the Red Arrow that, with what nowadays would be considered as a brilliant marketing idea, after having simply drawn it to indicate the path, was turned it into what today has become an international brand by Renzo Castagneto.

Thus, for the umpteenth time, 90 years after the first edition of 1927, the appointment which is an absolute must in May with the Red Arrow will take place once again in Brescia, the City of Mille Miglia. Summing up the 24 speed editions from 1927 to 1957 (13 prior to World War II and 11 after 1947), the 3 with the rally formula in 1958, 1959 and 1961 and the 35 re-enactments from 1977 to 2017, the one of 2014 will be the 62nd car racing competition to bear the name Mille Miglia.

A unique fact, yet indicative of the vitality of the contemporary event, the re-enactment editions surpass the original ones quantity-wise. On the other hand, the strength, attractiveness and the myth of the Red Arrow transcend all aspects and above all, they continue to live in the heart of the enthusiasts.

From the 1980s to 2007, the group that managed the Mille Miglia, that of Lucchini, Franchi, Palazzani, Danieli and Ziletti, were able to transform a re-enactment for a limited audience into a world-wide event. Then, for five years, the ATI (association of companies) of Casali and Binelli interpreted it differently, favouring the media and professional aspects over the historical and sporting ones. In both cases, albeit with different nuances, the final balance of the event was positive.

Thus, since 2013, in trying to combine passion and professionalism, came the turn of 1000 Miglia Srl, the company today chaired by Aldo Bonomi who founded it when he was president of the Automobile Club of Brescia, which holds 100% of the company's shares.

In 2017, at the fifth edition organized by 1000 Miglia srl, there has been the record of 705 entries from 43 different countries hailing from all the continents, confirming a steady growth across all the borders.

Happy Birthday Mille Miglia and thanks to all those who, albeit in different forms and sizes, have contributed to your legend.

AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA / *AUTOMOBILE CLUB OF BRESCIA*

Piergiorgio Vittorini Presidente/*President*
Roberto Onofri Vicepresidente/*Vicepresident*
Adriano Baffelli Consigliere/*Adviser*
Flavio Gandolfi Consigliere/*Adviser*
Angelo Centola Direttore/*Director*

1000 MIGLIA SRL

Aldo Bonomi Presidente/*President*
Franco Gussalli Beretta Vicepresidente/*Vicepresident*
Alberto Piantoni Amministratore delegato/*CEO*
Simona Pezzolo De Rossi Consigliere/*Adviser*
Vittorio Pedrali Consigliere/*Adviser*

Piergiorgio Vittorini, il Sindaco di Brescia Emilio del Bono, Aldo Bonomi e Franco Gussalli Beretta

Vittorio Pedrali, Alberto Piantoni e Simona Pezzolo De Rossi

COMITATO OPERATIVO E COMMISSIONE SELEZIONATRICE / *OPERATIVE COMMITTEE & SELECTION COMMITTEE*

Valerio Marinelli Presidente/*President*
Giuseppe Cherubini Vicepresidente/*Vicepresident*
Paolo Mazzetti Segreteario esecutivo/*Executive secretary*
Gian Piero Belussi Componente/*Component*
Marco Mottini Componente/*Component*
Mauro Pasotti Componente/*Component*

COMITATO OPERATIVO FERRARI TRIBUTE / *OPERATIVE COMMITTEE FERRARI TRIBUTE*

Gianpietro Belussi Presidente/*President*
Alberto Piantoni Vicepresidente/*Vicepresident*
Emanuele Carando Componente/*Component*
Alessandro Cellamare Componente/*Component*
Valerio Marinelli Componente/*Component*

COMITATO OPERATIVO MERCEDES-BENZ CHALLENGE / *OPERATIVE COMMITTEE MERCEDES-BENZ CHALLENGE*

Gianpietro Belussi Presidente/*President*
Alberto Piantoni Vicepresidente/*Vicepresident*
Giuseppe Cherubini Componente/*Component*
Valerio Marinelli Componente/*Component*
Cesare Salvini Componente/*Component*

801
393440 PD

CARATTERISTICHE TECNICHE ED EQUIPAGGI DELLE VETTURE VINCITRICI MILLE MIGLIA 1927/1957 e 1958/1961

TECHNICAL CHARACTERISTICS AND CREWS OF THE WINNING CARS MILLE MIGLIA 1927/1957 AND 1958/1961

ANNO *YEAR*	CONDUTTORI *DRIVERS/CO-DRIVERS*	VETTURA *CAR*	N° CILINDRI *N° CYLINDER*	CM^3	POTENZA CV *POWER CV*	TEMPO *TIME* Brescia/Roma	TEMPO TOTALE *TOTAL TIME*	MEDIA Km/h *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 cm^3).
** The "Gran Premio Brescia of the Mille Miglia", in 1940, was played out on nine laps of the closed-circuit Brescia-Cremona-Mantova-Brescia (eight for the class 1,100 cm^3).*

** 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.
*** The editions of 1958, 1959 and 1961 were played out with the formula of the current rally: pure and regular speed were alternated. The ranking took account only of the times of the speed Tests: the total time indicated represented the sum of times used in these.*

ALBO D'ORO
RIEVOCAZIONE STORICA
HALL OF FAME HISTORICAL RE-ENACTMENT

ANNO *YEAR*	CONDUTTORI *DRIVERS/CO-DRIVERS*	VETTURA *CAR*
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

ANNO *YEAR*	CONDUTTORI *DRIVERS/CO-DRIVERS*	VETTURA *CAR*
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
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
2016	Vesco-Guerini-ITA	Alfa Romeo 6C 1750 G.S. "Zagato"-1931

Andrea Vesco e Andrea Guerini, Alfa Romeo 6C 1750 G.S. "Zagato", 1931

PROGRAMMA / *PROGRAM*

Orario / *Time*	MARTEDÌ 16 MAGGIO / *TUESDAY 16 MAY*
11:00	Conferenza Stampa di Brescia presso Palazzo della Loggia - Salone Vanvitelliano / *Brescia Press Conference in Palazzo della Loggia - Salone Vanvitelliano*
12:00 - 20:00	Verifiche sportive e tecniche alla Fiera di Brescia, consegna dei numeri di gara e dei road-book / *Sport & technical checks at the Fiera di Brescia; distribution of race numbers & road-books*
18:00	Santa Messa in Duomo Vecchio. Benedizione delle vetture d'epoca / *Holy Mass in the Duomo Vecchio. Blessing of the classic cars*
19:30 - 21:00	Gara di regolarità 2° Trofeo Roberto Gaburri / *Regularity race in Brescia: 2nd Trophy Roberto Gaburri, Brescia*
Orario / *Time*	**MERCOLEDÌ 17 MAGGIO / *WEDNESDAY 17 MAY***
9:00 - 20:00	Verifiche sportive e tecniche alla Fiera di Brescia, consegna dei numeri di gara e dei road-book / *Sport & technical checks at the Fiera di Brescia: distribution of race numbers & road-books*
14:00	Apertura del "Villaggio" in Piazza della Vittoria / *Opening of the "Village" in Piazza della Vittoria, Brescia*
15:00 - 20:00	Punzonatura delle vetture in Piazza della Vittoria / *Sealing Ceremony in Piazza della Vittoria*
Orario / *Time*	**GIOVEDÌ 18 MAGGIO / *THURSDAY 18 MAY***
7:30 - 8:30	Ultime verifiche sportive e tecniche alla Fiera di Brescia, consegna dei numeri di gara e dei road-book / *Last sport & technical checks at the Fiera di Brescia: distribution of race numbers & road-books*
9:00 - 10:30	Verifiche sportive e tecniche per vetture in lista d'attesa, consegna dei numeri di gara e dei road book / *Sport & technical checks for cars in the waiting list, distribution of race numbers & road-books*
8:00 - 12:00	Apertura del "Villaggio" in Piazza della Vittoria / *Opening of the "Village" in Piazza della Vittoria, Brescia*
8:30 - 11:30	Punzonatura delle vetture in Piazza della Vittoria / *Sealing Ceremony in Piazza della Vittoria*
dalle 12:00	Pranzo di Partenza presso il Museo "Mille Miglia" / *Lunch before the Race departure at the Museo "Mille Miglia" in Brescia*
14:30	INIZIO 1ª TAPPA: Brescia - Padova. Partenza della prima vettura da Viale Venezia / *Starting of the Race (Day 1): Brescia - Padova. Departure of the first car from Viale Venezia*
17:00	Partenza ultima vettura da Viale Venezia / *Departure of the last car from Viale Venezia*
21:30	PADOVA, FINE TAPPA: arrivo della prima vettura per Controllo Orario e passerella in Piazza Prato della Valle / *Padova, end of Day 1: expected arrival of the first car at the Time-check point and parade along Piazza Prato della Valle*
dalle 21:30	Padova, Cena e pernottamento / *Dinner and overnight in Padova*
Orario / *Time*	**VENERDÌ 19 MAGGIO / *FRIDAY 19 MAY***
6:30	INIZIO 2ª TAPPA: Padova - Roma. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 2: Padova - Roma. Departure of the first car*
dalle 12:30	Pausa pranzo a San Marino / *Lunch-break in San Marino*
21:30	ROMA, FINE TAPPA: arrivo della prima vettura per Controllo Orario / *Roma, end of Day 2: expected arrival of the first car at the Time-check point*
21:40	Arrivo previsto della prima vettura in centro città e passerella / *Arrival of the first cars in the city centre for the parade along Via Veneto*
dalle 22	Cena e pernottamento / *Dinner and overnight*
Orario / *Time*	**SABATO 20 MAGGIO / *SATURDAY 20 MAY***
7:00	INIZIO 3ª TAPPA: Roma - Parma. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 3: Roma - Parma. Departure of the first car*
dalle 13:10	Pausa pranzo a Monteriggioni / *Lunch-break in Monteriggioni*
21:15	PARMA, FINE TAPPA: arrivo della prima vettura per Controllo Orario in strada Garibaldi / *Parma, end of Day 3: expected arrival of the first car in strada Garibaldi*
21:20	Arrivo previsto della prima vettura in centro città e passerella in Piazza Duomo / *Arrival of the first cars in the city centre for the parade along Piazza Duomo*
dalle 21:45	Parma, Cena e pernottamento / *Dinner and overnight*
dalle 21:00	Brescia: "Mille Miglia – The Night" / *Brescia: "Mille Miglia – The Night"*
Orario / *Time*	**DOMENICA 21 MAGGIO / *SUNDAY 21 MAY***
7:30	INIZIO 4ª TAPPA: Parma - Brescia. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 4: Parma - Brescia. Departure of the first car*
dalle 12:15	Pranzo a Rovato / *Lunch-break in Rovato (Brescia)*
dalle 14:30	Arrivo e sfilata delle vetture in Viale Venezia a Brescia / *Brescia, arrival of the cars and Parade in Viale Venezia*
dalle 14:40	Parcheggio delle auto nel centro di Brescia / *Parking of the cars in Brescia city centre areas*
18:30	Cerimonia di Premiazione in Piazza della Loggia. Fine evento e penottamento a Brescia / *Awarding Ceremony in Brescia in Piazza della Loggia. End of the event and overnight in Brescia*

405
196

NOVANTESIMO ANNIVERSARIO: BUON COMPLEANNO, MILLE MIGLIA!

NINETIETH ANNIVERSARY: HAPPY BIRTHDAY, MILLE MIGLIA!

«Novant'anni di Mille Miglia è un traguardo importante per una manifestazione che in tutta la sua storia ha coniugato molte delle eccellenze italiane: meccanica, design, stile di vita e paesaggio. Oggi la sua rievocazione storica fa rivivere tutto questo, coinvolgendo piloti e appassionati per i quattro giorni della gara in una celebrazione di un'eccellenza italiana».

«Ninety years of Mille Miglia: this is an important achievement for an event that combined many Italian top skills throughout its existence: like mechanics, design, lifestyle and landscape. Today, the commemoration goes through it all again, involving pilots and amateurs in the four days of the race to celebrate an Italian excellence.»

Dario Franceschini,
Ministro dei beni, delle attività culturali e de turismo
Minister of Cultural Properties and Activites and Tourism

«La sfida di una corsa per me è superare i grandi ostacoli. Uno di loro è un altro pilota, l'altro è il circuito. Guidare in una corsa su strada dove non conoscete il circuito è molto diverso e richiede una tecnica diversa. Il fascino e il rischio della Mille Miglia consistevano nell'ignoto: non sapevi mai cosa ti aspettasse dopo la prossima curva…. In altre parole, ognuna di quelle mille miglia è stata una grande avventura».

«For me, the challenge of a race consists in overcoming major obstacles: first, the other pilot, second, the track. Driving in a road race without knowing the track is rather different, and it requires a different technique. The charme and the risks of the Mille Miglia charme lay in the unknown; I was never aware of what awaited me at the next bend. In other words, each and every mile of those One Thousand Miles was a great adventure.»

Stirling Moss (GB)
winner of the 1955 Mille Miglia
winner Mille Miglia 1955

«Credo che la mia passione per le corse in auto sia cominciata proprio lì, con la Mille Miglia.
Mi appassionavano i racconti di mio padre, che la descriveva parlando delle imprese di Nuvolari, del sorpasso su Varzi a Desenzano, con il trucco ispirato dal suo meccanico Giovan Battista Guidotti di spegnere i fari per non rivelare la sua posizione. Il tutto mescolato con la sua passione per la Ferrari. In passato, abitando poco lontano dai Giardini Rebuffone, andavo spesso a vedere la partenza della rievocazione storica, cercando di immaginarmi cosa avesse visto e provato mio padre assistendo alla gara di un tempo. Difficile da immaginare… Ma davanti ad una Rossa di Maranello era più facile provare le sue emozioni, che sono tuttora in me.
Credo che lì sia nato tutto: a Brescia, alla Mille Miglia…».

«I believe that my passion for car racing began precisely with the Mille Miglia.
I would listen avidly to my father's tales, the way he described Nuvolari's deeds, recalling how he got past Varzi at Desenzano: a maneuver inspired by the ruse of his co-driver, Giovan Battista Guidotti, who turned off the headlights to conceal the position of their car. And those tales were always mixed up with my father's passion for Ferrari.
In the past, when I used to live near to the Rebuffone gardens, I would often go watch the start of the historical editions of the Mille Miglia, trying to figure out what my dad had seen and felt watching the race those days. It's hard to imagine, but the sight of a Maranello red car made it easier for me to share his emotions, which still live inside me.
So I think it all started there: in Brescia, at the Mille Miglia…»

Maurizio Arrivabene,
Team Principal Scuderia Ferrari F1

«La corsa più bella del mondo compie 90 anni e non li dimostra affatto. È un appuntamento intramontabile ed entusiasmante, che ogni porta sulle strade di Brescia una festa travolgente, animata dalle bellissime auto d'epoca e dal rombare dei loro motori. Spegniamo quindi insieme le novanta candeline della Mille Miglia che, nonostante gli anni, non invecchia mai e ci regala sempre nuove emozioni».

«The most beautiful race in the world turns 90 years old and does not look its age at all. It is a timeless and exhilarating event, which each year brings a huge party to the streets of Brescia. A party animated by exquisite vintage cars and the roar of their engines. Let us blow out these ninety Mille Miglia candles together. Despite its many years, Mille Miglia never gets old, and always gives us new emotions.»

Emilio del Bono, Sindaco di Brescia
Major of Brescia

«Quando la Mille Miglia è stata creata, nel 1927, fu geniale. Ha portato la storia sull'uscio di casa di milioni di italiani, creando ricordi che durano per tutta la vita. Quest'anno, onoriamo questa ricco eredità e speriamo che la Mille Miglia possa continuare più a lungo di quanto tutti noi si possa immaginare».

«The Mille Miglia was genius when it was created in 1927. It brought history to the front steps of millions of Italians and created memories that would last a lifetime. This year, we pause to honor this rich heritage and hope the Mille Miglia will continue longer than we all would ever imagine.»

***Mark Gessler** (USA),*
FIVA, HVA and Scuderia Sports Zagato

«Mille Miglia ha vinto il tempo grazie alla propria capacità di generare emozioni, confermandosi l'appuntamento con il motorismo storico più importante al mondo. L'ACI, grato all'Automobile di Brescia per il lavoro svolto in 90 anni, continuerà a porsi come tutore verso il futuro, sfruttando il know-how di ACI Storico».

«The Mille Miglia race has won over time because of its ability to generate emotions and has proved once again the world's most important appointment with traditional engine events. ACI – Italian Automobile Club – is grateful to the Brescia Automobile for its ninety-year-old contribution, and it will keep its supporting role for the future by making use of the Vintage ACI (ACI Storico) know-how.»

Angelo Sticchi Damiani
Presidente ACI - Automobile Club d'Italia e ACI Storico
Chairperson, ACI – Italian Automobile Club and Vintage ACI

«Per l'Automobile Club di Brescia, la Mille Miglia rappresenta un patrimonio inestimabile, del quale possiamo essere però solo i custodi, perché la Freccia Rossa vive nel cuore di tantissimi appassionati in tutto il mondo. Per questo motivo abbiamo un progetto che prevede che la mostra dedicata ai novant'anni della nostra corsa sia implementata con immagini di tutte le città sul percorso, rendendola itinerante in collaborazione con le sedi provinciali di ACI Italia».

«For the Brescia Automobile Club, The Mille Miglia race represents an invaluable treasure, though we can but guard it because the Red Arrow survives in the hearts of so many fans all over the world. This is why, together with the Provincial offices of ACI Italia, for the ninetieth anniversary of the race we designed a program that includes a touring exhibition with images of all the cities included in the track.»

Piergiorgio Vittorini
Presidente di Automobile Club Brescia e vicepresidente ACI Storico
Chairperson of the Brescia Automobile Club
and Deputy Chairperson of Vintage ACI

«Trovarci oggi a celebrare il novantesimo compleanno della Freccia Rossa, con 1000 Miglia Srl - la società che abbiamo voluto otto anni orsono per tornare a organizzare la corsa a Brescia - che prosegue con incessante progressione nel suo progetto volto a renderla sempre più solida, indipendente e internazionale, è per noi motivo di orgoglio e soddisfazione, che vogliamo condividere con tutti quanti hanno fornito il loro contributo».

«We are proud and satisfied to be here today to celebrate the ninetieth anniversary of the Red Arrow, together with 1000 Miglia Srl – the company we created eight years ago to organize the Brescia race once again, a company that pursues relentlessly its objective to make the race more and more substantial, independent and international; and we wish to share our feelings with all those who have provided their support.»

Aldo Bonomi
Presidente di 1000 Miglia Srl
Chairperson of 1000 Miglia Srl

«Nel magnifico ricordo di quegli anni della nostra gioventù, quando correvamo le gloriose Mille Miglia, a novant'anni dalla sua nascita non posso che esprimere autentica gioia nel constatare che amore e passione per la Freccia Rossa vivono immutati, anche nelle generazioni più giovani, quelle che della nostra corsa possono vedere solo vecchie immagini in bianco e nero.

«In the magnificent memory of those juvenile years of ours, when we ran the glorious Mille Miglia races, ninety years after its start, I cannot but express my sincere joy in acknowledging that the love and the passion for the Red Arrow are unchanged, even in younger generations, those generations who can only share black-and-white pictures of the race as it was in our days.»

Alfredo Coppellotti
Presidente del Club Mille Miglia "Franco Mazzotti"
Chairperson of the Mille Miglia Club "Franco Mazzotti"

«Novant'anni fa nasceva la Mille Miglia e una OM 665 vinse la prima edizione: proprio in occasione di questa ricorrenza avrò l'onore di guidare una macchina di questa gloriosa marca, sperando possa rappresentare il miglior augurio sia per un bel compleanno della Mille Miglia sia per una prestazione all'altezza per me e mia moglie Lucia».

«The Mille Miglia saw the light ninety years ago and an OM 665 won its first edition; and on the occasion of such anniversary I will have the honor to drive a car bearing the same glorious brandname, hoping that this can represent a great anniversary for the Mille Miglia and also that it can perform adequately for my wife Lucia and I.»

Giuliano Cané,
vincitore di dieci Mille Miglia rievocative
winner of ten Vintage Mille Miglia editions.

PRESENTATA AL SALONE DI GINEVRA: LA MILLE MIGLIA FESTEGGIA 90 ANNI CON 450 AUTO D'EPOCA PROVENIENTI DA 5 CONTINENTI

PRESENTED AT THE GENEVA MOTOR SHOW: MILLE MIGLIA CELEBRATES 90 YEARS WITH 450 CLASSIC CARS FROM 5 CONTINENTS

Per il suo **novantesimo compleanno** la **Mille Miglia** - la cui prima edizione fu disputata nel **1927** - si regala la **trentacinquesima edizione rievocativa**.

Dopo la laboriosa fase di selezione delle **705 domande** provenienti da **43 Paesi**, l'elenco ufficiale dei **450 partenti** è stato presentato al **Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra**: sono rappresentate **38 nazioni** e **5 continenti**. Da **giovedì 18** a **domenica 21 maggio** saranno attraversati più di **200 comuni**, **7 regioni italiane** e la **Repubblica di San Marino**.

A conferma di come la Mille Miglia rappresenti sempre di più quello che **Enzo Ferrari** definì un *"museo viaggiante unico al mondo"*, da **giovedì 18** a **domenica 21 maggio**, il pubblico che assisterà alle **quattro tappe** da **Brescia** a **Roma** e ritorno potrà ammirare **450 vetture d'epoca** di **straordinario valore storico, tecnico e sportivo**, appartenenti a ben **ottantaquattro diverse Case costruttrici**, in centinaia di differenti modelli. A completare questa cifra mai raggiunta da nessun'altra competizione per vetture classiche, ci saranno ulteriori **dieci automobili appartenenti alla "Categoria Militare"**, condotte da alti ufficiali delle diverse Armi delle Forze Armate Italiane, come accadde alla Mille Miglia del 1952.

*For its **ninetieth anniversary**, the **Mille Miglia** – the first edition of which was held in **1927** - presents the **thirty-fifth re-evocation edition**.*

*After the laborious selection phase of the **705 applications** from **43 countries**, the official list of **450 competitors**, representing **38 countries** and **5 continents** was presented at the **Geneva International Motor Show**. From **Thursday 18** to **Sunday 21 May**, the race will pass through more than **200 municipal areas**, **7 Italian regions** and the **Republic of San Marino**.*

*Confirming what **Enzo Ferrari** called the Mille Miglia - "the world's unique traveling museum", from **Thursday 18** to **Sunday, 21 May**, the spectators to the **four stages** from **Brescia** to **Rome** and back can admire **450 vintage cars** of **extraordinary historical, technical and sporting value**, from eighty-**two different Car manufacturers**, and hundreds of different models.*

*To complete this number, never before achieved by any other classic car competition, there will be a further **ten cars belonging to a " Military Category"**, driven by senior officers of the different Italian Armed Forces, as happened in the Mille Miglia of 1952.*

*These **450 design and mechanical masterpieces, built before 1957***

La Mille Miglia presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra

The Mille Miglia presented at the Geneva International Motor Show

Questi **450 capolavori di design e meccanica**, **costruiti prima del 1957** (l'anno dell'ultima edizione di velocità), daranno vita a una kermesse automobilistica senza paragoni, lungo circa 1.700 km di strade italiane, che sarà resa ancor più affascinante da **altre 150 automobili** - prodotte dopo il 1958 - partecipanti al "**Ferrari Tribute to Mille Miglia**" e al "**Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge**", riservati a vetture in prevalenza moderne delle due Case.

DA COLLEZIONI E MUSEI, AL VIA 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 l'unico modo possibile per ammirare, tutti insieme, 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 **novantadue** gli esemplari che torneranno a **Brescia** dopo aver disputato almeno un'edizione della **Mille Miglia**, tra il **1927 e 1957**.
Il lavoro di selezione, svolto da una commissione di esperti e commissari tecnici internazionali, è stato effettuato su **705 domande provenienti da 43 Paesi**.
Tra le prescelte, la marca più rappresentata è **Alfa Romeo** con **47** vetture (scelte su 72 iscritte), seguita da **LANCIA** con **36** (su 54 iscrizioni) e da **FIAT** con **35** (su 61 iscrizioni). Di seguito, ci sono **Mercedes-Benz** con 32 (49), **Jaguar** con **24** (47), **Bugatti** con **23** (tutte le iscritte), **Porsche** con 21 (35); le **Aston Martin** schierate al via saranno **17** (34) mentre **16** le **Ferrari** (su 17 iscritte), **13** le **O.M.** (ovviamente tutti gli esemplari di questa marca, costruiti a Brescia, sono

*(the year of the last speed edition), will create an unrivalled automotive event, along approximately 1,700 km of Italian roads. This will be made even more fascinating by **a further 150 cars** - produced after 1958 - participants in the **"Ferrari Tribute to Mille Miglia"** and **"Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge"**, reserved for mostly modern cars of the two Manufacturers.*

FROM COLLECTIONS AND MUSEUMS, PRICELESS TREASURES AT THE START

*Among the many reasons, that make the Mille Miglia incomparably refined, exclusive and prestigious is that it is the only way possible to admire, all at the same time, priceless treasures that have written the most beautiful pages of international motoring. Among the **Museums** that will send their cars to Brescia, there are **Alfa Romeo, Mercedes-Benz, BMW** and **Porsche**.*
*Among the vehicles belonging to private individuals or museums, **ninety-two** cars will be returning to **Brescia** after having taken part in at least one edition of the **Mille Miglia**, between **1927** and **1957**.*
*The selection, carried out by a panel of international experts and scrutineers, was performed on **705 applications from 43 countries**.*
*Among those chosen, the most represented brand is **Alfa Romeo** with **47 cars** (chosen from 72 entries), followed by **Lancia** with **36** (54) and **Fiat** with **35** (out of 61 entries). Following on, there are **Mercedes-Benz** with 32 (49), **Jaguar** with **24** (47), **Bugatti** with **23** (all entries) and **Porsche** with 21 (35). The **Aston Martins** lined up at the start will be **17** (34) and the **Ferraris 16** (out of 17 entries), **13 O.M.s** (Of course, all cars of this brand, built in Brescia, have been accepted), **12 BMWs**, **11 Cisitalia** and **10 Maseratis**. The starting line-up is completed by other brands, for a total of **84 Manufacturers**.*

Piergiorgio Vittorini, Romain Dumas, Karl Scheufele, Aldo Bonomi, Ernesto Sticchi Damiani e Franco Gussalli Beretta

stati accettati), **12** le **BMW, 11** le **Cisitalia** e **10** le **Maserati**. L'elenco dei partenti è completato da altre marche, per un totale di **84 Case**. 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 sito ufficiale della gara. 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).

MILLE MIGLIA IN TUTTE LE LINGUE

A fronte di iscrizioni pervenute da 43 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 **292 partenti** (32% sul totale) selezionati su 331 iscrizioni (pari al 23,5%). Per la prima volta in tutte le 35 rievocazioni, il secondo Paese per numero di partecipazioni non sarà quest'anno la **Germania**, superata dall'**Olanda** e quasi raggiunta dal **Regno Unito**.
La costante crescita dei Paesi del **Benelux** degli ultimi anni è confermata dall'accettazione di **118** cittadini **olandesi** (su 159 iscritti), **58** del **Belgio** (69) e **10** del **Lussemburgo** (su 11).
Dalla **Germania**, scesa al terzo posto, arriveranno **97** partecipanti (su 116 iscrizioni), così come **77** saranno i sudditi di **Sua Maestà Britannica** (115 iscrizioni).
In aumento sono pure gli appassionati provenienti dalla **Svizzera**, con **48** accettati (su 67), e dal **Giappone**, con **35** accettati su altrettanti iscritti. Poco variate le partecipazioni da **Stati Uniti d'America**, con **49** (su 61), e da **Argentina** con **13** (su 18).
Da notare che, aumentando ogni anno il numero di equipaggi composti da rappresentanti di nazionalità diverse, il computo è riferito ai singoli individui.

CAVALCATA MOZZAFIATO TRA CENTRI STORICI E RISERVE NATURALI

La corsa su strada più celebre di ogni tempo, sarà disputata da **giovedì 18** a **domenica 21 maggio 2017**. La data, come da tradizione, anticipa di una settimana il Gran Premio di Monaco di Formula Uno. La Mille Miglia 2017 continuerà a essere disputata in quattro tappe. Il prologo (**martedì 16 maggio**) sarà il **Trofeo Roberto Gaburri**, gara

*Cars of which **at least one model had been entered in the Mille Miglia speed editions, from 1927 to 1957**, have been accepted. These cars must be one of the models on the list of candidate cars, published on the official website of the competition. In order to be selected, the entered cars had to have at least one of these documents: **Fiche ACI-CSAI (**Italian Motor Sport Commission), the **FIA HTP** (Historic technical passport issued by the Fédération Internationale de l'Automobile) or **FIVA ID** (Identity Card of Fédération Internationale des Véhicules Anciens).*

MILLE MIGLIA IN ALL LANGUAGES

***With entries received from 43 countries from all continents, the crews admitted to the start are from 38 countries. Italy** continues to be the most represented country, with **292 starters** (32% of the total) selected out of 331 entries (23.5%).*
*For the first time in all 35 re-enactments, the second country in terms of number of participations will not be **Germany** this year, surpassed by the **Netherlands** and equalled by the **UK**.*
*The acceptance of **118 Dutch** citizens (out of 159 entries), **58** from*

Giuseppe Cherubini al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra

Giuseppe Cherubini at the Geneva International Motor Show

di regolarità alla quale prenderanno parte un centinaio di vetture. Dopo **verifiche** e **punzonatura**, che saranno come sempre tenute alla **Fiera di Brescia** e, di seguito in **Piazza della Vittoria**, la **partenza** della Mille Miglia 2017 avverrà da **Viale Venezia**, alle ore 14:30 di **giovedì 18 maggio**. 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**. Da **Brescia**, dopo i classici passaggi sul Lago di Garda, superata **Verona**, le **450 vetture** della **Mille Miglia** punteranno su **Vicenza**, per chiudere la prima tappa a **Padova**.

Il giorno dopo, **venerdì 19 maggio**, la seconda tappa porterà i concorrenti a **Roma**. Per favorire tutte le richieste nel rispetto dello spirito di alternanza, nel 2017 la **Freccia Rossa** non scenderà a Sud lungo la costa Adriatica ma, più all'interno, percorrendo l'**Umbria**. Partite da Padova alle 6:30, le auto d'epoca transiteranno a **Ferrara**, **Ravenna**, **San Marino**, **Urbino**, **Gubbio**, **Perugia** e **Terni**. L'arrivo a **Roma** è previsto intorno alle 21:30, con la passerella in **Via Veneto** e il consueto tour notturno nel cuore dell'**Urbe**.

Sabato 20, con start alle 7:00, il percorso dalla **Capitale** resterà invaria-

San Quirico d'Orcia

Belgium *(69) and* ***10*** *from* ***Luxembourg*** *(out of 11) has confirmed the steady growth of the* ***Benelux*** *countries in recent years.*

97 *participants (out of 116 entries) will arrive from* ***Germany****, which has dropped to third place, as well as 77 subjects of Her Majesty (115 entries) from the UK.*

Enthusiasts from ***Switzerland****, with* ***48*** *accepted (out of 67), are also in the rise, as are those from* ***Japan****, with* ***35*** *accepted out of 35 entries.*

The participation from the ***United States of America*** *with 49 (out of 61), and* ***Argentina*** *with* ***13*** *(out of 18) has changed little*

Note that, with the number of crews composed of representatives of different nationalities increasing each year, the calculation refers to individuals.

A BREATHTAKING RIDE BETWEEN HISTORICAL TOWN CENTRES AND NATURE RESERVES

The most famous road race of all time will take place from ***Thursday 18*** *to* ***Sunday 21 May 2017****. The date, as per tradition, is one week before the Monaco Formula One Grand Prix.*

*Mille Miglia 2017 will continue to be run over four stages. The preview (****Tuesday 16 May****) will be the* ***Trofeo Roberto Gaburri****, a regularity race with about a hundred cars taking part. After* ***checks*** *and* ***stamping****, as always carried out at the* ***Fiera di Brescia*** *and, subsequently in* ***Piazza della Vittoria****, the Mille Miglia 2017 will* ***start*** *from* ***Viale Venezia****, at 14h30 on* ***Thursday 18 May****. Respecting the tradition started in 1927, the route starts and ends in* ***Brescia****, passing through half of Italy before and after the halfway mark in* ***Roma****. From* ***Brescia****, after the classic drive past Lake Garda and passing* ***Verona****, the cars will head for* ***Vicenza****, closing the first leg in* ***Padova****. The following day,* ***Friday 19 May****, the second leg will take competitors to* ***Rome****. In order to accept all the requests on an alternating basis, in 2017* ***Freccia Rossa*** *will not travel south along the Adriatic coast but will move inland, through* ***Umbria****. The classic cars will leave Padova from 06h30 and will pass through* ***Ferrara****,* ***Ravenna****,* ***San Marino****,* ***Urbino****,* ***Gubbio****,* ***Perugia*** *and* ***Terni****. Arrival in* ***Rome*** *is planned at around 21h30, with the parade in* ***Via Veneto*** *and the customary tour of the* ***eternal city*** *at night.*

Saturday 20*, will see the start at 07h00, the route leaving the* ***Capital*** *will remain unchanged until* ***Tuscany****. The most traditional route of the race will include* ***Ronciglione****,* ***Viterbo****,* ***Radicofani*** *and* ***Sie-***

to fino alla **Toscana**. È il tratto più classico della corsa che comprende il passaggio a **Ronciglione**, **Viterbo**, **Radicofani** e **Siena**, con l'irrinunciabile spettacolo di **Piazza del Campo**. Da qui, soddisfacendo ripetute richieste, la **Mille Miglia 2017** salirà verso Nord passando a **Montecatini Terme** e **Pistoia**, valicando gli Appennini lungo il **Passo dell'Abetone**, per poi percorrere la pianura da **Reggio Emilia** a **Modena**.

La **terza tappa** si concluderà a **Parma** che riserva sempre una calorosa accoglienza ai partecipanti: da qui, la mattina di **domenica 21 maggio**, il via sarà dato alle 7:30. Risalendo la **Pianura Padana**, la

*na, where the spectacular parade in **Piazza del Campo** is not to be missed. From here, in answer to repeated requests, **Mille Miglia 2017 will** veer north passing **Montecatini Terme** and **Pistoia**, crossing the Appennines at the **Abetone Pass**, to then travel along the Po valley from **Reggio Emilia** to **Modena**.*

*The **third leg** will end in **Parma,** which always offers a warm welcome to the participants. From here, on the morning of **Sunday 21 May**, the start will be at 07h30. From the **Po Valley**, the long **Freccia Rossa** convoy will drive through **Cremona** and **Mantova**. There will*

Franco Gussalli Beretta

La conferenza stampa di presentazione a Ginevra

Geneva's press conference

Un momento della Mille Miglia 2016

One moment from Mille Miglia 2016

lunga carovana della **Freccia Rossa** attraverserà **Cremona** e **Mantova**. La pausa pranzo sarà ospitata a **Rovato**, dove i concorrenti potranno gustare specialità locali come il tipico *manzo all'olio*.
Dalle 14:30 in poi, per l'ennesima volta, **Viale Venezia** a **Brescia** vedrà abbassarsi la bandiera a scacchi sulla Freccia Rossa.
Il programma e il tracciato del ***Ferrari Tribute to Mille Miglia*** e del ***Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge*** saranno i medesimi della Mille Miglia, con l'eccezione della partenza e dell'arrivo della **prima tappa**, **giovedì 18 maggio**, che si terranno rispettivamente a **Desenzano del Garda** (dalle 13:45) e a **Ferrara** (dalle 21:30).

LE NOVITÀ DELLA TRENTACINQUESIMA EDIZIONE

Le principali novità dell'edizione 2017, oltre al **marchio celebrativo del novantesimo compleanno,** riguardano l'aspetto sportivo con un sostanzioso aumento del numero di **prove cronometrate**, che salgono a **112,** più **18 rilevamenti** in **7 prove a media imposta**. La classifica finale, dopo l'applicazione dei **coefficienti** (invariati dopo le modifiche dello scorso anno) sarà così costituita da un totale di

*be a break for lunch in **Rovato**, where participants will be able to taste local delicacies such as the characteristic manzo all'olio (beef with oil). The final leg will see the teams reach the finishing line in **Brescia**.*
*From 14h30 onwards, for the umpteenth time, **Viale Venezia** in **Brescia** will see the checkered flag coming down on the Freccia Rossa.*
The programme and route of the **Ferrari Tribute to Mille Miglia** *and the* **Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge** *will be the same as the Mille Miglia, except for the start and arrival of the **first leg**, **Thursday 18 May**, which will be respectively in **Desenzano del Garda** (from 13h45) and in **Ferrara** (from 21h30).*

THE NOVELTIES OF THE THIRTY-FIFTH EDITION

*The main novelties of the 2017 edition, besides the **celebratory trademark for the ninetieth anniversary,** include the sporting aspect, with a substantial increase in the number **timed trials,** which increase to **112,** plus **18 readings** in **7 set average tests.** The final classification, after the application of **coefficients** (unchanged following the changes done last year) will comprise 130 **timed stages.***

Le prove cronometrate all'Autodromo di Monza

Time trials in Autodromo di Monza

130 tratti a cronometro. Tra questi, per la prima volta, la Mille Miglia disputerà alcune "**prove spettacolo**" nelle piazze di **Verona**, **Castelfranco Veneto**, **Ferrara**, **Pistoia**, **Busseto** e **Canneto sull'Oglio**. Le ultime prove cronometrate della **Mille Miglia 2017**, decisive per la classifica, saranno disputate in un contesto suggestivo: le piste dei **Tornado del 6° Stormo** dell'**Aeroporto Militare di Ghedi**.

DICHIARAZIONI DEGLI ORGANIZZATORI

Nel corso della Conferenza Stampa al **Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra**, queste sono state le dichiarazioni degli organizzatori:

Piergiorgio Vittorini, **Presidente dell'Automobile Club di Brescia**, ha ricordato che, proprio come la Mille Miglia, anche l'ACI bresciano nel 2017 compie 90 anni: *«La simbiosi tra l'Ente che l'ha fondata e la sua Freccia Rossa è indissolubile. La prima "Coppa delle Mille Miglia" prese il via il 26 marzo del 1927, a soli due mesi di distanza dalla costituzione dell›Automobile Club di Brescia. Tra le iniziative per celebrare il duplice novantesimo compleanno, sarà aperta una mostra nel cuore di Brescia, che illustrerà la Mille Miglia come parte di quel mito della velocità che nella nostra terra vive sin dai primi anni del Ventesimo secolo e che annovera l'Automobile Club di Brescia come interprete principale».*

Il **Presidente di 1000 Miglia Srl**, **Aldo Bonomi**, ha affermato: «*Nel giugno del 2012, decidemmo di dare il via a 1000 Miglia Srl, società totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, che quest'anno curerà la grande kermesse automobilistica per il quinto anno consecutivo. La recente nomina del Consiglio d'Amministrazione della società per il prossimo triennio ci consentirà di far partire un nuovo ciclo che sappia coniugare le tante tradizioni - sportive,*

*Among these, for the first time, Mille Miglia will hold a few "**showcase trials**" in the squares of **Verona**, **Castelfranco Veneto**, **Ferrara**, **Pistoia**, **Busseto**, and **Canneto sull'Oglio**. The last timed trials of **Mille Miglia 2017**, decisive for the ranking, will take place in an extraordinary setting: the runways of the **6th Squadron Tornadoes** at **Ghedi Military Airport**.*

STATEMENTS BY THE ORGANISERS

During the Press Conference at the Geneva International Motor Show, these were the declarations of the organizers:

***Piergiorgio Vittorini**, **President of the Automobile Club of Brescia**, pointed out that, just as the Mille Miglia, also the ACI of Brescia turns 90 years old in 2017:* «The symbiosis between the Body that created it and its Freccia Rossa is indissoluble. The first "Mille Miglia Cup" took place on the 26 March 1927, just two months after the founding of the Automobile Club of Brescia. As part of the events to celebrate the dual ninetieth anniversary, an exhibition in the heart of Brescia will be opened, which will explain Mille Miglia as a part of that myth of speed which lives in our land since the beginning of the Twentieth Century and which places the Automobile Club of Brescia in the main role».

*The **President of 1000 Miglia Srl**, **Aldo Bonomi**, stated:* «In June 2012 we decided to establish 1000 Miglia Srl, a company wholly owned by the Automobile Club of Brescia, which this year will manage the big motoring event for the fifth consecutive year. The recent appointment of the company's Board of Directors for the next three years will allow us to start a new cycle that combines many traditions - sporting, historical, cultural and human – of Freccia Rossa with a modern business management outlook on an international

La targa del Club Mille Miglia Franco Mazzotti al Passo della Futa

The Club Mille Miglia Franco Mazzotti plate at Passo della Futa

storiche, culturali e umane - della Freccia Rossa con una moderna e imprenditoriale gestione a respiro internazionale: si tratta di una formidabile base sulla quale poggiare un futuro di continuo successo per la nostra Mille Miglia, la corsa bresciana celebre nel mondo».

Franco Gussalli Beretta, **Vicepresidente di 1000 Miglia Srl**, ha spiegato che: *«Il marchio con la Freccia Rossa può essere declinato in un lifestyle, una tendenza capace di combinare l'heritage della corsa con un modo di vivere divertente, sofisticato, inclusivo e contemporaneo. Il logo celebrativo del novantesimo compleanno raggruppa precisi simboli iconografici della Freccia Rossa: il collegamento tra i numeri "9" e "0" rappresenta il simbolo dell'infinito, del moto perpetuo su una strada che attraversa idealmente l'Italia. In omaggio alle due diverse gare automobilistiche, ieri di velocità, oggi di regolarità, nel logo appaiono il mozzo di una ruota e il pulsante di un cronografo».*

Valerio Marinelli, Presidente del Comitato Operativo e della Commissione di selezione delle vetture, si è dichiarato molto soddisfatto della qualità delle vetture iscritte, con molte sia della categoria sport sia costruite prima della guerra: *«Con ben ottantotto esemplari che hanno preso parte a una delle edizioni della Mille Miglia dal 1927 al 1957, da regolamento tutte accettate, scegliere 450 vetture non è stato facile, perché le 705 iscritte meritavano tutte di partecipare. Per non dover scontentare troppo i 255 equipaggi non ammessi al via, salvo rientri dalla lista d'attesa, abbiamo applicato anche criteri di rotazione».*

Giuseppe Cherubini, **Vicepresidente del Comitato Operativo** e responsabile del percorso, presentando a Ginevra il tracciato del 2017 ha commentato: «*Da sempre, esiste una fortissima correlazione d'immagine tra la Mille Miglia e il paesaggio italiano che le fa da cornice, le bellezze artistiche, architettoniche e naturali del nostro Paese. Ogni anno, partite da Brescia, le auto della Mille Miglia si vedono aprire le porte di alcuni dei più bei centri storici d'Italia. Se le edizioni originali di velocità hanno avuto il merito di contribuire al progresso tecnologico automobilistico, il maggior pregio delle odierne rievocazioni è di diffondere in tutto il mondo alcune eccellenze del nostro Paese e l'immagine delle peculiarità italiane più positive*».

www@1000miglia.it

scale. This is a formidable base on which to base a future of continued success for our Mille Miglia, the world-famous race from Brescia».

***Franco Gussalli Beretta, Vice-president of 1000 Miglia Srl**, explained that:* «The brand with the Freccia Rossa (Red Arrow) can be translated into a lifestyle, a trend capable of combining the heritage of the race with a fun, sophisticated, inclusive and contemporary way of life. The celebratory logo of the ninetieth birthday brings together precise iconographic symbols of the Freccia Rossa (Red Arrow): the connection between the numbers "9" and "0" represents the symbol of infinity, of perpetual motion on a road that ideally travels through Italy. In a tribute to two different motor races, yesterday speed, and regularity today, the hub of a wheel and a chronograph button appear in the logo».

***Valerio Marinelli, President of the Operations Committee** and the selection Commission of the cars, says he is very satisfied with the quality of the registered cars, with many in the sports category and built before the war:* «With eighty eight specimens that took part in one of the Mille Miglia editions from 1927 to 1957, all accepted as per regulations, choosing 450 cars has not been easy, because all the 705 entrants deserved to take part. In order not to upset the 255 crews which were not accepted, with the exception of those taken from the waiting list, we have also applied rotation criteria ».

***Giuseppe Cherubini, Vice-president of the Operations Committee**, presenting the 2017 route in Geneva, commented:* «Since the beginning, there has been is a strong correlation between the image of the Mille Miglia and the Italian landscape that acts as a frame, the artistic, architectural and natural beauty of our country. Every year, starting in Brescia, the cars of Mille Miglia see the doors of some of the most beautiful old towns of Italy opening to them. If the original speed editions had the merit of contributing to automotive technological progress, the value of the present day re-enactments is to spread throughout the world some of the excellence our country has to offer and the image of Italy's most positive features».

www@1000miglia.it

Silvia Marini - Saskia Stoeckelmann, RILEY Sprite TT, 1936

WHO'S WHO: I VOLTI NOTI DELLA MILLE MIGLIA 2017
WHO'S WHO: THE FAMILIAR FACES OF THE 2017 MILLE MIGLIA

La Mille Miglia è glamour, life-style, mondanità. Il suo fascino irresistibile richiama ogni anno svariate celebrità che impreziosiscono la sua marcia da Brescia a Roma e ritorno. Sul tappeto rosso dell'edizione 2017 cammineranno uomini e donne dello spettacolo, capitani d'industria, politici e diplomatici, ristoratori, sportivi e, ovviamente, grandi piloti.

La stella è **Joe Bastianich**, il ristoratore italoamericano divenuto famoso in tutta Italia per la sua partecipazione come giudice al programma televisivo Masterchef. Classe 1968, nato a New York da una famiglia di origini friulane, è titolare di numerose attività enogastronomiche tra Europa ed America. Oltre all'amore sconfinato per la ristorazione e la cultura culinaria coltiva anche numerose altre passioni. Musicista blues, ha inciso "Blues Veritas", un disco di brani inediti scritti e composti da lui stesso. I motori? Li adora a tal punto da aver condotto, con Guido Meda e Davide Valsecchi, la stagione 2016 di Top Gear Italia. Bastianich torna alla Mille Miglia come co-pilota a due anni di distanza dalla precedente partecipazione, al volante della medesima Healey Silverstone condotta nel 2015.

Anche il volto femminile di quest'edizione proviene dal mondo della televisione. Si tratta di **Diletta Leotta**, venticinquenne conduttrice di Serie B Studio, programma Sky del sabato pomeriggio che racconta le giornate della serie cadetta. Fidanzata con Matteo Mammì, dirigente responsabile dei diritti sportivi di Sky e nipote dell'ex mini-

The Mille Miglia contest means glamour, life-style, and social life. Its overpowering charm attracts yearly many celebrities who embellish its track from Brescia to Rome and back. Entertainment stars, tycoons, politicians, caterers and sport men, plus of course famous pilots, will step over the red carpet of this 2017 edition.

*The superstar is **Joe Bastianich**, an Italo-American caterer who became famous in Italy as a judge of the tv program Masterchef. He was born in New York in 1968 to a family with Friulian origins, and he owns several food and wine businesses in Europe and in America. He feels an unlimited love for catering and food culture; he also cultivates other passions. He plays Blues, recorded "Blues Veritas" made of new music he personally wrote and composed. As for engines, he loves them so much that in 2016 he led the Top Gear Italia with Guido Meda and Davide Valsecchi. Bastianich is back to the Mille Miglia as second pilot, two years after his last participation in the driver's seat of the same Healey Silverstone he rode in 2015.*

*This year's womanly face comes from the TV environment, too. **Diletta Leotta**, the twenty-five-year-old conductor of Serie B Studio, telecast on Saturday afternoon by Sky, will talk about the daily events of the cadet race. Ms Leotta is the fiancée of Matteo Mammì, the manager in charge of Sky sport rights and grandson of former Communications Minister Oscar Mammì; she is one of the most appreciated conductors in the current television scenario. She will be the forerunner of*

Diletta Leotta

Joe Bastianich

stro delle comunicazioni Oscar Mammì, è una delle conduttrici più apprezzate del panorama televisivo attuale. Alla Mille Miglia farà da apripista su una delle frecce argento marchiate Mercedes che partecipano al Challenge. A proposito di conduttori Sky. Sulle strade d'Italia, alla guida di una MG A del 1955, ci sarà **Stephen Dixon**, quarantatreenne ancorman britannico della piattaforma televisiva satellitare.

Torna al volante anche **Anna Kanakis**, che giusto un anno fa rivendicava un curriculum da regolarista di razza. Dopo le pregevoli partecipazioni al Nuvolari e alla Targa Florio, oltre quelle collezionate in altre gare di auto storiche, ha goduto tutta la bellezza della Freccia Rossa già lo scorso anno. Con il marito, il banchiere **Marco Merati Foscarini** guida una Porsche 365 PRE A del 1954. La Kanakis 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.

Beatrice Caroline Klim Wirén è una dei personaggi televisivi più noti in Germania, presentatrice, attrice e produttore cinematografico.

Jodie Kidd

Toto Wolff

the MilleMiglia on one of the Mercedes-branded silver arrows participating in the Challenge. Oh, and speaking of Sky conductors, ***Stephen Dixon****, the British forty-three year-old anchor-man of the satellite TV station will also be participating, driving a 1955 MG A.*

Anna Kanakis *is back in the pilot seat, too: she took credit of her purebred reliability racer just a year ago. After her valuable participation in the Nuvolari and in the Florio Plate and with all the other major races she joined, last year she enjoyed all the beauty of the Red Arrow. She drives a 1954 Porche 365 PRE A together with her husband, banker* ***Mario Merati Foscarini****. Mrs Kanakis won the 1977 Miss Italy title and participated in the 1981 Miss Universe. The year after she debuted in movies with "I nuovi barbari" [The New Barbarians] by Enzo Castellari and started a lucky career. She writes a blog on the website "Fatto Quotidiano" by Peter Gomez; and she has been a writer since 2010. She started with "Sei così mia quando dormi. L'ultimo scandaloso amore di George Sand" [You're so mine when you're asleep: George Sand's last scandalous love]. In 2011 she also published "L'amante di Goebbels" [Goebbels' Lover], a story on Lidia Baarova, partner of Joseph Goebbels in 1938.*

Beatrice Caroline Klim Wirén *is one of the most famous German television characters: she is also a conductor, an actress, and a movie producer.*

One of the most famous world models, ***Jodie Kidd****, is also back. She is thirty-eight; English; she posed for Chanel, Fendi, Monsoon, Motorola, Chloè and Yves Saint Lauren and she appeared on ELLE cover in the Australian, Italian, Portuguese, Singapore, Swedish and USA editions. This year she will not be escorted by the British model David Gandy, her steady partner for two editions, but she will participate together with Ian Robertson on a 1937 BMW 328 Berlin-Rom.*

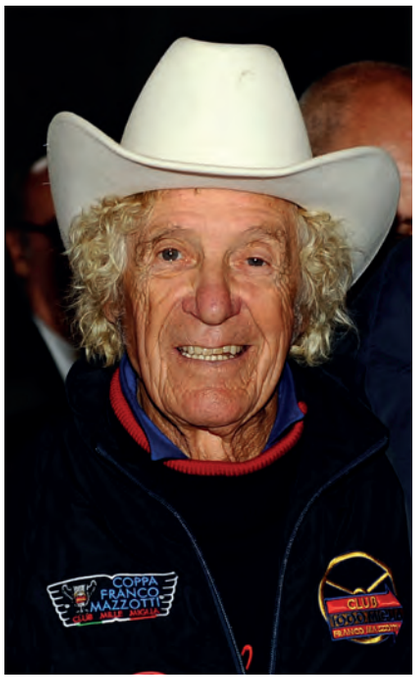
Marc Andrew Newson*, born in Sydney in 1963, is one of the top international designers. According to Times magazine, he is one of the one hundred most influential people in the world. He mainly deals with interior design and homely objects, but also with glasses and so many other objects: some of his artworks are in the New York Museum of Modern Art, at the Pompidou Center in Paris and at the London V&A. He participated in the Mille Miglia with a Ferrari 225 S for many years and this year he runs with a Bugatti Type 58.*

The contestants from sport races represent quite a large team. ***Toto Wolff****, team principal of Mercedes AMG F1 will be driving a 300 SL together with* ***Aldo Costa****, an Italian engineer father of that engine which dominated the top world automobile championship until last sport season. Also* ***Adrian Sutil,*** *the current Williams third pilot after eight championships with Midland, Spyker, Force India and Sauber, will drive a Mercedes-Benz.*

Bernd Mayländer *is a famous German car pilot born in 1971. Since the year 2000, he has been a safety cars official pilot in Formula 1. He was second best at the Le Mans 24 Hours in 1999, second best in GT class and in the same year he also started a Safety Car piloting activity in Formula 3 that he maintained until 2002. In the year 2000,*

Si rivede anche **Jodie Kidd**, una modella tra le più conosciute al mondo. Trentottenne, inglese, ha posato per Chanel, Fendi, Monsoon, Motorola, Chloè e Yves Saint Lauren, ed è apparsa sulla copertina di Elle in Australia, Italia, Portogallo, Singapore, Svezia e Stati Uniti. Quest'anno non è accompagnata dal modello britannico David Gandy, con cui ha fatto coppia fissa per ben due edizioni, ma partecipa accanto a Ian Robertson su una BMW 328 Berlin-Rom del 1937.
Marc Andrew Newson, nato a Sidney nel 1963, è uno dei più importanti designer internazionali. 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 oggetti: sue opere sono conservate al Museum of Modern Art di New York, al Centro Pompidou di Parigi e al V&A di Londra. Per diversi anni, ha partecipato alla Mille Miglia con una Ferrari 225 S; quest'anno arriva con Bugatti Type 58.

Nutrita la pattuglia di protagonisti dell'automobilismo sportivo. **Toto Wolff**, team principal della Mercedes AMG F1 sarà al volante di una 300 SL insieme ad **Aldo Costa**, ingegnere italiano e padre del motore che fino alla scorsa stagione sportiva ha dominato il massimo campionato automobilistico del mondo. Sempre a bordo di Mercedes-Benz ci sarà anche **Adrian Sutil**, attuale terzo pilota della Williams dopo otto campionati con Midland, Spyker, Force India e Sauber. La squadra Mercedes
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.
Da Stoccarda, lo squadrone delle Mercedes-Benz sarà condotto da **Thomas Weber**, dal 2003 membro del consiglio di amministrazione di Daimler AG.
Al via anche **Arturo Merzario**, idolo di un automobilismo ormai uscito dalla storia ed entrato di diritto nella leggenda. Classe 1943, comasco di Civenna, ha guidato in tutte le discipline esistenti, dalle piccole turismo alla Formula 1. Nel 1972 e nel 1973 ha avuto anche l'onore di essere la seconda guida della Ferrari, con cui ha conquistato 7 punti in 11 Gran Premi. Al suo fianco siederà il **Jean-Pierre Jarier**, che in



Arturo Merzario

he won the 24 Hours in Nürburgring on a Porsche 911 GT3-R and in the same year, he was second best in the Porsche Supercup. In 2001, he rode again the Deutsche Tourenwagen Masters championship, for Mercedes-Benz this time, and he obtained a first ranking in Hockenheim.
***Thomas Weber**, a board director of Daimler AG since 2003, will be the leader of the Stuttgard Mercedes-Benz large team.*
*Also **Arturo Merzario**, a car hero who has overcome history to become a legend by all rights, will be ready at the starter. He was born in 1943, in Civenna, near Como, and he has competed in all the existing disciplines, driving vehicles ranging from the small tourism to Formula 1 cars. In 1972 and 1973, he also had the honor to be the Ferrari second pilot, gaining seven points in eleven Grand Prix. **Jean-Pierre Jarier** will be sitting at his side, boasting a career that includes as many as twelve F1 seasons with March, Shadow, Ligier, Lotus, Tyrrel and Osella. The Swiss pilot **Marco Vanoli** will be racing with his wife Cornelia. In his career, the former champion of Grand Tourism class also conquered a fourth rank in the 1979 Le Mans 24 Hours.*
***John Watson**, British former car pilot and winner of five Formula 1 Grand Prix will debut at the Mille Miglia with a Porsche 356. From 1973 to 1985 Watson drove for Brabham, Penske and McLaren.*
***Katarina Kyvalova**, the Slovenian co-founder of Bentley Belles, is a pilot ranging from vintage to modern cars, from rallies to racetracks.*
***Peter Van Merkensteijn** is one of the 120 pilots competing this year in the Mille Miglia from Holland, the second most represented country after Italy, and he is a very famous rally pilot; while Danish **Niels Borum** prefers the track.*
*The pilots' array is completed by the eternal **Jochen Mass**, former F1 pilot, who has regularly participated in the Mille Miglia since the Nine-*

carriera ha collezionato ben dodici stagioni in F1, con March, Shadow, Ligier, Lotus, Tyrrel e Osella. Il pilota svizzero **Marco Vanoli** sarà in gara con la moglie Cornelia. L'ex campione categoria Gran Turismo, nella sua carriera si è piazzato tra l'altro quarto alla 24 Ore di Le Mans nel 1979.

Con una Porsche 356, debutterà alla Mille Miglia **John Watson** ex pilota automobilistico britannico, vincitore di cinque Gran Premi in Formula 1. Dal 1973 al 1985, Watson ha corso con Brabham, Penske e McLaren.

Katarina Kyvalova, la slovacca socia fondatrice delle Bentley Belles, è una pilota cha spazia dalle storiche alle moderne, dai rally alla pista.

Peter Van Merkensteijn, uno dei 120 olandesi in gara quest'anno alla Mille Miglia, seconda nazione più rappresentata dopo l'Italia, è un notissimo pilota di rally; il danese **Niels Borum** predilige invece la pista.

Completa il plotone di piloti l'eterno **Jochen Mass**, ex pilota di F1, presenza fissa alla Mille Miglia dagli anni Novanta. Tra le sue più belle vittorie, oltre alla "24 Ore di Le Mans" del 1989, c'è il G.P. di Spagna di Formula 1 del 1975, con la Mc Laren.

Al volante sono pronti a presentarsi anche numerose altre celebrità. Lo sportivo dell'edizione 2017 è **David Wells**, ex giocatore di baseball americano.

Il fascino della Mille Miglia ha saputo richiamare anche due membri della casa reale olandese: i principi **Pieter Christiaan** e **Floris Van Oranje-Nassau** parteciperanno al Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge.

Albert Carreras, figlio del tenore spagnolo Josè Carreras.

Come ogni anno, la categoria più rappresentata è quella dei grandi imprenditori e dei consiglieri di grandi gruppi industriali. Troppo numerosi per essere tutti elencati, e spesso desiderosi di anonimato, ci limiteremo a citare **Carlo Barel di Sant'Albano**, "uomo" Fiat e Juventus e **Karl-Friederich Scheufele**, patron di Chopard; insieme a lui sulla Porsche 550 ci sarà **Romain Dumas**, campione automobilistico delle ruote coperte, che ha corso per Audi e Porsche. Nel 2010 e 2016 ha vinto la 24 Ore di Le Mans, nel 2007, 2008, 2009 e 2011 la 24 ore del Nürburgring, nel 2003 e 2010 la 24 ore di Spa e la 12 ore di Sebring nel 2008. Nel 2014 e 2016, oltre oceano ha vinto la prestigiosa Pikes Peak International Hill Climb.

Pilota e navigatore dell'equipaggio numero 56 sono **Alessandro** e **Sebastiano Marzotto**, imprenditori nel settore vinicolo. Il legame della famiglia Marzotto con la Mille Miglia risale agli anni '50, durante i quali i quattro fratelli Vittorio, Umberto, Giannino e Paolo, conosciuti nell'ambiente come i "Conti Correnti", svelarono incredibili doti al volante competendo con assi del calibro di Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio e Stirling Moss. Giannino Marzotto, in particolare, vinse le edizioni 1950 e 1953.

Ci sarà anche la bellissima **Cristina Chiabotto**, attrice ed ex Miss Italia.

ties. Apart from the 1989 Le Man's 24 Hours, one of his most beautiful victories was the F1 Gran Prix of Spain of 1975, with McLaren.

*There are many other celebrities ready to show up in the pilot's seat. The sportsman for the 2017 edition is **David Wells**, former American baseball player.*

*The charme of Mille Miglia has even attracted two Dutch Royal Family members: princes **Pieter Christiaan** and **Floris Van Oranje-Nassau** will take part in the Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge. And **Albert Carreras**, son of the Spanish tenor Josè Carreras.*

*Like every year, the most represented category is made of major business executives and directors of major industrial groups. Too many to list, and often preferring anonymity, let us just mention **Carlo Barel di Sant'Albano**, a Fiat and Juventus "man", and **Karl-Friederich Scheufele**, patron of Chopard; with him in the Porsche 550 there will be **Romain Dumas**, closed wheel motor racing champion, who raced for Audi and Porsche. In 2010 and 2016, he won the 24 Hours at Le Mans, in 2007, 2008, 2009 and 2011 the 24 hours at the Nürburgring, in 2003 and 2010 the 24 hours at Spa and the 12 hours in Sebring in 2008. In 2014 and 2016, he won the prestigious Pikes Peak International Hill Climb.*

*The pilot and the navigator of team no. 56 are **Alessandro** and **Sebastiano Marzotto**, wine entrepreneurs. The Marzotto family's links with Mille Miglia date back the '50s, when the four brothers, Vittorio, Umberto, Giannino and Paolo, known in the milieu as the "Running (Ac)counts", proved incredibly talented in driving and competed with such aces like Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio and Stirling Moss. In particular, Giannino Marzotto won the 1950 and the 1953 editions.*

*There will also be the beautiful **Cristina Chiabotto**, actress and former Miss Italia.*

Katarina Kyvalova

SOLO PER LA VITTORIA
FOR VICTORY ONLY

L'edizione 2017? Per certi versi uno scontro generazionale tra gli esponenti della nuova generazione di regolaristi e coloro che per anni hanno scritto le pagine più belle e romantiche della regolarità. Da una parte **Andrea Vesco**, Giovanni Moceri, Luca Patron e Juan Tonconogy, dall'altra Giuliano Canè, Sergio Sisti e Bruno Ferrari che guideranno tre auto diverse e metteranno sul campo l'esperienza di tredici Mille Miglia vinte nel corso della loro carriera.
A di là dei dati scritti nell'albo d'oro della corsa bresciana, la Mille Miglia di quest'anno si annuncia come quella più dura di sempre: non solo per i grandi nomi al via ma anche per un deciso salto in avanti dal punto di vista quantitativo delle prove che daranno origine alla classifica finale: 112 prove cronometrate e 7 prove di media, numeri che rappresentano un traguardo mai raggiunto da una gara di regolarità.
Nel complesso calcolo che genererà la classifica finale il grande favorito è Andrea Vesco navigato da Andrea Guerini: l'equipaggio bresciano, dominatore nell'edizione passata, si ripresenta dopo aver vinto il Terre di Canossa e sulla stessa auto, un'Alfa Romeo 6C 1750 con cui nel 2016 sbaragliarono la concorrenza. Coefficiente massimo e grande affiatamento sono le armi che potrebbero fare la differenza a vantaggio dei due giovani bresciani.
Alle loro spalle i pretendenti non mancano: in primis **Luca Patron** con Massimo Casale che con una OM 665 proveranno a bissare il

The 2017 edition? In some respects, it was a generation clash between the representatives of the new generation of the reliability supporters and those who have written the most beautiful and romantic pages on reliability contests for years. On the one hand, ***Andrea Vesco****, Giovanni Moceri, Luca Patron and Juan Tonconogy, on the other, Giuliano Canè, Sergio Sisti and Bruno Ferrari who will drive three different cars and will put on the ground their experience of thirteen 1000 Miglia races won during their career.*
Beyond the data listed in the golden book of the Brescia race, this year's Mille Miglia looks like the toughest ever; not only for the big names at the start but also because of a major leap forwards in the quality of the trials that will decide the final ranking. One hundred and twelve timed trials and seven average trials: these are the figures representing a goal never achieved before in a reliability contest.
In the complex calculation that will lead to the final ranking, the front-runner is Andrea Vesco, with Andrea Guerini as navigator; the Brescia team dominated during last edition and now competes again after winning the Terre di Canossa race on the same car, an Alfa Romeo 6C 1750, ie. the same car they rode to defeat their competitors in 2016. Highest coefficients and a major teamwork are the tools that could make the difference to the advantage of the two young Brescia men.

Andrea Vesco e Andrea Guerini, Alfa Romeo 6C 1750 G.S. "Zagato", 1931

clamoroso secondo posto della scorsa edizione. Sempre con una OM 665, nuovamente navigato dalla moglie Lucia Galliani, sarà della partita anche **Giuliano Canè** che scende dopo qualche anno dalla Bugatti T37 e tenterà l'assalto all'ennesimo grande risultato di una carriera eccezionale. Nel novero dei favoriti non possono mancare poi **Juan Tonconogy**, due volte vincitore in viale Venezia sulla Bugatti T40 e **Giovanni Moceri**, quest'anno tornato prima guida Alfa Romeo al volante della 6C 1750 del Museo di Arese. Il siciliano, fresco vincitore per la terza volta della Targa Florio, l'opportunità di essere ancora protagonista per la classifica generale.

Se questi sono quelli che dovrebbero lottare per il vertice, una menzione meritano senza dubbio **Sergio Sisti** su Lancia Lambda navigato da Anna Gualandi e **Bruno Ferrari**, che torna ad essere navigato dal figlio Carlo con cui ha conquistato l'ultimo successo così come **Giordano Mozzi**, vincitore di due edizioni e terzo un anno fa, quest'anno navigato ancora dalla moglie Stefania su un'Alfa Romeo 6C 1500.

Citazione d'obbligo per l'ex vincitore **Carlos Sielecki** su Bugatti T37. Tra gli altri meritano di essere senza dubbio citati **Alberto Turelli** su OM665 ma anche **Alberto Aliverti** su Lancia Lambda, la stessa macchina che in questa edizione guiderà Andrea Belometti.

Per la Coppa delle Dame, la speciale classifica femminile, i favori del pronostico sono per le vincitrici dello scorso anno, **Silvia Marini** e **Saskia Stoeckelmann.**

Conquistare un posto sul podio sarà come ogni anno una sfida all'ultimo centesimo di secondo: vincere la corsa più bella del mondo può cambiare una carriera e trasformare un palmares importante in qualcosa di straordinario. Ai cronometri, come sempre, l'ultima parola.

*Behind them there are plenty of bidders: first of all, **Luca Patron** with Massimo Casale with an OM 665: they will try to repeat their startling second best position attained during last edition. **Giuliano Canè**, with another OM 665 and with his wife Lucia Galliani again as navigator will also take part into the race, leaving his Bugatti T37 after a few years to attempt yet another attack and yet another victory of an exceptional career. The list of the front-runners could not leave aside **Juan Tonconogy**, who won twice viale Venezia on a Bugatti T40 and **Giovanni Moceri**, who, this year is again in the Alfa Romeo leadership driving a 6C 1750 of the Arese Museum. The Sicilian man, who has recently won the Florio Plate for the third time, has the chance to be once again the main character in the general ranking.*

*While the abovementioned drivers are to fight for the top ranking, there are others surely worth a mention: **Sergio Sisti** on a Lancia Lambda with Anna Gualandi as navigator and **Bruno Ferrari**, with his son Carlo as navigator, with whom he conquered the latest success, just like **Giordano Mozzi**, winner of two editions and third best one year ago, with his wife Stefania as navigator this year as well on an Alfa Romeo 6C 1500.*

*It is mandatory to mention the ex winner **Carlos Sielecki** on a Bugatti T37. Amongst others deserving a sure mention are **Alberto Turelli** on an OM665 and also **Alberto Aliverti** on a Lancia Lambda, the same car that Andrea Belometti will drive during this edition.*

*For the Dames Cup [Coppa delle Dame] the special Women's race, the front-runners are last years' winners **Silvia Marini** e **Saskia Stoeckelmann**.*

Luca Patron - Elena Scaramuzzi, O.M. 665 Superba Sport 2000 CC, 1926

Being among the top-three will be a challenge by even the last hundredth of a second as usual: winning the world best competition can change your career and turn a major prize record in something exceptional. The timers will have the last word as usual.

Kasia Smutniak - Giovanni Moceri

Giuliano Canè - Klaus Peter Reichle, BUGATTI T37, 1927

Bruno Ferrari - Carlo Ferrari, BUGATTI T37, 1927

1927/2016: L'AVVENTURA DELLA FRECCIA ROSSA

1927/2016: THE RED ARROW ADVENTURE

ORGANIZZAZIONE / *ORGANIZATION*

1927 - 1940 (eccetto/*except* 1939): **Regio Automobile Club di Brescia**.

1947 - 1957: **Automobile Club di Brescia**.

1958 - 1961 (eccetto/*except* 1960): **Automobile Club di Brescia**.

1967 (Rievocazione/Commemoration "**10 Miglia**"): **Musical Watch Veteran Car Club Brescia**.

1968 (Rievocazione Storica per il lancio dell'Alfa Romeo 1750/ *Historical Remake for the Alfa Romeo 1750 presentation*): **Alfa Romeo S.p.A**.

1977 (Rievocazione Storica/*Historical recalling*): **M. W. V. C. Club** & **ACI Brescia**.

1982 - 2007 (eccetto/*excep*1983 e 1985, Rievocazione Storica/*Historical recalling*): **Marva SrL** su licenza/*under license* **ACI Brescia**.

2008 - 2012 (Rievocazione Storica/*Historical recalling*): **A.T.I.** su licenza**/***under license* **ACI Brescia**.

2013, 2014, 2015, 2016 - > (31^ - 33^ Rievocazione Storica): **1000 Miglia SrL** (100% partecipata ACI Brescia/*totally owned by AC Brescia*) su licenza**/***under license* **Automobile Club di Brescia**.

Ottantacinque anni di strabilianti vicende, di straordinarie emozioni, di grandi trionfi e di cocenti sconfitte, di fama e successi ma pure - negli anni bui - d'indifferenza e disinteresse. Nella storia della **Mille Miglia** è avvenuto un poco di tutto: più volte è stata data per spacciata e ogni volta ha saputo risorgere a nuova vita.
In questi anni il numero **7** ricorre con cadenza e precisione impressionanti. Sette è il numero fatale di una corsa nata nel **1927**, ripresa nel **1947**, sospesa nel **1957**, celebrata con la prima rievocazione nel **1977** e tornata alla cadenza annuale, nella veste definitiva, nel **1987**.

*Eighty-five years of mind-blowing events, incredible excitement, great victories and bitter defeats, fame and success but also indifference, in the darkest years. A bit of everything has happened throughout the history of the **Mille Miglia**: it has been written off so many times yet each time it has resurfaced to a new life. During these years, the number seven was a recurring theme with striking precision.*
*SEVEN is a number that keeps coming up for a race that began in **1927** and started up again in **1947**, only to be suspended in **1957** and*

Da sinistra, Renzo Castagneto, Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini

From the left, Renzo Castagneto, Franco Mazzotti, Aymo Maggi and Giovanni Canestrini

Nel **2007**, infine, si è concluso il ciclo trentennale di chi l'aveva fatta rinascere: L'**Automobile Club di Brescia**, da sempre proprietario della **Freccia Rossa**, indiceva un bando per l'affidamento della corsa e del marchio, vinto da un'ATI, un'Associazione Temporanea d'impresa che l'ha gestita per cinque anni fino al 30 giugno 2012.

NASCITA DI UNA LEGGENDA

L'amore per le grandi imprese sportive e il "gusto dell'ardimento", che caratterizzarono gli anni Venti, contagiarono molti giovani e, tra questi, anche due rampolli della nobiltà bresciana, **Franco Mazzotti** e **Aymo Maggi**.

A soli vent'anni, gareggiando in velocità con il treno, i due si recavano ogni settimana a **Milano**, al **Biffi** in Galleria, covo degli appassionati di automobilismo quali **Borzacchini**, **Brilli Peri**, **Danese**, **Nuvolari** e **Varzi**. Qui decisero di agire allo scopo di restituire a Brescia il ruolo, ormai perduto, che le competeva.

Brescia veniva, infatti, considerata "la culla dell'automobilismo sportivo", grazie alle famose competizioni organizzate in passato, come la "**Grande corsa su strada del 1899**", le celeberrime "**Settimane motoristiche**" dal 1904 al 1907, con numerose gare sul "**Circuito di Brescia**", approntato nella brughiera tra Montichiari e Ghedi, tra le quali, nel 1905, la prima "**Coppa Florio**".

*celebrated with its first tribute in **1977**, after which it returned to its yearly appearance in its definitive form, in **1987**.*

*In **2007**, a thirty-year Mille Miglia cycle finally came to an end. The Brescia Automobile Club, who had always owned and managed The Red Arrow privately, published an announcement for a five-year term to manage the Mille Miglia race, and all activities held under the Red Arrow brand. An ATI (Associazione Temporanea di Imprese: Company Temporary Association) won the competition, and handled the race and its activities until June 30, 2012.*

BIRTH OF A LEGEND

*The love for grandiose sports endeavors and the "thirst for adventure" that characterized the Twenties rubbed off on many young people, among which two scions of Brescia's nobility, **Franco Mazzotti** and **Aymo Maggi**.*

*Only twenty years-old, the two, who would race the train on their way to **Milan** every week, would meet up at **Biffi's** in the Gallery where other automobile enthusiasts like **Borzacchini, Brilli Peri, Danese, Nuvolari** and **Varzi** hung out. It was here that the decision was taken to return to Brescia its role for which it was deserving and had been long lost.*

*Brescia was in fact considered "the cradle of automobile racing", thanks to its famous races organized in the past, like the "**Great Road Race of 1899**", the very famous "**Motor Weeks**" from 1904 to 1907, with numerous races on the "**Brescia Circuit**", prepared in the moors between Montichiari and Ghedi, among which, in 1905, the first "**Florio Cup**".*

1927: Minoja - Morandi, O.M. 665 Sport

1928: Campari - Ramponi, Alfa Romeo 6C 1500 SS

1929: Campari - Ramponi, Alfa Romeo 6C 1750 SS

1930: Nuvolari - Guidotti, Alfa Romeo 6C 1750 GS

Di questa solida tradizione, all'epoca, non restavano che i ricordi; seppur nel 1921 i bresciani avessero saputo organizzare, oltre al "**Circuito del Garda**", il primo "**Gran Premio d'Italia**", sul *Circuito della Fascia d'Oro* (un semplice ampliamento stradale del *Circuito di Brescia*), la sede naturale di ogni attività in circuito divenne il nuovo Autodromo Nazionale, inaugurato dopo pochi mesi nel parco di Monza.
Da notare che a intuire il possibile successo di un impianto del genere, e a realizzarlo, fu un bresciano, **Arturo Mercanti**, mai perdonato dai suoi concittadini, tanto da dover in seguito competere alla Mille Miglia con lo pseudonimo di "Frate Ignoto".
Mazzotti, 22 anni, e **Maggi**, 23, nel dicembre del 1926, presero contatto con **Giovanni Canestrini**, giornalista della Gazzetta dello Sport, e con **Renzo Castagneto**, uomo di innate doti organizzative e di spettacolo, segretario della costituenda sede bresciana del **Regio Automobil Club**.
Costituito il gruppo, poi famoso con il simpatico appellativo de "I Quattro Moschettieri", decisero di "*creare qualcosa di assolutamente sensazionale per scuotere il mondo dell'automobilismo dal torpore e ricordare le nostre (bresciane N.d.R.) tradizioni sportive*". Una corsa su strada, dura e selettiva, con un percorso (seguendo la moda del tempo che voleva far confluire tutto nella capitale) da Brescia a Roma e ritorno. Tale percorso risultò di 1600 km, pari a 1000 miglia.
Fu Franco Mazzotti, reduce da un viaggio negli Stati Uniti, a rendersene conto e a proporre quindi il nome **Coppa delle Mille Miglia**.
Le difficoltà e le resistenze - sia a Roma sia a Milano - furono molte; tuttavia, ogni ostacolo fu superato quando gli oppositori ricevettero una lettera nella quale, cortesemente, si chiedeva loro di collaborare con gli organizzatori della nuova corsa automobilistica. Nel 1927, nessuno poteva ignorare una gentile richiesta, se firmata dal Segretario del Partito Nazionale Fascista, il bresciano d'adozione Augusto Turati.

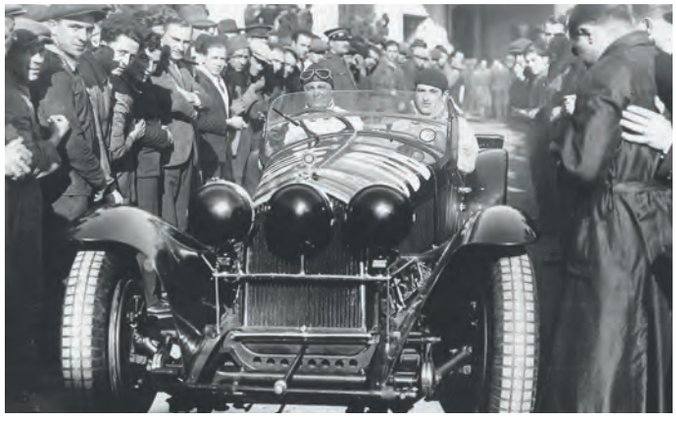
*Only memories remained of this solid tradition from those times, even though in 1921 the Brescians would have known how to organize events, like the "**Garda Circuit**", the first "**Gran Prix of Italy**" on the Fascia d'Oro Circuit (a simple road extension of the Brescia Circuit), before the national racing circuit was built in Monza.*
*It is interesting to note that the person who envisioned the possible success for this kind of facility, and who then built it, was Brescian **Arturo Mercanti**, who was never forgiven by his fellow citizens. In fact, to participate in the Mille Miglia he went under the pseudonym of "the Unknown Friar".*
*In December of 1926, twenty-two year old **Mazzotti** and twenty-three year old **Maggi** got in contact with Renzo **Castagneto**, a man of innate organizational and managerial skills and secretary to the appointed Brescian branch of the **Royal Automobil Club**, as well as Giovanni **Canestrini**, from the Gazzetta dello Sport.*
With the group established, having become famous with its likeable name "The Four Musketeers", it decided to "create something absolutely sensational to shake up the automobile racing world from its slumber and remind us of our (Brescian; editor's note) sport traditions". A difficult and very selective road race from Brescia to Rome and back (following the trend at the time to converge everything onto the capital). The length of the course was 1600 km, equal to 1000

Esattamente tre mesi dopo la fatidica decisione, alle otto del mattino del 26 marzo 1927, **Aymo Maggi** prendeva il via da Viale Venezia - sulla Isotta Fraschini con il numero 1 - accompagnato da **Bindo Maserati,** uno dei famosi fratelli costruttori.
Con loro prendeva il via la leggenda della Freccia Rossa.
Ebbe così inizio un'epopea che vide, nell'arco di trent'anni, i campioni più celebrati e le migliori vetture, confluire a Brescia per schierarsi agli ordini di **Renzo Castagneto**, direttore di tutte le ventiquattro edizioni della corsa.

LA MILLE MIGLIA EPICA

Il successo delle prime edizioni fu eclatante, andando oltre le più rosee previsioni dei quattro amici, tanto da superare le molte perplessità di chi considerava la Mille Miglia pura follia, chiedendone la sospensione.
I concorrenti della prima edizione partirono con il necessario per un pernottamento, non potendo ipotizzare quanto sarebbe durato un viaggio su strade per lo più sterrate; dopo soli tre anni, nel **1930**, **Tazio Nuvolari** completò il percorso ad una media superiore ai 100 km/h, sorprendendo anche i più scettici.
Fu il cosiddetto *periodo epico* della Mille Miglia, costituito dalle dodici edizioni dal **1927** al **1938** della **Coppa delle Mille Miglia**. Furono anni di un automobilismo eroico, in condizioni di scarsa affidabilità delle vetture e con i piloti che, accecati dalla polvere sollevata dai

1931: Caracciola - Sebastian, Mercedes-Benz SSKL



1932: Borzacchini - Bignami, Alfa Romeo 8C 2300 Spider

*miles. It was Franco Mazzotti, just back from a trip to the United States, who understood what this meant and therefore proposed the name the **Mille Miglia Cup**.*
The resulting resistance and opposition was great – both in Rome and in Milan. However, these difficulties were overcome when those against the changes received a letter politely asking them to cooperate with the organizers of the new race. In 1927, this request could not be denied, as it was signed by Augusto Turati, who was not only an "adopted" Brescian but also the secretary of the National Fascist Party.
*Exactly three months later, at 8 o'clock in the morning, on 26 March, 1927, Aymo **Maggi**, accompanied by one of the **Maserati** brothers, **Bindo** - aboard the Isotta Fraschini with the number 1 – were at the start on Viale Venezia.*
*With their presence the legend of the Freccia Rossa was introduced. This is how the epic race began, which during the course of thirty years saw the most celebrated champions and the best automobiles join up in Brescia at the command of **Renzo Castagneto**, director of the race's twenty-four editions.*

THE EPIC MILLE MIGLIA

The success of the first few editions was striking, going beyond the expectations the four friends had envisioned and surpassing the many perplexities of those who considered the Mille Miglia complete madness, having asked for its suspension.
*Competitors from the first edition left with the necessary belongings for one night, not knowing how long the trip would take, on the mainly dirt roads. In **1930**, after only three years, **Tazio Nuvolari** completed the race with an average speed of over 100 km/h, surprising sceptics.*

concorrenti che li precedevano, usavano per orientarsi i pali del telegrafo posti parallelamente alla strada.
Questo periodo fu dominato dall'**Alfa Romeo** che vinse dieci edizioni della corsa, con piloti quali **Campari**, **Nuvolari**, **Varzi**, **Borzacchini**, **Trossi**, **Pintacuda** e **Biondetti**. In due sole edizioni la casa del Biscione non conquistò il primo posto: nel **1927**, con la vittoria di **Nando Minoja** e **Giuseppe Morandi**, piloti della bresciana **O.M.**, e nel **1931**, quando con teutonica determinazione la **Mercedes-Benz** trionfò con **Rudy Caracciola**, al volante della 720 SSKL, fornita di un esuberante motore da 7100 c.c.
Il primo stop avvenne nel **1939**: a causa di un grave incidente avvenuto a Bologna nell'edizione del **1938**, il governo proibì le corse su strada, impedendo la disputa della Mille Miglia.
La fantasia dei bresciani escogitò, pur di non rinunciare alla corsa anche nel 1940, una sorta di circuito sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova. Mentre mezza Europa era già in guerra, su questo tracciato, da ripetersi otto volte per raggiungere le fatidiche 1000 Miglia, si disputò una gara, chiamata **1° Gran Premio Brescia delle Mille Miglia**, sostanzialmente diversa nello spirito delle altre edizioni.
Su un percorso lineare e pianeggiante, quindi velocissimo, nulla poterono le pur potenti Alfa Romeo contro le velocissime e aerodinamiche **BMW**. A trionfare fu una berlinetta disegnata dalla **Touring di Milano**, capace di oltre 200 Km/h. A condurla fu **Huschke Von Hanstein**, che bissò il successo già riportato a Le Mans. Di rilievo, fu il debutto della Auto Avio 815, la prima vettura costruita direttamente da **Enzo Ferrari**, costretta al ritiro.

LA MILLE MIGLIA ROMANTICA

Con l'ingresso dell'Italia in guerra, per alcuni anni, non si parlò più di competizioni; **Maggi** fu richiamato a comandare una batteria costiera, **Canestrini**, come capitano in aeronautica, mentre **Castagneto** rimase a Brescia a coordinare i trasporti in qualità di direttore dell'Automobil Club.
Il **14 Novembre 1942**, un mese prima di compiere trentotto anni, il **Conte Franco Mazzotti Bancinelli** fu abbattuto con il suo Savoia Marchetti SM 75 nel cielo del Mar di Sicilia.
Proprio a lui, da parte dei tre amici superstiti (affiancati dal cognato di Mazzotti, **Giulio Binda**), fu dedicata la rinascita della corsa, che fino al 1957 si chiamerà **XIV Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti**, con il solo variare del numero romano che ne indicava l'edizione.
I problemi da superare, nell'Italia del dopoguerra, furono immani e innumerevoli, con le strade impraticabili e i ponti abbattuti. In ogni

*This was the epic period of the Mille Miglia, comprising the twelve editions from 1927 to 1938 of the **Mille Miglia Cup**.*
These were heroic automobile racing years, with vehicles that weren't so dependable and drivers, blinded by the dust being stirred up by other competitors in front of them, forced to use telegraph poles lining the road as orientation.
*This period was dominated by **Alfa Romeo**, winning ten editions of the race with pilots like **Campari, Nuvolari, Varzi, Borzacchini, Trossi, Pintacuda** and **Biondetti**. It was only in two editions that the House of Biscione (or rather Alfa Romeo) did not conquer first place: in **1927**, with winners **Nando Minoja** and **Giuseppe Morandi**, two Brescian O.M. pilots; and, in **1931**, when with unwavering determination **Mercedes-Benz** triumphed with **Rudy Caracciola** at the wheel of a 720 SSKL and its rumbustious 7.100 cm3 motor.*
*The first stop came in **1939**: due to a horrible accident in Bologna during the **1938** edition, the government prohibited road racing and barred the Mille Miglia competition.*
*The Brescian's fantasy had been hatched and, without giving up on the race in 1940, a type of circuit was created along the triangle Brescia-Cremona-Mantova . While half of Europe was already in war, the newly named **Mille Miglia Brescian Gran Prix** was disputed, with the course to be repeated nine times to equal the fateful 1000 miles, completely different in spirit to the other editions.*
*On this straight and flat racecourse, and therefore very fast, nothing could be done for the powerful Alfa Romeo against the speedy and aerodynamic **BMW**. The winner was a Berlinetta designed by **Touring of Milan**, capable of speeds of almost 220 Km/h. The driver was baron **Huschke von Hanstein**, who repeated his recent success at Le Mans. A highlight was the debut of the Avio 815, the first automobile built personally by **Enzo Ferrari**, which was forced to withdraw.*

THE ROMANTIC MILLE MIGLIA

*With Italy having entered the war, competitions were not spoken of for some years; **Maggi** was called on to lead a coastal battalion and **Canestrini**, as captain in the air force, while **Castagneto** remained in Brescia to coordinate transportation as director of the Automobile Club.*

1933: Nuvolari - Compagnoni, Alfa Romeo 8C 2300 Spider

1934: Varzi - Bignami, Alfa Romeo 8C 2600 Monza

1935: Pintacuda - Della Stufa, Alfa Romeo Tipo B "P3"

caso, il problema maggiore fu quello di proporre alla nuova Repubblica una manifestazione che, per le sue caratteristiche, era stata spesso sfruttata dalla propaganda nazionalistica di Mussolini.
Eppure, come scriveva **Canestrini**, "*gli autentici valori sportivi non sono inquinabili dalla politica*", e l'Italia repubblicana accettò la scommessa di far rinascere la grande corsa con la stessa efficienza di un tempo, pur con gli scarsi mezzi a disposizione. La maggior parte del merito della ripartenza della Mille Miglia va ascritto all'allora giovane vicesindaco di Brescia, che l'anno successivo sarà eletto primo cittadino, carica che manterrà per tre decenni: **Bruno Boni**, **il Sindaco della Mille Miglia**.
Il clima di ricostruzione, benzina e pneumatici razionati, l'industria automobilistica in ginocchio e da riconvertire, la produzione di nuove vetture appena abbozzata, l'assenza di equipaggi stranieri, fecero sì che le Mille Miglia degli anni **1947**, **1948** e **1949** potessero vantare, con poche eccezioni, contenuti tecnici modesti.
Tuttavia, o forse proprio per questo motivo, l'entusiasmo di protagonisti e pubblico fu inaudito; queste edizioni saranno ricordate come le più commoventi, tanto da far definire questi anni il *periodo romantico.* Protagonisti assoluti furono **Tazio Nuvolari** e **Clemente Biondetti**
Nel **1947** la vittoria arrise al bresciano **Emilio Romano**, che ebbe l'intuito di ingaggiare come copilota, **Clemente Biondetti**, che avvilito

*Thirty-nine year old **Franco Mazzotti** was shot down in his airplane over the Sicilian Sea. The remaining three friends (together with Mazzotti's brother-in-law, **Giulio Binda**), dedicated the rebirth of the race to him, that until 1957 would be called the **XIV Mille Miglia - Franco Mazzotti Cup**, with the only variant being the roman number indicating the edition.*
The problems to be overcome were countless and inhumane in Italy's post-war period, with roads unfit and bridges destroyed. The most difficult obstacle was that of requesting the authorization of the new Republic to put on an event that, given its characteristics, was often exploited by Mussolini's nationalistic propaganda.
*But as **Canestrini** wrote, «...the true value of sport is not spoiled by politics», and the republican Italy accepted the wager to bring back the great race with the same efficiency of its past, even with the scarse means at hand. A determining role in the political operation at the time was that of Brescia's twenty-nine year old vice-mayor, **Bruno Boni**, who would go on to become Mayor for about thirty years, having become known around the world as "**the Mayor of the Mille Miglia**".*
*The mood of reconstruction, gas and tires being rationed, the automobile industry on its knees and due for a change, the production of new vehicles at the preliminary stages, and the absence of foreign competitors, ensured that the Mille Miglia of **1947, 1948** and **1949***

e privo di vettura si aggirava in Piazza Vittoria. La loro **Alfa Romeo**, una 2900 B del 1938, privata dei compressori e carrozzata berlinetta dalla Touring, ebbe la meglio sulla sorprendente **Cisitalia** 1100 di uno scatenato **Nuvolari**: solo a causa del maltempo, che sugli ultimi veloci rettilinei autostradali tra Torino e Brescia frenò inevitabilmente la vettura del ***Mantovano Volante*** (scoperta e meno potente), l'Alfa di Biondetti e Romano (chiusa e di cilindrata quasi tripla) poté passare in prima posizione, dopo una gara tutta all'inseguimento.
L'anno seguente, il duello ebbe i medesimi protagonisti. Cinquantacinquenne, distrutto dalla morte dei suoi due figli e prostrato da una malattia polmonare, il ***Nivola*** si era ritirato in un convento di Gardone Riviera, sul Lago di Garda. Qui, pochissimi giorni prima della partenza, andò a scovarlo **Enzo Ferrari**, che lo convinse a partecipare a un'altra Mille Miglia. Senza aver mai provato la vettura, scoperta per permettergli di respirare più facilmente, Tazio balzò subito in testa, transitando a Roma con un distacco abissale su Biondetti. Dopo un incidente che lo costrinse a eliminare il cofano, a Bologna è sempre primo con il motore scoperto: qui, costatando quanto pilota e mezzo fossero provati, **Ferrari** gli implorò di ritirarsi. **Nuvolari**, incurante, ripartì: tutta l'Italia incollata davanti alla radio tratteneva il respiro con lui. Ma, a Reggio Emilia, cedette di schianto una balestra: l'ultima Mille Miglia del vecchio campione finì lì, mentre **Biondetti**, con un'altra **Ferrari** 166 andava a vincere per la terza volta.
Nel **1949** il "toscanaccio" entra nella leggenda con il quarto successo, stabilendo un record di vittorie che non sarà poi neppure insidiato.

LA MILLE MIGLIA MODERNA

Le otto edizioni dal **1950** al **1957** sono, in assoluto le più conosciute, sia perché a noi più vicine sia per la crescita dei mezzi d'informa-

could pride itself, with few exceptions, of limited and modest technicians.
*Nonetheless, or perhaps precisely for this reason, the enthusiasm shown by the competitors and the public alike was unheard of. These editions will be remembered as the most moving, emotionally, justly defining these years as the romantic period. The main protagonists were **Tazio Nuvolari** and **Clemente Biondetti**.*
*In **1947**, victory smiled down on Brescian **Emilio Romano**, who was intuitive in taking on **Clemente Biondetti** as his co-pilot, present in Piazza Vittoria and disheartened about not having a vehicle. Their Alfa Romeo, a 1938 2900 B, with no compressors and a Berlinetta body by Touring, outdid **Nuvolari**'s surprising **Cisitalia** 1.100, which was much less powerful, and suffered poor weather conditions on the last, long and fast, stretch of highway.*
*The following year, the same protagonists were at it again. Fifty-five years old, devastated by the death of his two children and worn out from his battle with lung disease,"**Nivola**" retired to a convent in Gardone Riviera. From the not so distant Lago di Garda, Nuvolari went into town to help with the Mille Miglia vehicle identification process. In Piazza della Vittoria he met up with **Enzo Ferrari**: after a brief chat, the "Drake" provided him with a convertible that will give him breathing room. Without ever having test-ridden the car, Tazio*

1936: Brivio - Ongaro, Alfa Romeo 8C 2900 A

1937: Pintacuda - Mambelli, Alfa Romeo 8C 2900 A

1938: Biondetti - Stefani, Alfa Romeo 8C 2900 B MM

zione. Furono otto anni che videro sfilare in Piazza della Vittoria i campioni più celebrati dell'automobilismo internazionale e le vetture più sofisticate sfrecciare sotto la bandiera a scacchi di **Renzo Castagneto**. La Mille Miglia, in questi anni, contribuì notevolmente alla ricostruzione della rete viaria del paese e allo sviluppo tecnologico, con canoni organizzativi non più improvvisati ma assai professionali e al passo con i tempi. Furono gli anni della consacrazione a tutti i livelli, il ***periodo moderno***, quando **Enzo Ferrari** definì la Mille Miglia "*la corsa più bella del mondo*".

Dal **1950** al **1953**, come nei due anni precedenti, la Freccia Rossa è appannaggio della Scuderia del Cavallino. Le vetture di **Enzo Ferrari** sono portate alla vittoria da **Giannino Marzotto**, 1950 e 1953, da **Gigi Villoresi**, 1951, e da **Giovanni Bracco**, 1952.

Straordinari furono il primo successo di **Marzotto** e quello di **Bracco**. Nel **1950**, di fronte all'impressionante sfoggio di potenza delle squadre ufficiali **Ferrari** (con piloti del calibro di **Ascari** e **Villoresi**), **Alfa Romeo** (con **Fangio**, **Bonetto** e **Rol**), **Jaguar** (con **Biondetti**) e **Frazer Nash** (con **Healey**), non sembrava esserci spazio per gli ormai pochi piloti non professionisti.

Il giovane **Giannino Marzotto**, con la sua **Ferrari** privata di soli 155 cv, raccolse molti sfottò per l'essersi presentato alla partenza indossando un abito doppiopetto; tutti i campioni presenti, da professionisti quali erano, indossavano una tuta regolamentare. Lo stesso abito - il "dilettante" - lo indosserà ancora tredici ore dopo, quando sarà accolto come inaspettato quanto impeccabile e acclamato, vincitore. *Noblesse oblige*, la cravatta azzurra del **Conte Marzotto** è in tinta con la carrozzeria Touring della sua 195S.

Due anni dopo, nel **1952**, la fama della «MM» è alle stelle; il sogno dei "4 Moschettieri" realizzato: Brescia è finalmente la capitale mondiale dell'automobilismo sportivo. Ai marchi italiani e inglesi, *habitué* con **Aston Martin**, **Jaguar** e **Healey**, si aggiungono i francesi (destinati a dominare le classi minori con **Panhard** e **Renault**) e i tedeschi con **Porsche** e le temibili 300 SL "prototipo" **Mercedes-Benz**. Tutti pronosticano **Taruffi** con la **Ferrari** o il "vecchio" **Rudy Caracciola** con la 300 SL, che tenta il bis a più di vent'anni dalla

found himself in first place, as he headed to Rome, with a huge lead over Biondetti. Following an accident, he was forced to remove the hood of his 166. In Bologna, with the motor exposed, he remained in the lead but seeing that both the pilot and car are spent, ***Ferrari*** *implored him to drop out.* ***Nuvolari****, reckless, took off again, as Italy - ears glued to the radio - held its breath. But in Reggio Emilia a leaf spring in the motor's suspension all of a sudden gave way.* ***Biondetti*** *won undisturbed with another Ferrari 166.*

In 1949, "Toscanaccio" entered into the record books with his fourth victory, establishing a record for the number of victories that would never be undermined.

THE MODERN MILLE MIGLIA

The eight editions from ***1950*** *to* ***1957*** *are by far the most famous, not only because they are the closest in time but also thanks to the media attention given. In these eight years the most celebrated personalities of international car racing paraded around Piazza della Vittoria and the most sophisticated automobiles whizzed by under* ***Castagneto****'s checkered flag. In those years, the Mille Miglia largely contributed to the reconstruction of the road network and technological development, no longer improvising its organization but relying more on professional criteria, keeping with the times. These were years of consecration at any level, the so-called* ***modern period****, when a foreign reporter described the Mille Miglia as "the most beautiful race in the world", a definition later embraced by* ***Enzo Ferrari****.*

From ***1950*** *until* ***1953****, as during the two years before, the Freccia Rossa was a prerogative of the Scuderia Ferrari, its racing team division.* ***Enzo Ferrari****'s vehicles led to victory twice by* ***Giannino Marzotto*** *and again by* ***Giovanni Bracco*** *and* ***Gigi Villoresi****.*

Marzotto*'s first win was astonishing, as was* ***Bracco****'s.*

1950*, faced with the impressive power exhibited by the official teams, such as* ***Ferrari*** *(with pilots of the calibre of* ***Ascari*** *and* ***Villoresi****),* ***Alfa Romeo*** *(with* ***Fangio, Bonetto*** *and* ***Rol****),* ***Jaguar*** *(with* ***Biondetti****), and* ***Frazer Nash*** *(with* ***Healey****), there is no room left for the few non-professional pilots remaining.*

The young ***Giannino Marzotto****, driving his private 155 hp-powered* ***Ferrari****, was derided as he arrived to the start wearing a double-breasted suit, while the other champions on hand were in the regulation suit, like the true professionals that they were. Thirteen hours later the amateur would be seen still wearing the same attire, as he was welcomed as the unexpected yet impeccable and ac-*

1940: Von Hanstein - Baumer, BMW 328 Berlinetta

1947: Romano - Biondetti, Alfa Romeo 8C 2900 B Berlinetta

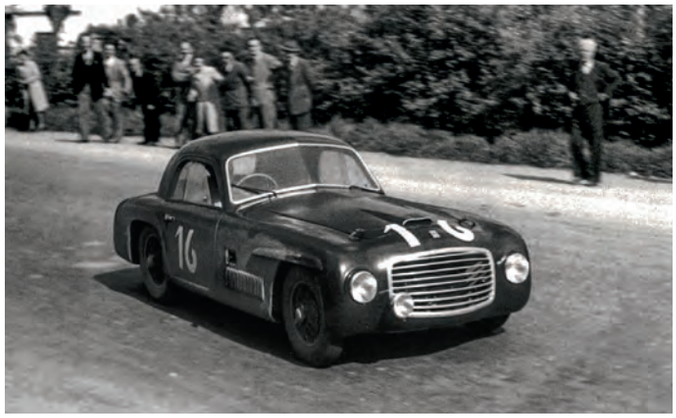
sua vittoria. A sorprendere tutti è invece **Karl Kling**, con una 300 SL Prototipo, in testa fino agli Appennini. Sui passi Futa e Raticosa fu però **Giovanni Bracco** a scatenarsi nella nebbia, piombando in testa nella pianura padana per galoppare acclamatissimo vincitore fino a Brescia. ***Giovannino*** correva con la 250 riservata a **Villoresi**, infortunato. Non faceva però parte della squadra ufficiale e doveva pagarsi le spese. Solo dopo il ritiro di **Taruffi**, **Ferrari** impartì l'ordine di assisterlo; con le gomme nuove, il biellese compì una delle più sensazionali imprese di tutte le Mille Miglia: transitato a Firenze con circa mezzora di distacco da **Kling** e **Klenk** con la **Mercedes-Benz**, dopo il tratto appenninico dei Passi della Futa e della Raticosa, a Bologna aveva sei minuti di vantaggio. La leggenda vuole che, guidando come un forsennato sulle strade viscide di pioggia, Bracco si sia scolato un fiasco di Chianti preso a Firenze. Del fatto non esiste alcuna prova: di certo, nella fotografia scattata all'arrivo, sulle spalle di chi lo porta in trionfo, il fortissimo pilota biellese beve a garganella un fiasco di vino...

Nel **1954** ecco la svolta: a battere in maniera schiacciante le **Ferrari** fu una **Lancia**, condotta da un grandissimo **Alberto Ascari**.

Più di cinquecento concorrenti fecero cornice, nel **1955**, al duello tra **Ferrari** e **Mercedes-Benz**. La Casa di Stoccarda calò in forze a Brescia, con la vittoria quale unico obbiettivo. La squadra diretta da **Alfred Neubauer**, come nel 1931, non fallì, conquistando i primi due posti assoluti con le 300 SLR Sport e i primi due posti della categoria G.T. con le 300 SL. Un successo assoluto, del tutto bruciante per le Case italiane. I pronostici furono, completamente sovvertiti; mentre tutti si attendevano **Juan Manuel Fangio** - che giunse nuovamente secondo - a trionfare furono due inglesi: il giovane ma già affermato pilota **Stirling Moss** e il giornalista **Denis Jenkinson**. ***Jenk*** ebbe un'i-

*claimed winner. The blue necktie he was wearing matches the color of his 195S **Touring** body.*

*A couple of years later, in **1952**, "MM"'s celebrity has skyrocketed and the dream of the "4 musketeers" has come true: Brescia is finally the world's automobile racing capital. Joining the Italian and English car manufacturers, typically represented by **Aston Martin**, **Jaguar** and **Healey**, are the French (who will soon dominate the lower categories) and the Germans, with **Porsche** and the feared 300 SL "prototype" **Mercedes-Benz**. Everybody predicts **Taruffi** to win in his **Ferrari** or the "old" **Rudy Caracciola** in his 300 SL, who attempts a second victory 20 years after the first. Much to everybody's surprise **Karl Kling**, on a 300 SL, is in the lead up to the Apennines. However, on the Futa and Raticosa passes, **Giovanni Bracco** goes wild in the fog falling into the lead in the Po valley and bounding into Brescia, with the victory sealed. "**Giovannino**" races in the injured **Villoresi**'s 250 MM but he is not a member of the official team so he must pay the expenses on his own, forcing him to economize. Only after **Taruffi** withdraws does Ferrari order to assist: finally, with brand new tires, the "Biellese" achieves one of the most sensational victories in the history of the Mille Miglia. When he got past Florence, he was a half-hour ahead of **Kling** and **Klenk** in their **Mercedes-Benz**. But after the Futa and Raticosa passes of the Apennines, he was only a mere six minutes in the lead when he reached Bologna. Legend*



1948: Biondetti - Navona, Ferrari 166 S Coupé

1949: Biondetti - Salani, Ferrari 166 MM Spider

dea geniale, destinata a diventare d'uso comune nelle competizioni: quella di segnare, su un grande rullo di carta da svolgere durante la gara, ogni dettaglio del percorso, potendo "chiamare le note" a **Moss**, così come fanno oggi i navigatori nei rallies. Il risultato fu straordinario: oltre alla vittoria, i due stabiliscono la media oraria record rimasta imbattuta, 157,65 Km/h.

La sconfitta lasciò il segno; nel 1956, **Ferrari**, furibondo per lo smacco subito l'anno prima, portò a Brescia cinque vetture. La **Mercedes-Benz** di **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**. La vendetta del ***Drake*** fu consumata classificando ai primi cinque posti assoluti le cinque **Ferrari** ufficiali. Questa 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, la 290S. Purtroppo, così com'era già successo ad **Ascari**, **Castellotti** perirà tragicamente, in una banale prova, circa un anno di distanza dalla vittoria.

L'ultima edizione, nel **1957**, fu caratterizzata da una vicenda romantica e da una tragica conclusione.

Piero Taruffi, "l'ingegnere", era quasi rassegnato a non vincere mai la corsa cui teneva di più e che - per ben cinque volte - aveva con-

has it that Bracco drove like a maniac on the slippery wet roads, and polished off a bottle of Chianti in Florence. The fact is there really is no evidence of this. But in the photograph taken at his triumphant arrival, the powerful driver from Biella was taking a swig from a bottle of wine.

***1954** is a turning point: **Ferrari** is soundly crushed by **Lancia**, driven by an impressive **Alberto Ascari**.*

*In **1955**, more than five hundred contenders participate in the duel between **Ferrari** and*

***Mercedes-Benz**. The Stuttgart carmaker heads to Brescia with the sole objective of winning.*

*The team, led by **Neubauer**, just as in 1931, doesn't fail, winning first and second place with the 300 SLR Sport and first and second place in the GT category, with the 300 SL. An absolute success, yet crushing for the Italian carmakers. Predictions are nevertheless overturned: while everyone was expecting the champion **Juan Manuel Fangio** to win, but who ends up coming in second, two Englishmen triumph: the young and already successful **Stirling Moss** and the reporter, **Denis Jenkinson**. "**Jenks**" came up with an ingenious idea, which would soon be adopted during the competitions: recording pacenotes on a big roll of paper describing in detail the racecourse, to then "read" to **Moss**, like rally navigators do nowadays. The results are amazing: not only did they win but they established*

dotto, sempre costretto al ritiro. Ormai cinquantenne, ripeteva alla moglie che si ritirerà solo dopo aver vinto a Brescia.
Al via si presentò con la nuova Ferrari 335, erogante qualcosa come 400 cv, un'enormità per l'epoca. Al traguardo giunse deluso per le noie meccaniche che gli avevano impedito di contrastare il dominatore della gara, l'inglese **Peter Collins** con l'altra **Ferrari**. Il boato della folla di Viale Venezia all'arrivo, appena sceso dalla macchina, e il pianto della moglie che lo baciava lo lasciarono interdetto. Incredulo, dovettero ripetergli più e più volte che **Collins** si era ritirato 200 km prima, e che lui, proprio lui, aveva vinto. Nessuno ancora sapeva che a Guidizzolo, 40 km da Brescia, **Alfonso Cabeza de Vaca**, **17° Marchese De Portago**, Grande di Spagna e nipote del Re, dopo aver forato una gomma a circa 300 km/h era piombato sul pubblico, morendo sul colpo con il copilota e dieci spettatori.
A Roma aveva invitato l'attrice **Linda Christian** a prendere un aereo per andare ad attenderlo a Brescia. Tre giorni dopo il Governo decretò definitivamente la fine delle corse su strada.

LA MILLE MIGLIA INCOMPRESA

La potenza dei motori e le velocità raggiunte erano comunque diventate troppo elevate per essere scatenate fuori da un circuito; anche senza la tragedia di Guidizzolo, la Mille Miglia di velocità su strada aperta era destinata alla conclusione. Il governo, in ogni caso, vietò da quell'anno quel tipo di competizioni su strada.
A Brescia, però, non si arresero tanto facilmente e **Renzo Castagneto** tentò di far rinascere la sua creatura con una formula allora poco in voga: lunghi tratti di regolarità per trasferirsi da una prova di velocità all'altra, su circuiti o strade di montagna poco frequentate ed ermeticamente chiuse.
Nessuno in città volle dargli credito. Peccato che questa formula sia esattamente quella dei moderni rally; **Bruno Boni**, allora sindaco di Brescia e ultimo strenuo difensore della corsa, venticinque anni dopo dichiarò: «Se avessimo dato retta a ***Castagneto***, *dandogli man forte nella sua intuizione, oggi Brescia disporrebbe di un Rally celebre quanto quello di Montecarlo*».
Castagneto, ci provò nel **1958** e nel **1959**, desistette nel **1960** causa la diffidenza della stampa e quindi del pubblico, ritentò caparbiamente nel **1961** e poi si arrese.
La gente voleva la vecchia Mille Miglia, questa era un'altra cosa; dopo tre discusse edizioni, di contenuto tecnico (con il senno di poi) elevato la Mille Miglia chiuse i battenti, come tutti credevano, per sempre.
Per qualche anno ancora si tentò di ridare vita alla Freccia Rossa: Castagneto inventò la "Mille Miglia del Sole", che avrebbe dovuto essere corsa - a folli velocità - tutta in autostrada, da Brescia, a Milano, fino a Roma, Napoli e ritorno. Il progetto, che prevedeva la completa chiusura dell'Autostrada del Sole e di un tratto della A4, fu definitivamente bocciato nel **1964**.

the record of 157.65 km/h, which still remains unbeaten.
*The defeat left its mark. In 1956, **Ferrari**, furious for the humiliating defeat suffered the year before, heads to Brescia with five vehicles. **Neubauer**'s **Mercedes-Benz**, convinced that he is able to repeat the victory, goes up against something like fourteen 300 SL. The main teams are **von Trips** and **von Metternich**. The top five placers were all official Ferraris thus revenge played itself out. The 23rd edition will be remembered as the toughest, as it was disputed during a downpour. **Eugenio Castellotti** is unanimously glorified for his competence in driving the new, unpredictable Ferrari Four Litre on a wet surface. Unfortunately, just as in **Ascari**'s case, **Castellotti** tragically dies during an ordinary trial run, only one year after his victory.*
*The last edition, in **1957**, is remembered by a romantic incident and a dramatic conclusion.*
***Piero Taruffi**, "the engineer", had practically given up on ever winning the race that he cared about most and that he dominated five times, having always been forced to drop out. Already in his fifties, he continues saying to his wife that he will retire only after a victory in Brescia.*
*He showed up on the start line with a new 400hp-powered Ferrari 335. He was disappointed when he crossed the finish line, given the mechanical troubles that prevented him from opposing **Peter Collins** who was leading in the other **Ferrari**. The roar of the crowd and his wife's crying take him by surprise. He remains incredulous as the crowd repeats that **Collins** dropped out 200 km beforehand and that he is the real winner. Meanwhile, nobody knows that in Guidizzolo, 40 km away from Brescia, **Alfonso Cabeza de Vaca, 17th Marquis de Portago**, Spanish Great and the King's nephew was killed on the spot with his co-pilot, while travelling at 250 km/h, after a tire blew and went into the crowd killing ten spectators.*
*In Rome, he had paid a flight for the actress **Linda Christian** to join him in Brescia. Three days later, the Government banned car racing altogether.*

THE MISUNDERSTOOD MILLE MIGLIA

Engine power was strong and the racing speed too high to be considered outside of a circuit: even without the tragic crash in Guidizzolo, the Mille Miglia speed trials on open roads were destined to end. That year, the Government nonetheless banned this kind of competition on open roads.
*However, in Brescia they were not so eager to give up easily and **Renzo Castagneto** attempted to revive his creature with a formula that was not popular at the time: long sections of reliability trials, to move from one speed trial to another, on remote, hermetically closed tracks or mountain roads.*
*Nobody wanted to give him credit. What a pity that this is exactly the formula they us in modern day rallys today. **Bruno Boni**, mayor of the city and arduous defender of the race, commented 25 years*

Nel **1966**, Luigi Bertett, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, propose di disputare la Mille Miglia sull'Isola d'Elba, creando un percorso da ripetere più volte. Nonostante l'entusiastica risposta delle amministrazioni dell'isola e della stampa specializzata, non si seppe più nulla.

LA MILLE MIGLIA DELLA NOSTALGIA

Per anni a Brescia si parlò poco di Mille Miglia, come si parla poco volentieri di un bene perduto. Solo gli appassionati tenevano in vita, nel profondo del cuore, un sogno recondito.

Così la ricorrenza del **1967** passò quasi del tutto inosservata, tranne che per una garettina per auto d'epoca svolta lungo i tornanti della Maddalena, e poi fino al Lago di Garda, dal malinconico nome di "**Raid delle 10 Miglia**".

Nel **1968**, per il lancio della nuova berlina Alfa Romeo 1750 (che richiama nel nome la vettura che vinse le Mille Miglia del **1929** e **1930**), la Casa milanese organizzò un tour rievocativo per alcune sue vetture d'epoca, seguite dai giornalisti sulle nuove automobili.

Per l'occasione, e sarà l'ultima, **Renzo Castagneto** indossò la sua bombetta per dare il via da Viale Venezia.

Per un altro decennio la Freccia cadde nel dimenticatoio; la crisi petrolifera, con le domeniche con circolazione a targhe alterne, faceva

later: "If we had paid heed to Castagneto, supporting his intuition, Brescia would now have a rally race as famous as the one in Monte Carlo".

***Castagneto** made an attempt in **1958** and **1959**, desisted in **1960** because of the skepticism of the press and, later, of the public opinion, then stubbornly tried again in **1961**, only to give up for good.*

Spectators, especially those from Brescia, preferred the old Mille Miglia and this one was of a different kind; after three much-discussed editions, dealing (in retrospect) with rather technical matters, the Mille Miglia closed down forever, as everyone had thought.

*In the years that followed, several attempts were made at reviving the race. Castagneto invented a race known as "Mille Miglia del Sole", which should have been an extremely high-speed race – all along highways, from Brescia to Milan, then Rome to Naples and back. This endeavor required shutting down the entire "Autostrada del Sole" highway as well as a strip of the "A4". It was definitively cancelled in **1964**.*

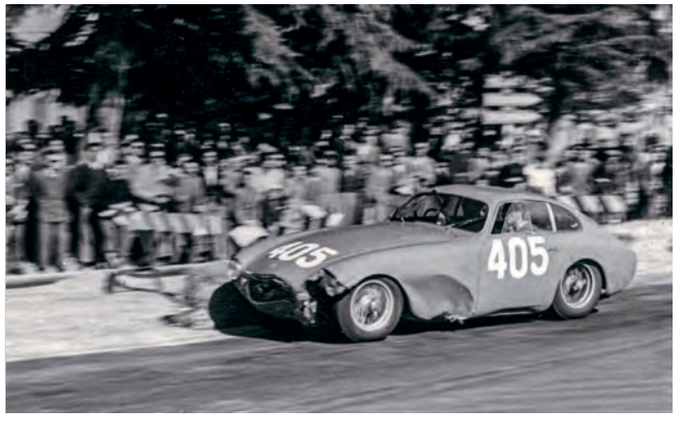
*In **1966**, Luigi Bertett, President of the Automobile Club of Italy, suggested holding the race on the Island of Elba, using a route that would be repeated various times. Although there was an enthusiastic response from the press and the island administrators, no further steps were taken.*

THE NOSTALGIC MILLE MIGLIA

For many years not much was spoken about the Mille Miglia, in Brescia, just like one doesn't talk easily about a lost treasure. Only the aficionados kept the unexpressed dream for its revival alive in the depths of their hearts.

*Thus the anniversary in **1967** passed unnoticed, except for a vintage car parade (whose melancholic name is "**Raid delle 10 Miglia**") taking place along the curves of La Maddalena, Brescia's moun-*

1950: Marzotto - Crosara, Ferrari 195 S Berlinetta



1951: Villoresi - Cassani, Ferrari 340 America Berlinetta

1952: Bracco - Rolfo, Ferrari 250 S Berlinetta

1953: Marzotto - Crosara, Ferrari 340 MM Spider

apparire ovunque blasfemo il parlare di corse in generale, non solo di Mille Miglia. Ma non al **Musical Watch Veteran Car Club di Brescia**, che in collaborazione con **l'Automobile Club di Brescia**, riuscì a organizzare una celebrazione per i cinquant'anni di nascita (e venti dalla conclusione) nel **1977**. La manifestazione, rievocativa, riuscì perfettamente, ma causa gli scarsi mezzi, non trovò spazio fuori dal proprio ambito. Al massimo, tutti pensavano, se ne riparlerà nel 1987.

LA RINASCITA DELLA FRECCIA

Negli ambienti motoristici cittadini la Mille Miglia è sempre stata intesa come un patrimonio inalienabile, e l'insoddisfazione serpeggiava. Corsi e ricorsi storici, per donare nuovamente gli antichi fasti alla corsa null'altro è necessario che l'antica ricetta: un gruppo di giovani animati dalla volontà di «creare qualcosa di assolutamente sensazionale per scuotere il mondo dell'automobilismo dal torpore e ricordare le nostre tradizioni sportive» (dal dialogo di Mazzotti e Maggi con Canestrini, 1926).

A subire il fascino della "doppia emme" furono **Beppe Lucchini**, il Presidente del **Musical Watch Veteran Car Club** e della **Scuderia Mirabella Mille Miglia**, **Vittorio Palazzani**, **Costantino Franchi**, "novello Castagneto", il giornalista **Manuel Vigliani** (scomparso nel 1993), **Gino Danieli**, incaricato di percorrere in lungo e in largo la penisola per tracciare il percorso, ed **Enzo Ziletti**, responsabile della conduzione finanziaria.

Il gruppo ottenne dall'**Automobil Club di Brescia** l'autorizzazione a organizzare la rievocazione della Mille Miglia, purché si assumesse ogni rischio finanziario.

Così, nel **1982**, venticinque anni dopo, Piazza della Vittoria, sapientemente allestita con il materiale originale, poté assistere a un'altra punzonatura.

tain. More noteworthy was the ceremony held at Palazzo Loggia, to which mayor Bruno Boni invited the Mille Miglia champions and other great names of car racing.

*In **1968**, on the occasion of the launching of the new Alfa Romeo 1750 (whose name recalls the winner in the **1929-1939** editions of Mille Miglia), the Milano carmaker organizes a commemorative tour of its vintage cars, with a crew of reporters following behind in the newer models.*

*This is the last time people see **Renzo Castagneto** in his bowler hat waving on the start, in Viale Venezia.*

*In the ensuing decade, the Freccia had been forgotten; during the oil crisis and the consequent limited car circulation Sundays, talking about races, and not just about the Mille Miglia, seemed blasphemous. But not for **Brescia's Musical Watch Veteran Car Club** who, together with Automobile Club, managed to set up a commemorative ceremony to celebrate its 50th birthday (20th from its conclusion), in **1977**. The event as a tribute proves to be a great success, but due to its modest means is unable to expand outside its territory. At most, many think we will see what happens in 1987.*

THE REBIRTH OF THE RED ARROW

In the automotive environment, the Mille Miglia had always been considered an inalienable patrimony, and discontent was spreading.

Esattamente come già accaduto, la nuova Mille Miglia cominciò a crescere anno dopo anno. Dopo un'iniziale cadenza biennale (1984 e 1986), dal **1987** la Mille Miglia viene disputata ogni anno a maggio. Per descrivere il fenomeno sono sufficienti alcuni dati delle edizioni di quei primi anni: 300 straordinarie vetture al via provenienti da paesi di tutti i continenti, oltre 600 domande di partecipazione, circa millecinquecento giornalisti di tutto il mondo accreditati.
Nella seconda metà degli anni Ottanta, la Mille Miglia era tornata a essere "la corsa più bella del mondo".
Per condurla, fu costituita una società, la **Marva Srl**, che ricevette dall'ACI Brescia l'incarico di organizzare la corsa e gestire il marchio, in cambio di un corrispettivo annuo.
Intorno alla Mille Miglia crebbero iniziative collaterali per celebrare la manifestazione che ha reso celebre Brescia in tutto il mondo e che sempre rappresentato, in assoluto, la maggior occasione di afflusso turistico.
Concerti, spettacoli, folklore, musica, giochi per i bambini una mostra "**Frammenti di Storia della Mille Miglia**", altre mostre, fotografiche e d'arte figurativa, hanno reso per una settimana Brescia la capitale mondiale della storia dell'automobile.
La Freccia Rossa, grazie alla sua fama, non attirava gli appassionati solo a Brescia.
Dagli anni Novanta il club "**Amici americani della Mille Miglia**" or-

Recurrent cycles of human history to bring back the race to its golden age that needed nothing more but the return of the tried and true formula: a bunch of young men animated by the enthusiasm of "creating something absolutely sensational to wake up the automotive world from its state of stupor and remind us of our sports tradition" (from the conversation between Mazzotti, Maggi and Canestrini, 1926).
*People fascinated by the "double M" included **Beppe Lucchini**, President of **Musical Watch Veteran Car Club** and of the **Scuderia Mirabella Mille Miglia**, **Vittorio Palazzani, Costantino Franchi**, "the new Castagneto", the reporter **Manuel Vigliani** (who passed away in 1993), **Gino Danieli**, appointee for covering the Italian peninsula to trace the route, and **Enzo Ziletti**, responsible for the financial management.*
*The group obtains the **Brescia Automobile Club** authorization to arrange the Mille Miglia commemoration, provided that they assume the financial risks of the operation.*
*Thus in **1982**, 25 years after the last race, Piazza della Vittoria, set up properly with the original equipment, was witness to a new, pre-race vehicle registration.*
*Just like in the past, the new Mille Miglia began expanding, year after year. After an initial frequency of every other year (1984-1986), the race (starting in **1987**) is now disputed yearly, in May. Some figures from the first editions are enough to describe the phenomenon: 300 vehicles on the start line, coming from all corners of the world; 600 application requests and 1500 international accredited journalists.*
In the second half of the decade the Mille Miglia was, again, "the most beautiful race in the world".
*The company **Marva Srl** was established to manage the race and The Brescia Automobile Club put them in charge of the organization*

1954: Ascari, Lancia D24 Spider

1955: Moss - Jenkinson, Mercedes-Benz 300 SLR

ganizza una kermesse motoristica chiamata "**California Mille**". Dal **1992**, in Giappone viene disputata una gara denominata "**La Festa Mille Miglia**" (in italiano).
La gara, con la magica Freccia come simbolo, più conosciuta e affascinante - fuori dai confini nazionali - è senz'altro la "**Mil Millas Sport de la Repùblica Argentina**".
Si tratta di una coproduzione italo/argentina tra gli organizzatori della Mille Miglia italiana e alcuni appassionati argentini, che hanno ripreso, dal **1996** al **2001**, la tradizione di una gara che fu disputata in Argentina, con il consenso dei bresciani, negli anni Quaranta, mentre in Europa le competizioni erano ovviamente sospese a causa della guerra.
In seguito, con organizzazione tutta argentina, la Mil Millas continua tutt'oggi.
Nel **2004**, nell'antico Monastero di S. Eufemia della Fonte, a Brescia, è stato aperto il **Museo della Miglia**, grazie a un gruppo di appassionati che finanziò il restauro del monastero e l'allestimento Museale.
L'**Automobile Club di Brescia**, oltre a prendere parte attiva come socio dell'Associazione che gestisce il Museo, ha messo a disposizione l'**Archivio Storico della Mille Miglia**, di sua proprietà.
La gestione della Miglia da parte di Marva SrL terminò nel **2007**, quando l'Automobile Club di Brescia decise di indire un bando per l'assegnazione quinquennale della gestione di tutte le attività contraddistinte dalla Freccia Rossa.
A vincere la gara fu un'ATI (Associazione Temporanea d'Imprese), composta da **MAC Group S.r.l.**, **Meet Comunicazione S.r.l.** e **Sanremorally S.r.l.,** che ha gestito la Mille Miglia fino al 30 giugno **2012**, dopo la trentesima edizione della rievocazione storica della corsa, tenuta dal 17 al 20 Maggio.
Nel corso degli anni, le vetture in gara, definite "museo viaggiante",

and brand management, in return for a yearly compensation.
Many collateral events took place alongside the Mille Miglia, in celebration, which helped make Brescia known around the world and represented the most profitable touristic opportunity
*For one week, concerts, performances, folklore, music, children's playgrounds, the exhibition "**Fragments of the history of the Mille Miglia**", plus a few other photograph and art shows, turn Brescia into the world's automobile racing capital.*
*In **2004**, thanks to a group of fans that financed the restoration of the building and the outfitting of the interiors, the **Mille Miglia Museum** opened in the ancient S.Eufemia della Fonte monastery in Brescia.*
*The **Brescia Automobile Club**, along with having an active role as a member of the Association that administrates the Museum, made one of its properties public, the **Historical Archive of the Mille Miglia**.*
*In **2007**, Marva Srl terminated its administration of the event, when the Automobile Club announced a competitive bid to assign a five-year contract for the administration of all the activities sponsored by the Freccia Rossa. The successful one was a ATI (Associazione Temporanea d'Imprese, Company Temporary Association), composed by **MAC Group Srl, Meet Comunicazione Srl** and **Sanremorally Srl**, that administrated the race until the June 30, 2012, soon after the 30th historical commemoration which was held from the 17th to the 20th of May.*

1956: Castellotti, Ferrari 290 MM

1957: Taruffi, Ferrari 315 S

2012: Aldo Bonomi
e Roberto Gaburri
fondano 1000 Miglia srl

2012: Aldo Bonomi and Roberto Gaburri start 1000 Miglia srl

sono salite a oltre 380 con oltre un migliaio di richieste di partecipazione.
A subire poche variazioni, di anno in anno, è il percorso che - nel rispetto dei tracciati originali - continua a rappresentare una delle migliori promozioni del nostro Paese e delle sue eccellenze.
Dal **2013**, l'organizzazione della gara e la gestione del marchio e delle licenze sono curate da **1000 Miglia S.r.L.**, società interamente partecipata dall'**Automobile Club di Brescia**.
Le vetture al via sono salite a alla rievocazione storica è stata affiancata dal **Ferrari Tribute to Mille Miglia** e, dal 2014, dal **Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge**. Queste manifestazioni, con lo stesso regolamento e percorso della Mille Miglia sono riservate e vetture di Maranello e di Stoccarda costruite dal 1957 fino ai giorni nostri.
Nell'ideare la freccia rossa con la scritta bianca, allo scopo di indicare il percorso di gara, **Renzo Castagneto** non avrebbe certo potuto pensare che, all'inizio del terzo Millennio, il suo simbolo avrebbe continuato a indicare quella che - seppur con caratteristiche assai diverse - è ancora la "corsa più bella del mondo", diventando un marchio internazionalmente conosciuto e ambito.

Year after year, the automobiles in the competition, often called "museo viaggiante" (travelling museum), increased to 380, selected among a large pool of applications.
The route itself has changed little throughout the years and still represents one of the best ways to promote our country and its excellence.
*From **2013**, the setup of the race and the administration of the brand and licenses will be a prerogative of **1000 Miglia Srl,** a company totally owned by the **Brescia Automobile Club**.*
*Le vetture al via sono salite a alla rievocazione storica è stata affiancata dal **Ferrari Tribute to Mille Miglia** e, dal 2014, dal **Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge**. Queste manifestazioni, con lo stesso regolamento e percorso della Mille Miglia sono riservate e vetture di Maranello e di Stoccarda costruite dal 1957 fino ai giorni nostri.*
*When creating the symbolic red arrow with white etching to indicate the route, **Renzo Castagneto** never could have guessed that, at the dawn of the third millennium, it would continue to symbolize what is now universally known as the "most beautiful race in the world" (although quite different today).*

MAGGIO A BRESCIA, LA CITTÀ DELLA MILLE MIGLIA

MAY IN BRESCIA, THE CITY OF THE MILLE MIGLIA

La Mille Miglia non parla soltanto di automobili. Certo, i motori sono il cuore pulsante della manifestazione, il core business dell'evento, come si direbbe in gergo aziendale. Eppure c'è molto altro dietro a questa corsa che non sembra avvertire il passare del tempo. A novant'anni dalla sua nascita come gara di velocità - e a quaranta dalla sua prima rievocazione - la Freccia Rossa trapassa la primavera di Brescia e dell'Italia trascinando con sé non solo il fumo dei tubi di scappamento ma portandosi appresso iniziative collaterali che arricchiscono l'evento.

A corollario dell'edizione 2017 sono tre i momenti significativi di cui tener conto: un concorso fotografico, una mostra e una notte tutta dedicata alla magia della Mille Miglia. Con ordine: il concorso. Per il quinto anno consecutivo l'Associazione Bruno Boni affianca Mille Miglia Srl e propone il suo tradizionale concorso fotografico. A chi è aperto? Semplicemente a tutti: chiunque sia dotato di macchina fotografica, inventiva e una sconfinata passione per la «corsa più bella del mondo» potrà inviare i suoi scatti e concorrere per uno dei numerosi premi messi in palio. Nell'edizione 2016 sono stati 540 gli iscritti per 402 classificati totali. Tantissimi i bresciani, molti i partecipanti da fuori provincia, circa una trentina gli stranieri. Il soggetto, come d'obbligo, è la Mille Miglia in ogni sua possibile declinazione: auto, volti, paesaggi, personaggi, situazioni; tutto diventa arte. Le informazioni utili per la partecipazione al concorso sono reperibili

The Mille Miglia does not exist only for cars. Of course, engines are the heart of the event, the core business of the event, as one would say in corporate jargon. Yet there is much more behind this race that does not seem to feel the passage of time. Ninety years after its birth as a speed race - and forty years after its first re-evocation - the Freccia Rossa (Red Arrow) pierces the spring of Brescia and Italy taking with it not only the smoke of the exhaust pipes, but also carrying out collateral initiatives that enrich the event.

There are four significant moments added to the 2017 edition: a regularity race in the city, a photographic competition, an exhibition and an evening dedicated to the magic of the Mille Miglia. The second edition of the Trofeo Roberto Gaburri, in memory of the first president of 1000 Miglia srl, will be held in the oldest part of Brescia on the evening of Tuesday 16 May.

For the fifth consecutive year, the Associazione Bruno Boni together with Mille Miglia Srl will present its traditional photographic competition. Who can take part? Everyone: anyone with a camera, some imagination, and an unlimited passion for "the most beautiful race in the world" can send pictures and compete for one of the many prizes. In the 2016 edition there were 540 entries and 402 in the final classification. Many from Brescia, a large number of participants from outside the province, and about thirty foreigners. The required subject is the Mille Miglia in every possible form: cars,

La locandina del V Concorso Fotografico Bruno Boni

The playbill of the fifth Bruno Boni Photo Contest

su www.associazionebrunoboni.it: le iscrizioni online sono aperte sino al 28 maggio.
Tra uno scatto e l'altro, però, ogni appassionato che abbia a cuore la corsa non può e non deve farsi sfuggire «Mille Miglia. Il mito della velocità». Di che si tratta? È l'esposizione aperta al Mo.Ca di via Moretto dal 12 maggio al 4 giugno. Il contesto è quello del Brescia Photo Festival, la regia di Ma.Co.f (Centro della Fotografia Italiana) con comune di Brescia, fondazione Asm e Brescia Musei, oltre ad Automobile Club di Brescia. Curata da Renato Corsini e Paolo Mazzetti, la mostra parte da «1000 Miglia. La Storia», un racconto della corsa attraverso immagini d'archivio, e sconfina nel collezionismo d'epoca, nel futurismo e nelle intersezioni tra velocità e tecnologia. Il Mo.Ca. è aperto ogni giorno dalle 11 alle 19.30 e si trova in via Moretto 78, nelle sale dell'ex Tribunale.
Il terzo momento clou sarà invece «Mille Miglia – The Night» la Notte Bianca della Mille Miglia, tradizionalmente riproposta nel sabato di gara. Il 20 maggio, mentre la carovana farà rotta verso Parma, Brescia si animerà e anticiperà il gran ritorno delle vetture con una lunga serata di danze, concerti in piazza ed eventi speciali. Tutto nel nome della Freccia Rossa. Tutto per amore della corsa più bella, che terrà sveglia la città fino alla mattina seguente, quando ormai le macchine avranno messo nel mirino viale Venezia.

faces, landscapes, characters, situations; everything becomes art. Useful information for entering the competition is available at www.associazionebrunoboni.it: online entries are open until 28 May.
Between one picture and another, the true enthusiast who loves the race must not miss "Mille Miglia. Il mito della velocità" (Mille Miglia; the myth of speed). This is the exhibition open at the Mo.Ca in via Moretto, from 12 May to 4 June. Within the context of the Brescia Photo Festival, directed by Ma.Co.f (Centro della Fotografia Italiana) with the Brescia Municipality, Asm Foundation and Brescia Musei, as well as the Automobile Club Brescia. Curated by Renato Corsini and Paolo Mazzetti, the "Mille Miglia – il mito della velocità" exhibition starts with a tale of the race through historic images, crossing over into vintage collections, into futurism and the intersections between speed and technology. The Mo.Ca. is open every day from 11:00 to 19:30 in the old Court building.
The fourth moment will be the "Mille Miglia – The Night", the White Night of the Mille Miglia, traditionally held on the Saturday of the race. On 20 May, while the convoy will be en-route to Parma, Brescia will come alive in anticipation of the great return of the cars, with a long evening of dancing, concerts in the squares and special events. All in the name of the "Freccia Rossa". All for the love of the most beautiful race, which will keep the city awake until the following morning, when the cars will be zeroing in to viale Venezia.

La locandina della mostra "Mille Miglia, il mito della velocità"

The poster of the exposition "Mille Miglia, the myth of speed"

Mille Miglia

THE NIGHT

SABATO

20 MAGGIO

www.comune.brescia.it

con il contributo di Regione Lombardia

inLOMBARDIA

COMUNE DI BRESCIA

CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
BRESCIA

Regione Lombardia

Brescia Musei
Fondazione

si ringrazia:

BRESCIA MOBILITÀ

MILLE MIGLIA: UN BRAND CONTAMINATO DA FUTURISMO E BELLEZZA

MILLE MIGLIA: A BRAND INSPIRED BY FUTURISM AND BEAUTY

L'Italia è un brand aspirazionale e la manifattura artigiana del lusso è la sua più coerente rappresentazione.
La Mille Miglia è un "unicum", una gara che è anche una suggestione eroica che incrocia bellezza e tecnologia, valori e contemporaneità, fatica e gioia.
Stupore per chi la guarda passare, fierezza/eroismo/soddisfazione per chi la corre... Comunque un'esperienza che travalica la gara stessa e che si presta a diversi angoli di osservazione. È un evento autentico, vero, speciale, con un proprio know-how distintivo. La Mille Miglia è nata dalla contaminazione del futurismo; e la capacità di guardare all'arte dovrà essere la cifra di comunicazione del marchio.
La volontà e la necessità di declinare un lifestyle, una tendenza capace di combinare l'heritage della corsa con un modo di vivere divertente, sofisticato, inclusivo e contemporaneo, rappresenterà una direzione di ricerca in cui ironia, sperimentazione e contaminazione dovranno essere punti di riferimento.

Italy is an aspirational brand and luxury craftsmanship is its most consistent representation.
Mille Miglia is a "unicum", a race that is also heroic grandeur that mingles beauty with technology, values with contemporaneity, strain with joy.
Astonishment for those who watch it pass by, pride/heroism/satisfaction for those who race in it... However, an experience that crosses the race itself and grants itself to different viewing angles. It is an authentic, true, special event with its own distinctive know-how. Mille Miglia was created from the inspiration of futurism; and the ability to look at art has to be the style of the brand's communication.
The will and the need to decode a lifestyle, a trend that combines the heritage of the race with a fun, sophisticated, inclusive and contemporary way of life, will be a research direction where irony, experimentation and inspiration will have to be benchmarks.

La corsa, il modo di viverla e il mondo del viaggio inteso come esperienza estetica, sportiva, e valoriale, anche intima, sarà il territorio di confronto con le community fisiche e virtuali.
Il nostro marchio necessita di un posizionamento coerente in ogni suo aspetto (comunicazione, sponsor, prodotto, servizi) nella conferma di una reputazione all'altezza della nostra storia, del nostro vissuto e delle aspettative che proiettiamo.
Essere marchio oggi, significa formulare una promessa riguardo i propri valori fondanti, le qualità del proprio prodotto e dei propri processi aziendali: una identità culturale capace di aggregare, includere e coinvolgere.
Ci auguriamo che la "corsa più bella del mondo, nel paese più bello del mondo" possa diventare una piattaforma internazionale capace di creare valore per il nostro Paese, la nostra comunità e i partner (sponsor e licenziatari) che percorreranno con noi questo straordinario viaggio.

The race, the way to live it, and the world of travel meant as an aesthetic, sports, and valued, even intimate experience, will be the territory of confrontation with physical and virtual communities.
Our brand needs consistent positioning in all aspects (communication, sponsorship, product, services) in confirming a reputation that can be worthy of our history, our experience and the expectations we are projecting.
Being a brand today means making a promise about one's founding values, the qualities of one's product and business processes: a cultural identity that can aggregate, include and involve.
We hope that the "most beautiful race in the world, in the most beautiful country in the world" can become an international platform, capable of creating a value for our country, our community and partners (sponsors and licensees) who will travel with us through this extraordinary journey.

Tecno Classica Essen 2017: Alberto Piantoni e Aldo Bonomi

FERRARI TRIBUTE TO MILLE MIGLIA 2017

FERRARI TRIBUTE TO MILLE MIGLIA 2017

Enzo Garelli - Elio Garelli, Ferrari F12TDF

MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA CHALLENGE

MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA CHALLENG 2017

Valter Perotto - Elena Mauro, Mercedes 300 SL Roadster, 1957

FERRARI TRIBUTE TO MILLE MIGLIA 2017

FERRARI TRIBUTE TO MILLE MIGLIA 2017

MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA CHALLENGE

MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA CHALLENG 2017

1ª Tappa / 1st Leg	Brescia – Padova
2ª Tappa / 2nd Leg	Padova – Roma
3ª Tappa / 3rd Leg	Roma – Parma
4ª Tappa / 4th Leg	Parma – Brescia

Versione aggiornata al **28 marzo 2017**
Il presente tracciato può essere soggetto a variazioni

PROGRAMMA / *PROGRAM*

Orario / *Time*	**MARTEDÌ 16 MAGGIO / *TUESDAY 16 MAY***
12:00 - 20:00	Paddock - Brescia. Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook / *BRIXIA EXPO – Exhibition Center Brescia. Sport & tecnical checks, distribution of race numbers & road-books*
18:00	Santa Messa in Duomo Vecchio. Benedizione delle vetture d'epoca / *Holy Mass in the Duomo Vecchio. Blessing of the classic cars.*
Orario / *Time*	**MERCOLEDÌ 17 MAGGIO / *WEDNESDAY 17 MAY***
9:00 - 20:00	Paddock - Brescia. Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook / *BRIXIA EXPO – Exhibition Center Brescia. Sport & tecnical checks, distribution of race numbers & road-books*
Orario / *Time*	**GIOVEDÌ 18 MAGGIO / *THURSDAY 18 MAY***
7:30 - 8:30	Paddock - Brescia. Verifiche sportive e tecniche, consegna dei numeri di gara e dei roadbook / *BRIXIA EXPO – Exhibition Center Brescia. Sport & tecnical checks, distribution of race numbers & road-books*
10:30	Ritrovo delle vetture dei partecipanti in Piazza Cappelletti di Via Lungolago Cesare Battisti a Desenzano del Garda (BS) / *Gathering of participants' cars in Piazza Cappelletti parking of Via Lungolago Cesare Battisti in Desenzano del Garda*
11:00	Briefing del Direttore di Gara presso Palazzo Todeschini – Sala Peler / *Briefing by the Clerk of the Course in Palazzo Todeschini – Peler Room*
dalle 11:30	Brunch a Desenzano del Garda (BS) / *Brunch in Desenzano del Garda*
13:00	Allineamento delle vetture presso il Lungolago Cesare Battisti / *Line up of cars at Lungolago Cesare Battisti*
13:40	INIZIO 1ª TAPPA: Desenzano - Ferrara. Partenza della prima vettura / *Starting of the Race (Day 1): Desenzano del Garda - Ferrara. Departure of the first car from Lungolago Cesare Battisti*
20.30	Arrivo della prima vettura a Ferrara e parcheggio in Piazzetta del Castello / *Arrival of the first car in Ferrara and parking in Piazzetta del Castello*
dalle 21:30	Cena a buffet. A seguire trasferimento a piedi agli hotels / *Dinner followed by transfer on feet to hotel*
Orario / *Time*	**VENERDÌ 19 MAGGIO / *FRIDAY 19 MAY***
dalle 5:30	Colazione nei rispettivi hotels e trasferimento in Piazzetta del Castello / *Breakfast in hotel and transfer to the parking in Piazzetta del Castello*
6:50	INIZIO 2ª TAPPA: Ferrara - Roma. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 2: Ferrara - Roma. Departure of the first car*
dalle 12:00	Lunch a buffet a Urbino (PU) / *Buffet lunch in Urbino*
19:45	Arrivo della prima vettura a Roma / *Arrival of first car in Rome*
20:15	Sfilata delle vetture in centro città / *Parade along the city centre*
21:15	Cena a buffet e pernottamento in hotel / *Dinner and overnight in hotel*
Orario / *Time*	**SABATO 20 MAGGIO / *SATURDAY 20 MAY***
dalle 4:30	Colazione in hotel / *Breakfast in hotel*
5:30	INIZIO 3ª TAPPA: Roma - Parma. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 3: Roma - Parma. Departure of the first car*
dalle 13:40	Lunch a buffet a Montecatini Terme (PT) / *Buffet lunch in Montecatini Terme*
19:30	Arrivo della prima vettura a Parma e parcheggio delle vetture / *Arrival of the first car in Parma and parking*
dalle 20:00	Cena a buffet. A seguire trasferimento in navetta dal centro agli hotels / *Dinner in Parma. Transfer by shuttle bus from city centre to the hotel*
Orario / *Time*	**DOMENICA 21 MAGGIO / *SUNDAY 21 MAY***
dalle 5:00	Colazione nei rispettivi hotels e trasferimento in navetta al parcheggio delle vetture / *Breakfast in hotel and transfer by shuttle bus to the parking area*
6:15	INIZIO 4ª TAPPA: Parma - Brescia. Partenza della prima vettura / *Starting of Day 4: Parma - Brescia. Departure of the first car*
dalle 11:40	Lunch a buffet a Rovato (BS) / *Buffet Lunch in Rovato*
dalle 13:00	Arrivo della prima vettura a Brescia / *Brescia, arrival of the cars in Brescia*
14:30 - 15:30	Cerimonia di Premiazione e rinfresco / *Official Prize-giving Ceremony and small reception*

BANCA DATI

Il catalogo completo del più grande museo viaggiante dell'automobile

DATABASE

The most complete index about the biggest traveling museum

Le marche, le vetture e gli equipaggi della Mille Miglia 2017

The brands, the cars and the crews of the Mille Miglia 2017

90

1927 2017

I NUMERI DELLA MILLE MIGLIA / *MILLE MIGLIA NUMBERS*

Iscrizioni Mille Miglia / *Mille Miglia Registration*

ANNO / *YEAR*	2013	2014	2015	2016	2017
Equipaggi iscritti / *Registered*	626	619	617	665	705
Paesi / *Countries*	30	35	42	41	43

Gli iscritti alla **Mille Miglia 2017** provengono da **43** diversi Paesi, di tutti i continenti. Gli **italiani** rappresentano il **23,5 %** del totale.

*The registered entrants for the **Mille Miglia 2017** come from **43** different Countries, from all continents. The **Italians** represent **23,5 %** of the total.*

Piloti accettati Mille Miglia 2017 / *Mille Miglia 2017 accepted drivers*

PAESI DI PROVENIENZA *COUNTRY OF ORIGIN*		ACCETTATI *ACCETTATI*
AN	Antille Olandesi	1
A	Austria	16
AUS	Australia	5
BR	Brasile	2
B	Belgio	58
C	Cuba	2
CND	Canada	4
CH	Svizzera	48
CN	Cina	4
CZ	Repubblica Ceca	2
D	Germania	98
DK	Danimarca	6
E	Spagna	5
F	Francia	9
GB	Regno Unito	77
GBM	Isola di Man	1
GR	Grecia	4
HK	Hong Kong	3
HR	Croazia	1

PAESI DI PROVENIENZA *COUNTRY OF ORIGIN*		ACCETTATI *ACCETTATI*
I	Italia	293
IRL	Irlanda	3
J	Giappone	36
L	Lussemburgo	10
MA	Marocco	1
MC	Principato di Monaco	1
MEX	Messico	1
NL	Olanda	120
NZ	Nuova Zelanda	1
PL	Polonia	6
RA	Repubblica Argentina	13
RL	Libano	1
RUS	Russia	5
S	Svezia	2
SGP	Singapore	2
SK	Slovacchia	1
TR	Turchia	2
USA	Stati Uniti	49
ZA	Sud Africa	2
N.D.	Non Dichiarata	5
TOTALI / *TOTAL*		**900**

Gli equipaggi che parteciperanno alla Mille Miglia 2017 saranno **440** più **10** della Categoria Militare, per un totale di **900** persone.

*The crews that will participate in the Mille Miglia 2017 will be **440** plus **10** from the Military Category, making a total of **900** people.*

AUTOMOBILI *CARS*	ACCETTATE *ACCEPTED*
ABARTH [I]	3
ABARTH-CISITALIA [I]	1
A.C. [GB]	6
ALFA ROMEO [I]	47
ALLARD [GB]	1
ALPINE RENAULT [F]	1
ALVIS [GB]	1
AMILCAR [F]	3
ARNOLT [GB]	2
ASTON MARTIN [GB]	17
AUSTIN HEALEY [GB]	8
AUTOBLEU [F]	1
BANDINI [I]	2
BENTLEY [GB]	4
BMW [D]	12
B.N.C. [F]	1
BORGWARD [D]	1
BRISTOL [GB]	1
BUGATTI [F]	23
CHRYSLER [USA]	2
CISITALIA [I]	11
CISITALIA COLOMBO [I]	1
CITROEN [F]	1
COOPER [GB]	1
DAGRADA [I]	1
D.B. [F]	1
DELAGE [F]	1
DELAHAYE [F]	1

AUTOMOBILI *CARS*	ACCETTATE *ACCEPTED*
ERMINI [I]	2
FERRARI [I]	16
FIAT [I]	35
F.L. FIAT LAUREATI [I]	1
FIAT MOR & SCA [I]	1
FIAT-STANGUELLINI [I]	1
FORD [USA]	2
FRAZER NASH [GB]	2
GIANNINI [I]	3
GIAUR [I]	2
GILCO-MARIANI [I]	1
HEALEY [GB]	5
HRG [GB]	1
HW (poi HWM)[GB]	1
HWM [GB]	2
INVICTA [GB]	1
JAGUAR [GB]	24
KURTIS CHRYSLER [USA]	1
LAGONDA [GB]	4
LANCIA [I]	37
LINCOLN [USA]	1
LOTUS [GB]	1
MARIANI COLOMBO [I]	1
MARINO (BRANDOLI) [I]	1
MASERATI [I]	10
MERCEDES-BENZ [D]	32
MG [GB]	8
NASH HEALEY [USA-GB]	3

AUTOMOBILI *CARS*	ACCETTATE *ACCEPTED*
OLDSMOBILE [USA]	1
O.M. [I]	13
O.S.C.A. [I]	5
PAGANELLI [I]	1
PANHARD-BIANCHI [F]	1
PANHARD ET LEVASSOR [F]	1
PARISOTTO-PASQUALIN [I]	1
PEUGEOT [F]	1
PORSCHE [D]	21
RENAULT [F]	2
RILEY [GB]	2
ROVELLI [I]	1
ROVER [GB]	1
SAAB [S]	1
SALMSON [F]	2
S.I.A.T.A. [I]	9
SIMCA [F]	1
S.S. [GB]	1
STANGA [I]	1
STANGUELLINI [I]	3
STUDEBAKER [USA]	1
SUNBEAM [GB]	1
TALBOT LAGO [F]	3
TRIUMPH [GB]	5
VERITAS [D]	1
VOLKSWAGEN [D]	1
ZAGATO [I]	4
ZANUSSI [I]	1

TOTALE / *TOTALS*	440

NAZIONI

Non sono stati accettati gli equipaggi provenienti da **Colombia**, **Gibilterra**, **Malta**, **Portogallo**, e **Uruguay**. Gli iscritti provenivano quindi da **43** differenti Nazioni, mentre partecipanti alla **Mille Miglia 2017** sono originari di **38** diversi Paesi, di tutti i continenti. Al momento, gli italiani rappresentano circa il **32%** degli accettati.
Il numero di Paesi e le percentuali potrebbero cambiare quando saranno resi noti i nomi - e le nazionalità - delle persone al momento identificate da una "X" nell'elenco iscritti.

AUTOMOBILI

Le **705** vetture iscritte alla **Mille Miglia 2017** appartengono a **84** marche diverse, 9 in più dello scorso anno e 14 in più rispetto a due anni orsono.
Nessuna marca è stata esclusa: le **440** automobili accettate e le **10** della Categoria Militare appartengono quindi **84** marche. Gli esemplari che hanno preso parte a una delle edizioni della **Mille Miglia dal 1927 al 1957** sono **88**. Gli equipaggi in lista d'attesa, pronti a sostituire eventuali defezioni, sono **153**. La sostituzione di una vettura avverrà con un modello il più simile possibile.

NATIONALITIES

*Crews from **Colombia**, **Gibraltar**, **Malta**, **Portugal** and **Uruguay were not accepted.***
*The registered entrants came from **43** different Countries while the participants in Mille Miglia 2017 come from **38** different Countries, from all continents. At the moment, Italians represent about **32%** of those accepted.*
The number of Countries and the percentages may change when the names and nationalities of the persons identified with an "X" in the list of entrants becomes known.

CARS

*The **705** cars registered for the **Mille Miglia 2017** belong to **84** different brands, 9 more than last year and 14 more than 2 years ago.*
*No one brand is excluded: the **440** cars accepted and the **10** of the Military Category belong to **84** different brands.*
*The specimens that took part in one of the editions of **Mille Miglia from 1927 to 1957** are **88**. The crews on the waiting list, ready to substitute possible no-shows, are **153**. The substitution of a car will take place with another model as similar as possible to the same.*

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. Abarth 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’occorrente 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, Pinin Farina, Ghia, Zagato Bertone, Allemano, Viotti, Abarth costruì piccole serie di vetture con meccanica Fiat. I suoi cavalli di battaglia furono le piccole cilindrate.
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.

The “House of the Scorpion” was a company with many activities (transformation and production of standard models, construction of sports and record-breaking cars, as well as exhaust mufflers and other mechanical details).
Abarth & C. was founded in 1949 by Carlo Abarth, born in Vienna in 1908, but originally from Merano and Italian by his father's choice.
Immediately after the war, Abarth, a Porsche family friend, became the representative for their brand and was instructed to find a manufacturer willing to build a Ferdinand designed car. Abarth was thus able to get in touch with many Italian manufacturers.
He also found the industrialist eager who wished to realise the Porsche project: it was Tazio Nuvolari who introduced him to Dusio of Cisitalia.
Cisitalia and Porsche, with Abarth as mediator, started many projects, but were unable to finish them.
Cisitalia, precisely because of this attempt, started having problems.
Therefore Abarth decided branch out on his own, taking over from Cisitalia whatever was necessary to build his first car: the Abarth-Cisitalia 1100 sport destined for Nuvolari.
Armando Scagliarini, father of Guido, and a Cisitalia driver, was Abarth’s partner.
However the first cars were not successful and Abarth invented a new source of income for his company: the famous exhaust mufflers.
Complete exhaust systems followed, and Abarth understood that he could not limit himself to one single sector.
Since 1955 the activity of the Manufacturer diversified into four distinct branches: sports transformation of cars produced in large series by others; record-breaking vehicles, fully designed and built sports cars, muffler production.
Thanks to the collaboration of renowned coachbuilders, Pinin Farina, Ghia, Zagato Bertone, Allemano, Viotti, Abarth built a small series of cars with Fiat mechanics. His strong point were small cylinder cars.
The only exceptions in the close relationship with the Turin manufacturer were an Alfa coupé, a Porsche Carrera and the Simca from the mid sixties.
The 113 international records and the 5 world championships won by his specially built cars were another story.
In 1971 Abarth was taken over by Fiat. This ended the production of vehicles, continuing with the modifying sector. For many years, a Scorpion characterized the most sporty versions of the cars from Turin.

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 adottato 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 stabilì 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 i due fondatori, 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.
Con i fratelli Hurlock, nuovi proprietari, furono introdotte 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 Caroll 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.

The origins of this English sports car factory date back to 1900 when a young engineer, John Weller, and a wealthy butcher, John Portwine, teamed up to build three-wheel commercial vehicles, very much in fashion at that time, soon adopted by London's top traders.
In 1904, the company was renamed Autocars & Accessories Ltd., which became Autocarriers in 1907, then further abbreviated in A.C. Cars Ltd., in 1922.
The first four-wheeled car was produced in 1913.
In 1921, a four cylinder set 57 records on the Brooklands circuit, and the following year, a 1500cc single seater, driven by J. A. Joyce, travelled 161 km in one hour, from a standing start.
In 1922 the two founders, Portwine and Weller, left the leadership of the company that passed into the hands of Selwyn Francis Edge.
In 1926 an A.C. won the Monte Carlo Rally, the first British car to do so.
The economic downturn in the late 1920s led to the liquidation of the company.
With the Hurlock brothers, the new owners, advanced state-of-the-art technical solutions were introduced, such as a pre-selector in the gearbox and a synchronizer.
The outbreak of World War II slowed down production, but at the end of the war, A.C. released new sedan and coupé models onto the market, leaving the competition car segment. Great success came with the Ace spider and Aceca coupé models.
The Ace inspired former pilot Caroll Shelby, who in the mid-sixties made an agreement with the English Manufacturer to build his Cobras, pure sports cars with Ford engines from 4,7 to 7 litre capacity.
The A.C.-Shelby-Ford collaboration continued until 1969.
From that moment on, A.C. concentrated on the production of sporty models equipped with powerful Ford engines, on one occasion with body work made in Italy by Frua.
After long periods of inactivity, the Manufacturer, still existing today, occasionally presents a new model.

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.

Alfa Romeo boasts one of the most glorious sporting histories of all. The reason for such a curious name derives from the origins of the company. In 1910 a group of Lombard financiers purchased the Portello factory from the French Darracq. The new company took the name of Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, A.L.F.A. The chosen badge combines the two symbols that formed the heraldic signs of Milan in the times of the Commons: a red cross on a white background and a snake devouring a person of the Signoria Visconti (adopted in the Eighties also by Italy's Canale 5).
In 1918, after the war, the company was taken over by Nicola Romeo, who added his name to the brand and obtained the unusual but glorious Alfa Romeo.
Among the key stages of automotive production, some episodes have to be remembered: in 1933 the nationalization of the Manufacturer, with the transfer of the majority shareholding to I.R.I.
In the mid-1950s, the Arese factory was built, while in 1972 it was the turn of the Pomigliano d'Arco plant, with the birth of Alfasud.
The immobility of Management led, after many troubles, to the total sale of the Manufacturer to the Fiat Group, in 1986.
In the period between the two wars, the Alfa cars dominated the competitions, thanks to personalities such as Vittorio Jano and Enzo Ferrari, who alternately ran the racing team, rivalling each other when the Alfas raced under the banners of the Scuderia Ferrari.
With some of the best drivers, such as Brilli Peri, Nuvolari, Varzi, Fangio and Farina, the Alfa Romeos prevailed on the road and on the track.
Being unable to list all the victories, we mention the eleven victories of the Mille Miglia (only one of them, post-war, in 1947) and the World Championships of 1950 with Farina and 1951 with Fangio.
Today, to the dismay of many Alfa Romeo enthusiasts, the brand languishes under the policies of the Turin management of FIAT.

ALLARD

Nel 1930 l'inglese Sidney Allard divenne titolare di una delle più grandi agenzie Ford in Gran Bretagna, la Adlars Motors Ltd. Allard - eclettico personaggio che costruiva e pilotava le sue creazioni - amava assemblare vetture utilizzando i pezzi di diverse marche. Nel 1937 mise insieme la prima vettura a portare il suo nome, la Allard Special. Il motore era inizialmente un Ford 8V, ma la carrozzeria poteva anche essere Bugatti! Prima della Seconda Guerra Mondiale aveva costruito e venduto solo una quindicina di esemplari di vetture che altro non erano che la replica di una fantasiosa automobile con la quale egli stesso aveva ottenuto alcuni records correndo fuori strada, o meglio sul fango, nelle gare Trial. Nel dopoguerra decise di dare inizio ad una, seppur piccola, produzione vera e propria. Nel 1946 nacque la Allard Motor Co. Ltd., con sede a Clapham, Londra, non lontano dagli stabilimenti Adlars.
Le auto di Allard si civilizzarono ma rimasero ancora estremamente veloci. Le meccaniche utilizzate furono Ford o Cadillac-Chrysler, con i grossi motori V8.
La prima vettura prodotta fu la K1, che fece sensazione nel 1946 per la sua linea inconsueta e le doti di accelerazione, ottenute abbinando un grosso motore V8 di produzione americana (Ford da 3.622 cc o Mercury da 3.917 cc, a scelta del cliente europeo, oppure Cadillac per l'America) ad un peso assai limitato.
Per le competizioni fu approntato il modello J1, seguito poi dal J2 con motore Steyr V8 di origine militare. La filosofia di Allard badava solo alle prestazioni, all'accelerazione in particolare: la stampa specializzata definiva la J2 come una "spoglia motocicletta su quattro ruote che può far fuori qualsiasi Jaguar" (ritenuta allora la miglior vettura inglese).
Con la J2 la Allard ottenne diversi successi agonistici, in particolare nelle corse in salita e nei rally, con la vittoria a Montecarlo nel 1952. Anche in pista però le Allard se la cavavano piuttosto bene, come a Le Mans nel 1950, dove una J2 fu terza assoluta.
La produzione cessò nel 1957, anche se Sidney Herbert Allard proseguì la costruzione di prototipi fino alla sua morte, nel 1966. Tra le sue ultime realizzazioni si deve ricordare il primo "dragster" inglese, del 1961.

In 1930, Englishman Sidney Allard became the owner of one of Ford's largest agencies in Britain, Adlars Motors Ltd. Allard - an eclectic character who built and drove his creations - loved to assemble cars using pieces of different brands. In 1937 he put together the first car to carry his name, the Allard Special. The engine was initially a Ford V8, but the body could also have been Bugatti! Before the Second World War he had built and sold only about fifteen cars that were none other than a replica of a fanciful car with which he himself had achieved some records running off-road, or rather in the mud, in Trial races. In the post-war period, he decided to start a small production. In 1946, Allard Motor Co. Ltd. was founded, based in Clapham, London, not far from the Adlars factories.
The Allard cars became more civilized but still remained extremely fast. The mechanics used were Ford or Cadillac-Chrysler, with the big V8 engines.
The first car produced was the K1, which created a sensation in 1946 because of its unusual line and its acceleration qualities obtained by combining a large American V8 engine (Ford 3622 cc or Mercury 3917 cc, at the choice of the European customer, or Cadillac for America) with a very limited weight.
For racing, the model J1 was prepared, followed by the J2 with a Steyr V8 engine of military origin. Allard's philosophy was only about performance, and acceleration in particular: the specialized press called the J2 a "bare four-wheeled motorcycle that could outrun any Jaguar" (at that time considered the best English car).
With the J2, Allard achieved several competitive successes, particularly in uphill and rally racing, with victory in Montecarlo in 1952. Even on the track, however, the Allards were very competitive, as in Le Mans in 1950, where a J2 was placed third overall.
Production stopped in 1957, even though Sidney Herbert Allard continued to build prototypes until his death in 1966. Among his last achievements, one must remember the first English "dragster", in 1961.

ALPINE RENAULT

La società fu fondata da Jean Rédélé, nel 1954, a Dieppe, con la ragione sociale di Société 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.

The company was founded by Jean Rédélé in 1954 in Dieppe, with the company name Société Anonyme des Automobiles Alpine.
Rédélé was the son of the local Renault dealer. In the early 1950s, Jean had several successes in various automotive competitions, including being part of the racing team at the wheel of a Renault 4CV. The history of Alpine is described in the Chapter dedicated to Renault.

ALVIS

La storia della Casa inglese Alvis prese il via grazie a Thomas George John, che nel 1919 rilevò la Holley Brothers Co. di Coventry, cambiando la ragione sociale in T.G. John.
La produzione di carburatori e parti meccaniche venne ben presto soppiantata da quella di autovetture e motociclette, commercializzate con il nome Alvis.
Il marchio si costruì una solida reputazione negli anni Venti sia con i suoi modelli sportivi, sia con i suoi pionieristici esperimenti sulla trazione anteriore. Nel 1922 l'azienda assunse il nome di Alvis Car and Engineering Co. Ltd., poi abbreviato in Alvis Ltd. nel 1936.
Agli inizi degli anni Trenta la Alvis modificò le proprie strategie di mercato dedicandosi prevalentemente a vetture di grande lusso, ponendosi in concorrenza con la Bentley.
Durante il conflitto la Alvis si dedicò prevalentemente alla produzione di motori avio e veicoli militari.
Anche nel dopoguerra l'Alvis pose in vendita alcune vetture di grande prestigio, ma nel 1965 la Rover acquisì il controllo della Casa e la produzione ebbe termine entro breve tempo.

The history of the English Manufacturer Alvis began with Thomas George John, who in 1919 took over Holley Brothers Co. of Coventry, changing the company name in T.G. John.
The production of carburettors and mechanical parts was soon superseded by that of cars and motorcycles, marketed under the name Alvis.
The brand built a solid reputation in the 1920s both with its sporty models and its pioneering front-wheel drive experiments.
In 1922 the company took the name of Alvis Car and Engineering Co. Ltd., then abbreviated to Alvis Ltd. in 1936.
In the early 1930s, Alvis changed its market strategies, focusing mainly on luxury cars, competing with Bentley.
During the War, Alvis concentrated mainly on the production of aircraft engines and military vehicles.
After the war, Alvis sold some very prestigious cars, but in 1965 Rover acquired control of the Manufacturer and production ended after a short time.

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 vetturette 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.

The French Manufacturer, Amilcar, founded in St. denis in 1921, was famous as one of the most avant-garde in the field of small sports cars. The full name was Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar.
The proverbial mechanical qualities and the economic policy of affordable prices contributed to the popularity of these light French cars.
From 1925 to 1928 some models were assembled in Lecco by Amilcar Italiana, at the factories of the Compagnia Generale Automobili based in Rome.
The many victories achieved in competitions (especially in uphill races) contributed to the fame of the Parisian manufacturer.
From 1930 production focused on less sporty cars, with lower market success.
In 1937 Amilcar was bought and incorporated by Hotchkiss, another French manufacturer.

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.

Stanley H. "Wacky" Arnolt was an industrialist from Chicago. In 1950 he started importing foreign cars into the United States.
In 1953, SH Arnolt Inc., of Chicago, Illinois, and Warsaw, Indiana, started producing cars: even if they were sold as American cars, the vehicles were true hybrids, with English mechanics, Italian body work, and final assembly in the States. In fact, Arnolt never built a vehicle entirely, merely outfitting with components produced by third parties.
The bodywork of all the specimens outfitted between 1953 and 1968 was made by Bertone in Turin.
The collaboration started with a chance encounter between Wacky Arnolt and Nuccio Bertone at the Salone dell'Automobile in Turin in 1952.
Among the better known models, apart from the Arnolt Bristol, with the mechanics of the 400 and designed by Franco Scaglione, there are the Arnolt-Aston Martin, the Arnolt-Bentley and the Arnolt MG, the first one to be built.

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 mai 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 vet-

ture 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 quindi lui che sviluppò, 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.

Young Londoner Lionel Martin and his friend Robert Bamford opened a workshop in Kensington in 1908, obtaining the representation for Singer. As the British loved to do, the two also built "hybrids," using chassis and engines of different origin. With one of their constructions, in 1913, Martin won an uphill race to Aston Clinton: by merging the names, he got Aston Martin. So one of the most glorious British automotive brands was born. In fact, production started only after the First World War. The company was never able to get good financial results and went into liquidation in 1925. An Italian technician, Augusto Cesare Bertelli, and two financiers took it over in 1926.
Bertelli, who was assistant to Vincenzo Lancia at the helm of Fiat racing cars, made famous sports cars.
However, he was unable to solve the financial problems and in 1933 had to give up ownership, also halting the technical collaboration in 1936.
In 1948, the Company, with Lagonda, was acquired by David Brown. Since then all Aston Martins have been called DBs, from his initials (DB1, DB2, etc.).
W.O. Bentley worked at Lagonda, after selling his company to Rolls Royce. He developed the six-cylinder engines of the first Aston Martin DB, transplanting them from Lagonda.
The sporting successes were numerous, from the 24-hour Le Mans to the 1959 World Sportscar Championship, with the exception of Mille Miglia, where after many participations - before and after the war - only a few class affirmations were achieved.
After many financial setbacks and numerous changes in ownership, Aston Martin found stability in 1987, when Ford first acquired 75% of the shares and, from 1994, the full 100%.
Despite the continuous changes in ownership, the Brand has maintained its prestige, producing only very sophisticated sports cars, since 1948.
Recently, the brand has been bought by Investindustrial, the private equity company headed by the Italian Bonomi family.

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 solo 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.

This brand was created from the combination between Austin and Donald Healey's company name (see the relevant file).
The Austin Motor Company was founded by Herbert Austin, former director of Wolseley, in 1906. In 1952 it merged with the Morris group, creating the large B.M.C. group, British Motor Corporation.
The Austin, B.M.C. and Morris brands- today part of the Rover Group - represent one of the biggest UK companies, producing - for example - the Mini.
Immediately after the birth of B.M.C., it did not have any sports models and the Company was caught unawares by the commercial and sport success of TR2 Sport of Sir John Black, owner of the Triumph.
Rather than engaging in the burdensome task of designing a sportsman of its own, the English group seized the opportunity offered by an initiative of the Healey Motor Co.
At the London Motor Show in 1952, the small company had presented a two-seater sports car, using the Austin A 90 mechanics. Healey had started producing a small, hand-built series.
B.M.C.'s new managing director, George Harriman, entered into an agreement with Don Healey, whereby the "100" would be produced and distributed by the large British group.
In Warwick, the Healey headquarters, only the production of competition cars remained.
Thus the Austin-Healey brand - active up to 1970 – came into being, to produce other important cars such as the "100/6", "3000" and "Sprite".
In 1966, the British Motor Corporation merged with Jaguar, forming the new Group B.M.H., British Motor Holding.
In 1968, when the B.M.H. joined Leyland, giving rise to the British Leyland Motor Corporation, the decline of this brand began, since Leyland had brought Triumph, the old rivals, as a dowry.

AUTOBLEU

Questa piccola casa fu fondata all'inizio degli anni Cinquanta da Maurice Mestivier e Roger Lepeytre. 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 Lepeytre 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.

This small manufacturer was founded in the early 1950s by Maurice Mestivier and Roger Lepeytre. The two were the owners of a Parisian company specializing in the production of preparation kits for the Renault 4CV.
Thanks to this exhaust system realized in collaboration with Carlo Abarth, the small French cars produced exciting performances that contributed to their sporting fame.
Mestivier, born in 1902, was a great sports car enthusiast from a young age. At the age of nineteen, he joined Amilcar, where he remained until the beginning of the Second World War. His great sports achievements include the victory at the Grand Prix d'Orléans. In 1937, he was elected President of AGACI (Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants), a position he held until 1969.
In 1951, Mestivier and his partner and friend Lepeytre decided to build a small coupé, obviously on a Renault 4CV chassis. The design of the bodywork was entrusted to Luigi Segre of Ghia in Turin, who made the first specimens. The following cars were designed by various body builders such as Pourtout, Chapon and Figoni.
In 1954, always using the Renault mechanics, Autobleu produced the Type Mille Miglia, with bodywork by Riffard, for participation in the Brescia race.
The following year a convertible model was also introduced and, later still, a coupé made by Boano with Carlo Abarth mechanics.
The small French company, after having built about eighty cars in all, went out of business in 1957.

BANDINI

Ilario Bandini è stato una delle più vulcaniche figure dell'automobilismo italiano. Fu pilota, meccanico, preparatore ed infine costruttore. Ebbe gli inizi come apprendista meccanico, ma nel 1938 riuscì ad aprire un'officina nella sua città, Forlì, dalla quale uscirono numerose vetture, sempre competitive, molte delle quali personalmente condotte in gara. Come pilota, dal 1940 al 1965, Bandini disputò oltre 200 gare (tra le quali le ultime Mille Miglia) ottenendo 4 vittorie assolute e 14 di categoria.
La sua prima realizzazione adottava la meccanica Fiat 1100, scelta obbligata dei preparatori dell'epoca.
Questa sua vettura poté prendere parte alle competizioni solo nel dopoguerra, mentre nel periodo bellico Bandini costruiva impianti di alimentazione a gasogeno.
Dal 1942 ai primi anni Settanta dalla piccola officina forlivese uscirono vetture da corsa che ebbero grande successo anche negli Stati Uniti, dove conseguirono molte vittorie.
Fu una fortunata combinazione ad aprirgli la strada americana: una sua macchina finì casualmente a New York e vinse una gara.
Questa vittoria convinse un italo/americano, Antonio Pompeo, ad ordinare alcune vetture a Forlì, allo scopo di farle correre nella categoria Sport 750.
Bandini si gettò con entusiasmo nell'impresa, utilizzando un motore Crosley che elaborò montandovi una testata bialbero di sua progettazione.
Nel 1955, 1956 e 1958 le Bandini 750 Sport vinsero il Campionato Americano di categoria, lo S.C.C.A.
Questi successi comportarono forniture sempre più impegnative sia in Formula Junior sia nella categoria Sport.
I continui cambiamenti dei regolamenti internazionali e locali nonché la mancanza di adeguati finanziamenti, costrinsero Bandini ad interrompere la produzione per il mercato americano: da quel momento l'attività fu ridotta alla costruzione di poche vetture Sport Prototipi per la clientela privata.
Dal 1960 Bandini aveva iniziato la produzione integrale di motori: fino ad allora, oltre ai Crosley, la base di lavoro per le sue trasformazioni veniva acquistata da Offenhauser o Fiat.
Nel 1972 fu fondato il "Gruppo Piloti Bandini".

Ilario Bandini was one of the most volcanic figures of Italian automobile history. He was a driver, a mechanic, a modifier and a car manufacturer. He started as a mechanic apprentice, but in 1938 he was able to open a workshop in his town, Forlì, producing numerous very competitive cars, many of which he drove personally in races.
As a driver, from 1940 to 1965, Bandini took part in more than 200 races (including the last Mille Miglia races), winning four absolute victories and 14 category wins.
His first car used Fiat 1100 mechanics, the mandatory choice of the modifiers of the era.
This car could only take part in competitions after the war, while during the war, Bandini built gas-fired power plants.
From 1942 to the early 1970s, the small Forli workshop produced racing cars which achieved great success also in the United States, where they won many victories.
A lucky coincidence opened his road to America: one of his cars accidentally ended up in New York and won a race.
This victory convinced an Italian/American, Antonio Pompeo, to order some cars from Forlì, in order to race them in the Sport 750 category.
Bandini threw himself enthusiastically into the project, using a Crosley engine that he had modified by mounting a DOHC cylinder head of his design.
In 1955, 1956 and 1958 the Bandini 750 Sport won the S.C.C.A., the American Category Championship. These successes involved increasingly challenging supplies both in Formula Junior and in the Sports category.
The constant changes in international and local regulations and the lack of adequate funding forced Bandini to stop production for the American market. Since then, the business was reduced to the construction of a few Sport Prototype cars for private customers.
Since 1960, Bandini had started the full production of engines: up until then, in addition to Crosley, the basic work for his transformations was purchased by Offenhauser or Fiat.
In 1972 the "Bandini Driver Group" was founded.

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.

Sports activity as a promotional choice: this was the philosophy of William Owen Bentley (referred to simply as WO in all the writings of the time), who began working on his first car in 1919. The first delivery was made in 1921. Despite the immense quality, continuous wins and requests - from customers - superior to production capacity, the company suffered continuous financial crises.
The Company’s image was, however, supported by repeated successes, especially at Le Mans, won five times (1924 and 1927 with the 3 Litre, 1928 with the 4.5 Litre, 1929 and 1930 with the Speed Six). The French 24 hours was the ideal racetrack for huge British cars, which were not agile, but fast and reliable. Due to the size and weight, Ettore Bugatti defined them as "the fast British trucks".
A curious fact: the base colour of the badge with the winged "B" varies depending on the destination of the car. Green, for example, is reserved for racing cars.
Bentley's attempt to produce ever-more luxurious cars was not in tune with the economic cycle known as the "economic depression" of the 1929 and 1930.
The victory at Le Mans in 1930 was the last race of Bentley Motors Ltd: shortly afterwards, the prestigious company collapsed under the weight of debts.

W.O. Bentley was forced to sell his company to Rolls Royce, which still today reserves this brand for its more sporty cars. Bentley began a new career as a designer at Lagonda (and then at Aston Martin), which again led to victory at Le Mans.
In 1931, the first generation of Bentleys ended, to leave room for the Bentleys built at the Rolls Royce factory in Derby.
The third generation began in the post-war period, at the new Rolls Royce plant in Crewe.
Today, the Bentley brand belongs to the Volkswagen Group.

BIANCHI-PANHARD

Il tipico cognome lombardo che precede il nome della marca francese (si veda relativa scheda) è quello del milanese Aldo Bianchi, detto Tino, al quale era affidata la direzione tecnica della Scuderia Ital-France.
Giovane patron della scuderia, e fondatore nel 1951, era Gastone Crepaldi, all'epoca importatore in Italia delle Panhard.
Per le competizioni, in particolare per la Mille Miglia, Crepaldi commissionò a Bianchi, valente tecnico, la progettazione di alcune vetture per la Scuderia Ital-France. Furono realizzati pochi esemplari, alcuni con carrozzeria chiusa e altri aperti, carrozzati da Allemano e da Colli. La meccanica utilizzata fu sempre quella della Dyna Panhard, nelle varie versioni.

The typical Lombard surname that precedes the name of the French brand (see the relevant card) is that of Milanese Aldo Bianchi, known as Tino, who was the technical manager of Scuderia Ital-France.
Gastone Crepaldi, the founder in 1951 and young owner of the team, was at the time the importer in Panhard of Italy.
For competitions, especially for the Mille Miglia, Crepaldi commissioned Bianchi, a gifted technician, to design some cars for Scuderia Ital-France. A few specimens were made, some with closed body and others open, bodywork by Allemano and Colli. The mechanics used were always from the Dyna Panhard, in the various versions.

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’ac-

quisizione di una piccola Casa di Eisenach, nella Germania orientale, la Dixi, che produceva Austin Seven su licenza.
Con questa vetturetta, 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 un 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.

In 1916 in Munich, the merger between the Rapp-Motoren-Werke workshops and the Gustav Otto Flugmaschinenfabrik aircraft factory, resulted in the creation of the Bayerische Motoren Werke GmbH (Bavarian Motors Ltd), better known as B.M.W.
Until 1928 B.M.W. only produced for aircraft engines (the white and blue badge reproduced a stylized propeller) and motorcycles.
The entry into the four-wheeled sector took place in 1929, with the acquisition of a small company in Eisenach, East Germany, Dixi, which produced Austin Seven under license.
With this small car, rebranded B.M.W., the first victories arrived, at the Alps Cup in 1929 and in its class at the Monte Carlo Rally in 1930.
Car production was initially aimed at low-priced cars, but from 1936 it focused on has been directed towards prestigious and sport cars, as it is today.
The 328 was the most successful car of the pre-war period, with which B.M.W. won memorable victories at the Nürburgring, Mille Miglia and the Tourist Trophy.
The resumption of motorcycle and car production, interrupted during the war in favor of the aviation industry, was only authorised in 1948. However, the Eisenach factory was requisitioned by the communist regime, continuing to produce pre-war models with the EMW, Eisenach Motoren Werke brand.
B.M.W. started a new production line in Munich, which - in practice - was only active in 1952.
They were difficult years for the German brand, which had lost valuable time, such that in 1959 it was on the verge of being taken over by Daimler-Benz. This operation was blocked by the small shareholders and, after a few years, the company's sales increased thanks to new models of high quality that were immediately competitive in the market of the early 1960s.
Since then, the growth of the Munich company has continued at a great pace.
In 1994, BMW (for years the sign is no longer dotted) took over the English Rover group, which it then sold while retaining Mini, which has once again become a great success.

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 Voitturettes 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.

This symbol indicates Bollack, Netter and Cie, a company founded in 1923 by Jacques Muller, former technical collaborator of Hispano Suiza.
The initial production concerned small, lightweight, good quality "cyclecars".
In 1922, Muller realized that lack of funds limited production; he then sold the majority shareholding to new partners, while keeping his position as chief designer.
In 1923, with the inauguration of the new factories, B.N.C. quickly established itself.
The production was based on small sports cars, tourism cars and trucks for mixed use.
Ruby mechanics were used for sports models and Scap for tourism and business vehicles.
A series of sporting successes began in 1923 and increased in 1925 with the passage to the "Voitturettes" category, with an engine limit of 1,100 cc.
Some sporty aesthetic features, such as tangent radial wheels, or inclined radiator, also present on tourism models, contributed to a successful image.
Sales progressed successfully, in France, Spain and Belgium.
In 1928, the majority shareholder Lucien Bollack resigned from the company and sold his shares to Charles de Ricou, who was responsible for the introduction of some sports models were; One of these, with a Meadows 1.500 cc engine, took part in the 24 Hours of Le Mans.
In 1929, after taking over Lombard, B.N.C. presented a supercharged engine with a Cozette compressor, derived from a 1,900-cc twin shaft Lombard.
After an unlucky attempt with a five-litre, eight-cylinder Continental engine model, and the simultaneous presentation of a sub-brand, named A.E.R., the French company was forced to close in 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 seguenti 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.

Borgward was a German car factory, founded in 1929 by Carl Friedrich Wilhelm Borgward (1890-1963) in Bremen.
The first car with the Borgward brand, the Hansa Borgward 2000, was introduced in 1937.
In 1944, the Sebaldsbrück factory was destroyed by a bombing: in 1948, the Borgward production started again, with the Hansa 1500.
In 1949 the Borgward group was formed, which included the following brands: Borgward, Goliath (light commercial vehicles) and Lloyd (compact cars).
In 1961, Borgward went bankrupt; however, production of the Isabella continued until 1963, when the assembly lines of Isabella and P100 were sold in Mexico, where production continued until 1970. The plant was sold to Hanomag, where Mercedes models are now being built.

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.

In 1947, Bristol Airplane Company, from Filton in England, opened a car sector. Thanks to H.J. Aldington, owner of Frazer Nash, Bristol started the production in England of the exceptional German BMW 328 engines, using original plans and machinery from the Munich Company as well as some engineers saved from prison.
These Anglo-Teutonic engines equipped Bristol, Frazer Nash, and AC cars for over a decade.
The first Bristol car was called 400: with one of these, Aldington and Count Lurani took part in the Mille Miglia of 1949.
The participation in the races (a very good third place at the Montecarlo rally in 1949) was supported by the supply of Formula Two engines to Cooper, Lister and Tojero.
Arnolt-Bristol was born in 1954 from the collaboration with Arnolt from Chicago, to fit out the Bristols for the American market.
In 1954 and 1955, overwhelming strong competition, the model 405 won the class up to 2000 cc at the 24 Hours of the Mans, respectively with a coupé and a "barchetta", both with special bodywork characterized by a rear flap similar to the one used by the Jaguar D.
After this experience, Bristol directed production to less sporty and more luxurious models.
In 1960, Bristol Airplane Co. sold its automotive sector to a private group, which turned it into an independent company.
Since 1962, requiring more power than that offered by the old six-cylinder BMW, American Chrysler engines were used, in the classic eight-cylinder V-shaped configuration.
British magazines defined the Bristol, "luxurious and fast cars, similar to warships".
The production of the last car produced, the 411, ended in 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.

Even though Bugatti is considered French, it was founded by an Italian in 1909 in... Germany. Without moving from Molsheim, after the First World War, the House of Ettore Bugatti – who never renounced his Italian passport – changed nationality when Alsace and Lorraine passed to France.
In the 1930s, owning a Bugatti was a worldly requirement even for those who did not participate in the races (where they obtained about 2000 victories).
Ettore Bugatti stated: «The Bugatti workshops do not manufacture

racing cars; all the victories are obtained with standard models». Obviously, the price was more than adequate as regarding the refinement of construction.
Many successes carried the signature of Ettore's son, Jean.
The Bugatti did not excel so much for power or speed, as for the general balance of the vehicle.
Despite being driven by great drivers such as Nuvolari or Varzi, the Bugatti had little luck at Mille Miglia, where, unlike other races, they did not get prestigious results.
The beginning of the end of the glorious car manufacturer came with the death of Jean Bugatti during a test in 1939. With the beginning of the war, troubles continued for Ettore, who, having kept his Italian passport, was accused by the French and witnessed the confiscation of his factory. After an exhausting legal battle, he managed to regain control of the company only a few months before his death in 1947.

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.
Il 1928 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.

Chrysler is one of the three major US historic brands, together with General Motors and Ford. It was founded in 1925 by Walter Percy Chrysler, after having been General Manager of General Motors and Vice President of Buick.
The first car to carry the Chrysler name however was a Maxwell-Chalmers, a company that had hired Chrysler to get out from the disaster into which it had fallen. The success of this car, Chrysler Six, was such that Maxwell-Chalmers gave all of its properties to the Chrysler Corporation, created for the occasion.
Since the early years, the company engaged in sports activities.
Like other US brands, in order to make their brands known also in Europe, some cars were entered into the most important competitions of the old continent.
A Chrysler arrived second in its class at the Mille Miglia of 1928 with Leonardi; with the same driver it arrived first in its class the follow-

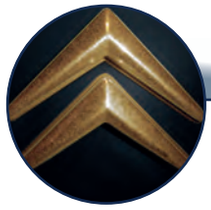
ing year and in 1930. It also took part in the 24 Hours of Le Mans where it arrived in an astonishing third and fourth place in 1928.
1928 was an important year for Chrysler, which took over the Dodge and launched the De Soto and Plymouth brands.
With this operation, Chrysler became the third American car manufacturer.
The Chrysler brand continued with alternate luck, but the good performance of the Plymouth cars (the cheaper ones) and Dodge (classic and traditional cars) allowed the Corporation to make good progress.
In 1940 Walter P. Chrysler died; K.T. Keller was appointed as the head of the group.
In 1951, the "Firepower" engine was presented. This V8 supercar, famous for being the most powerful American engine of its era, was used by many small sports car manufacturers, such as Allard. Mounted onto the Cunningham, it won third place in Le Mans in 1953.
In this moment, the Imperial brand was purchased, resulting in the presentation of a new model.
In the 1960s, and already owning 54 factories, Chrysler Corporation turned to Europe where it purchased Talbot-Simca and the English group Rootes.
Due to the financial crisis of the 1970s, these two production poles were transferred to Peugeot in 1978.
Lee Iacocca's new policy, called to run the group in dire difficulties in 1978, led to the interruption of the internationalization process in a few years.
The Brazilian and Argentinean branches were sold to Volkswagen and the Australian one to Mitsubishi.
At the same time, some Mitsubishi models were distributed in the United States with the Chrysler brand.
Iacocca's recovery operation, with heavy cuts, brought Chrysler to an historical minimum, which occurred in 1991, with 510,000 cars produced in the States and 136,000 in Mexico.
Meanwhile, Iacocca had started with the incorporation of AMC, the American Motor Group, including brands such as Jeep and Eagle.
The American plant of Renault, in turn a shareholder of the group, also belonged to AMC.
The nineties were characterized by the success of off-road vehicles under the Jeep brand, the Eagle and Chrysler sedans and the Dodge sports cars.
Since the beginning of the new millennium, with the merger between Daimler-Benz (which produces Mercedes-Benz) and Chrysler, the current denomination of this world giant is 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.

The brand Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia), founded by Pietro Dusio in 1946, with the collaboration of Pietro Taruffi, has always been clearly famous for the accuracy of its projects. The idea of the two, the wealthy industrialist from Turin, a reasonably good driver and the well-known champion, also known for his degree in mechanical engineering, was to produce a simple and cheap racing car to start this sport once again after the war.
This idea was discussed in England as well, where Formula 3 was later established.
Dusio gained the collaboration of three prominent names such as the engineer Dante Giacosa, (with the blessing of Fiat where Giacosa had been employed), the engineer Giovanni Savonuzzi, who worked on the bodywork design, and who later became Technical Director of Cisitalia, and Carlo Abarth, Sports Director.
Also concerning the drivers, besides Taruffi, Dusio had the best: Nuvolari, Biondetti, Ascari, Cortese, Sommer, Abecassis, Chiron, Bonetto, Manzon, Schell, Brivio, de Sauge, Lurani, Marinotti, Serafini and von Stuck are all names of drivers who raced with Cisitalia in the late 1940s.
In 1949, with production full under way and a various victories in the races, Cisitalia seemed to have begun a rosy future.
It was reported, however, that Dusio wanted to dare too much in building a 1500cc single-seater car for the Grand Prix.
Between the project, commissioned by Studio Porsche (see card), and the high-precision tool machines purchased in order to make the components for five or six models, Dusio spent around 500 million (1949).
Only one car was assembled, without ever going onto a track, and the company was forced to ask for temporary receivership.
From that moment on, the Società di Esercizio Cisitalia was basically controlled by the creditors: although it continued to manufacture coupés, it lost the brilliance of the early years and consequently the public's interest.
In 1953, Dusio was forced to leave the company, retiring to Argentina, where he still tried to build cars.
With the new corporate name of Cisitalia Autocostruzioni, the company continued to produce trivial personalized cars on Fiat's chassis, in line with the many small companies that were already following this path. It finally closed down in 1963.
No one in those years recalled that, Cisitalia, which had always produced splendid cars, all light and very innovative, without a doubt had the right to an important place in the history of Italian cars, having introduced the concept of a sports car, that was at the same time elegant and fast (in relation to modest displacement), for both road and competitive use.



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 imprevisti (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.

Citroën is a French car manufacturing company founded in 1919 from the transformation of the industry founded by André Citroën, which had been producing mechanical and military equipment until then. It currently belongs to PSA Peugeot Citroën.
Initially, André Citroën devoted himself to producing cogged gears (thus the brand symbol).
During the First World War, the factory produced exclusively military-grade grenades.
At the end of the war, Citroën once again focused its interests on the car industry and in 1919 launched the Citroën 10HP type A, which was particularly innovative for its time. The first car surprised everyone and completely floored competition for the unprecedented way in which not only was it assembled but also advertised, and for the fact that the car did not need other work done, such as the choice of bodywork. The client only had to take it home. In 1922 Citroën presented the 5CV and the C4 and C6 models.
The great success of the models convinced André Citroën to carry out a strong expansion policy abroad, through the creation of assembly branches for the pieces manufactured by the parent company, in order to circumvent the heavy customs duties in force. In 1923, the British branch was founded, and the following year, branches in Belgium, Spain, Switzerland, Denmark and Italy were opened.
Meanwhile, in France, sales were going very well, and the aforementioned models were followed by the 8CV, 10CV and 15CV models. The smaller one of the trio, called Rosalie, was used for an exhausting duration test, at the end of which it had driven 300,000 km at an average of 93 km/h.
In 1934, Traction Avant was presented, a revolutionary car for those times (front wheel drive, monocoque chassis, aerodynamic bodywork), whose particularly costly setup disrupted company finances and made Citroën pass under the control of Michelin, which was the main creditor.
On 3rd July, 1935, André Citroën died and the reins of the company were entrusted to Pierre Boulanger.
In the second post-war period, Citroën launched the 2CV, which with a 375cc twin-cylinder engine contributed to the motoring of rural France: nearly four million models of the 2CV were produced until 1990 and was one of the most successful cars ever. In 1955, the DS was introduced, one of the most revolutionary cars of all time: constant hydro-pneumatic suspensions, power steering and monorail steering wheel, power assisted disc brakes, modern bodywork, aerodynamics and programmable deformability, innovative materials and, since 1968, orientable iodine headlights.
Towards the end of the 1960s, Citroën's finances began to decline once again, following risky strategic choices (the purchasing of the Panhard and Maserati brands), unexpected events (oil shocks) and expensive projects. Michelin decided to sell Citroën, which since 1975 has been a part of the PSA group. Under the new owners, the company began to slowly recover, thanks to the timeless success of the 2CV and other new models, such as Visa and BX. After the purchase of Peugeot and the establishment of the PSA Group, almost all of the company's production (apart from the 2CV, the LN and some versions of Visa) was motorized by Peugeot.

COOPER

La "Cooper Cars Co. Ltd" fu fondata nel 1947 a Surbiton, nella regione inglese del Surrey, da Charles Cooper, meccanico dal 1908, in società con il figlio John.
Fu subito chiaro che i Cooper avevano la pista nel sangue. La loro prima produzione fu una piccola monoposto, con motore motociclistico Jap e sospensioni della Topolino Fiat. Quando questa F3 venne riconosciuta, nel 1950, dalla F.I.A. cominciò attivamente a competere dimostrandosi imbattibile.
Fino al 1960, subendo continui aggiornamenti del motore, disponibile anche nelle versioni 1000 e 1100 cc, la Cooper-Jap dominò anche le corse in salita inglesi del RAC.
La prima vettura sport a due posti fu presentata nel 1949, con motore motociclistico Triumph montato posteriormente. Il 1952 fu l'anno della Cooper-Bristol di Formula 2, che ottenne buoni risultati malgrado i non molti cavalli espressi dal propulsore di due litri. La situazione cambiò nel 1957, quando i nuovi regolamenti imposero la cilindrata massima di 1500 cc: la Cooper, con il Coventry Climax di 1475 cc dominò il campionato venendo sconfitta solo due volte, una dalla Ferrari e una dalla Porsche.
L'anno successivo vinse addirittura dodici delle tredici prove in calendario.
L'attività della Cooper Cars Co., negli anni Cinquanta, fu comunque interessante anche nel campo delle vetture sport, sia con le "piccole" con motori Coventry Climax da 1100 cc e 1500 cc, sia con i grossi propulsori Jaguar.

Nel frattempo John Cooper, che ben presto aveva assunto la conduzione dell'attività aperta con il padre, decise di tentare l'avventura della Formula Uno. L'esordio avvenne nel 1956.
Ebbe così inizio un'epopea che vide le monoposto Cooper cogliere vittorie in tutte le categorie; dopo aver conquistato i campionati di Formula 3 e Formula 2, le Cooper si aggiudicarono il Campionato del Mondo di Formula 1 nel 1959, bissando nel 1960, entrambe le volte con Jack Brabham alla guida.
L'attività di costruttore terminò nel 1969 ma oggi John Cooper è forse più ricordato per la sua attività di preparatore sulle Mini, iniziata nel 1963. Le mitiche Mini-Cooper S vinsero, tra l'altro, due epiche edizioni del Rally di Montecarlo, nel 1964 e 1965.
Il marchio è attualmente utilizzato da BMW sulle nuove Mini.

"Cooper Cars Co. Ltd" was founded in 1947 in Surbiton, Surrey, England by Charles Cooper, a mechanic since 1908, in partnership with his son John.
It was immediately clear that the Coopers had tracks in their blood. Their first production was a small single-seater, with a Jap motorcycle engine and suspensions of the Topolino Fiat. When this F3 was recognized in 1950 by F.I.A., it started actively to compete and was unbeatable.
Until the 1960s, undergoing continuous engine upgrades, also available in the 1000 and 1100cc versions, the Cooper-Jap dominated the RAC uphill racing in the UK as well.
The first two-seater sports car was introduced in 1949, with a rear-mounted Triumph motorcycle engine. 1952 was the year of Formula 2 Cooper-Bristol, which achieved good results in spite of not much horsepower expressed by the two-litre engine. The situation changed in 1957, when the new regulations imposed a maximum capacity of 1500 cc: Cooper, with the Coventry Climax of 1475cc dominated the championship, being defeated only twice, once by Ferrari and once by Porsche.
The following year it won twelve of the thirteen calendar trials.
The business of Cooper Cars Co. in the 1950s was also interesting in the field of sports cars, both with the "small" cars with Coventry Climax engines with 1100 cc and 1500 cc, and with the big Jaguar engines.
In the meantime, John Cooper, who had soon taken over the business started with his father, decided to try the Formula One adventure. The debut took place in 1956.
Thus began an epic that saw Cooper's single-seater obtaining victories in all categories; after winning the Formula 3 and Formula 2 championships, the Coopers won the Formula 1 World Championship in 1959, and again in 1960, both times with Jack Brabham driving.
The constructors business ended in 1969 but today John Cooper is perhaps remembered more for his work of preparer on the Minis, which began in 1963. The legendary Mini-Cooper S won, among other things, two epic editions of the Monte Carlo Rally, in 1964 and 1965.
The brand is currently used by BMW on the new Minis.

D-B (DEUTSCH-BONNET)

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.

In 1938, an engineer Charles Deutsch and a mechanic René Bonnet began their career as designer and builder, working mostly on French-style mechanical engineering.
Some of their accomplishments were famous with state-of-the-art aerodynamic solutions.
After about ten years of profitable business as preparers and builders, in 1948, Deutsch and Bonnet decided to build sports cars using one and a half litre engines and two litre engines.
Thus, a company with the D-B brand was founded, obtained from the initials of the two founders.
In the early 1950s, the Champigny-sur-Marne company set up a Formula 3 (500 cc, as imposed by the regulations) to counter the supremacy of the Cooper-Jap.
Considering the mediocre success, shortly afterwards D-B introduced a single-seater called "Monomille", with an 850cc Panhard engine. This Dyna model engine (an original air cooled twin cylinder with horizontally opposed cylinders) was highly refined and high-performing.
The intention was to become the French Cisitalia, offering everyone the chance to compete with the same type of car.
Afterwards, also for two-seater sports cars, the D-Bs almost exclusively used the 850cc Panhard engines, the oldest French car factory. The small and lightweight D-B sports cars proved to be technically valid and they won the special rankings of the Le Mans 24 Hours Performance Index three times (based on engine displacement and weight/power ratio).
During the 1952 Mille Miglia, the D-Bs defeated the field in the 750th class, where they were truly irresistible, winning both the Gran Turismo category and the Sport category. In the Sport category, they won for another two consecutive years, in 1953 and 1954.
In 1954, when the Formula One regulation foresaw a single-seater engine with two and a half-litre engine or 750 cc supercharged engines, D-B built a 750-cc F1 with a compressor, which proved to be too weak.
After building many winning cars, including for rallies, with some disappointment from the single-seater, D-B ceased production in 1963 when Bonnet retired from the company and founded a company with his own name. Two years later Bonnet was bought by 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.

Angelo Dagrada was born in Milan in 1912. His motor training took place at Motori Marini. In the post-war period, he opened his workshop in the Lombardy capital, first beginning to prepare engines and then set up racing cars. His creations were famous for the lightness of the chassis that he built. The Dagrada 750 won many uphill victories as well as in other races.
After a few car accidents that forced him to stop working, Dagrada opened a new workshop in Milan, specializing in the preparation of Alfa Romeo.
Subsequently, Dagrada successfully devoted himself to the construction of Formula Junior cars, with the narrow "V" engine of Lancia Appia.

DELAGE

Louis Delage conseguì il diploma di meccanico a soli 15 anni, nel 1889. Fu quindi assunto dalla Peugeot, abbandonata nel 1905 quando, ormai ingegnere, fondò una propria azienda a Levallois, nei pressi di Parigi: la Société des Automobiles Delage. I primi esemplari montavano meccaniche derivate dalle De Dion-Bouton, facendosi apprezzare per la loro affidabilità. Louis Delage era affascinato dalle competizioni: il primo grande successo arrivò nel 1908, al Grand Prix des Voiturettes, garantendo alla piccola Casa fama e credibilità. L'anno seguente, la Delage poté costruire autonomamente le carrozzerie e le meccaniche per le sue vetture. Due anni più tardi, nel 1911, raggiunse livelli produttivi tali da poter essere considerata una vera e propria Casa automobilistica, aprendo pure uno stabilimento a Courbevoie.
In seguito, la Delage ottenne altre vittorie ma, nel 1914, con l'avvento della Prima Guerra Mondiale, la normale attività fu interrotta per essere convertita alla produzione militare.
Al termine del conflitto, Louis Delage riprese la produzione automobilistica: le sue vetture di lusso divennero famose per l'alto livello qualitativo, mentre quelle da competizione ripresero a vincere.
La fama delle Delage ebbe apice negli anni Venti, in particolare all'estero, diffondendosi grazie anche ad alcuni record di velocità, oltre

che alle numerose vittorie in tutto il mondo; per questo, la sua produzione è spesso accomunata con quella Bugatti, anch'essa specializzata sia in vetture di lusso sia da competizione.
Nel 1927, la Delage vinse il Campionato del Mondo dei Grand Prix, titolo riservato solo alle Case, grazie alle vittorie di Robert Benoist, che trionfò nei Gran Premi di Italia, Francia, Spagna e Inghilterra, praticamente tutte le gare in calendario, tranne la 500 Miglia di Indianapolis.
La Grande Depressione dei primi anni Trenta, con la terribile crisi economica, costrinse però Louis Delage a chiudere l'azienda, nel 1935, cedendo il marchio alla Delahaye, che continuò la produzione di alcuni modelli fino all'inizio della Seconda Guerra Mondiale.
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.
Tornata la pace, la produzione automobilistica riprese, ma fu la stessa Delahaye a rimanere fortemente provata dal conflitto, senza potere riprendersi. Entrambi i marchi, Delahaye e Delage, furono rilevati nel 1953 dalla Hotchkiss.

Louis Delage obtained his mechanical degree at the age of 15 in 1889. He was hired by Peugeot, which he left in 1905 when, as an engineer, he founded his own company in Levallois, near Paris, the Société des Automobiles Delage. The first models had the mechanical engineering of De Dion-Bouton, and were valued for their reliability. Louis Delage was fascinated by the competitions: the first great success came in 1908 at the Grand Prix des Voiturettes, guaranteeing the small company with fame and credibility. The following year, Delage was able to independently build bodywork and mechanics for his cars. Two years later, in 1911, his company reached such production levels as to be considered a real car manufacturer, and a factory in Courbevoie was opened.
Subsequently, Delage gained more victories but, in 1914, with the advent of World War I, normal business was interrupted to be converted into military production.
At the end of the war, Louis Delage returned to car production: his luxury cars became famous for their high quality, while the competing cars started winning again.
Delage's fame peaked in the 1920s, especially abroad, also spreading thanks to some speed records, as well as the numerous victories around the world; for this reason, his production is often associated with Bugatti, also specializing in both luxury and competing cars.
In 1927, Delage won the Grand Prix World Championship, a title reserved only to car companies, thanks to the victories of Robert Benoist, who triumphed in the Grand Prix of Italy, France, Spain and England, practically all of the races in the calendar, except for 500 Miles of Indianapolis.
The Great Depression of the early 1930s, with the terrible economic crisis, however, forced Louis Delage to close the company in 1935, selling the brand to Delahaye, which continued to produce some models until the beginning of the Second World War.
Two cars with the Delage brand, driven by champions such as Taruffi-Chinetti and Comotti-Rosa Bresciani, took part with little luck in the Mille Miglia of 1940.
Once peace had returned, car production resumed, but Delahaye had been strongly affected by the conflict without ever being able to recover. Both brands, Delahaye and Delage, were bought by Hotchkiss in 1953.

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 Èmile 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 di 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.

The dawn of Delahaye was founded on a solid industrial base, the Tours plant, opened in 1845, for the construction of machinery for the brick industry.
A gradual conversion to the car industry was begun in 1894 by a mechanical engineer, Émile Delahaye, hailing from the railway industry.
Delahaye took the Daimler and Benz's production as a model, including the tendency to take part in competitions. Two Delahaye,s one of which was driven by Delahaye himself, participated in the Paris-Marseille-Paris in 1896.
In 1901, Delahaye sold his shares to his partners who delegated the complete management of the company to Charles Weiffenbach, the company's technical director.
Weiffenbach's role was one of those rare cases, comparable to those of Ferrari or Ford, in which a company identifies itself, for a long period, in a single man.
However, there was the unusual fact that, unlike Ferrari and Ford, this identification, which lasted for fifty years, was not referring to the founder or owner of the company.
If Delahaye became a company capable of producing in series inexpensively, this was thanks to Weiffenbach.
With the interruption of the war period, during which excellent light trucks were produced, the French company continued to hold a remarkable position on the French market until the end of the 1920s.
In the early 1930s the company suffered a decline in the sale of tourism cars and commercial vehicles.
A real renewal of the production and the consequent revival took place in 1935, with the purchase of Delage, a company with distinct sporting traditions.
Thus, Delahaye returned to the races, and won the 24 Hours of Le Mans in 1938 and the Monte Carlo Rally of 1937 and 1939, as well as a host of other races.
After the war, Delahaye paid for its inability to produce cars that were not luxurious, inadequate to the post-war period.
The last model was in 1951 and in 1954 it was bought by Hotchkiss, which kept the name Delahaye on some trucks for a few years.

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.

Pasquino Ermini was certainly the most gifted among the small constructors of the 1950s; he was also a good driver. Ermini's entrepreneurial business came to a tragic end.
In the post-war period, his Florentine workshop became a reference point for preparers throughout Italy. The work base, for all, was the robust 1100 Fiat. In the engines made by Ermini, only the base remained of Fiat. At the beginning of the 1950s, Ermini introduced an engine which he had fully engineered and built. If you think of the craftsmanship of the execution, the technical features were extraordinary, with double ignition, with two spark plugs per cylinder, double camshaft driven head, five-shaft engine shaft. His technique was both refined and cutting-edge. His cars, when they finished the race,

which did not always happen, always arrived in the first positions. Between 1946 and 1956, Ermini built only about twenty complete vehicles. About ten of them these had the Fiat base engine with and the Ermini twin-shaft head, the others had the Ermini engines.
The cars that bear his name, perhaps combined with that of others, are however much more. Many of his engines (both with Fiat and original base) were sold to private individuals who were able to mount them onto cars of their own.
There may be cars that, while being called Ermini, and having Ermini mechanical engineering, were not entirely built at Via Matteotti n° 21 in Florence.
Among the drivers who put themselves to the test with these cars, Piero Scotti must definitely be remembered, who won with the Team Ermini, the Italian Championship of the category 1100 Sport Internazionale in 1950.
Aldo Terigi's feat was also remarkable when he arrived fourth in the Targa Florio of 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.
La leggendaria Scuderia Ferrari, nacque a Modena nel 1929. 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 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 (si veda la scheda relativa).
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.

The myth of the Cavallino (prancing horse) will always be linked to the great figure of Enzo Ferrari, who became an icon of world motor racing.
Ferrari, whose legendary cars still race today in the Formula One Championship, did not begin his career as a constructor but as an organizer of the team that assisted, prepared and modified Alfa Romeo's racing cars.
The legendary Scuderia Ferrari was founded in Modena in 1929. Therefore, do not be surprised if at Mille Miglia you see Alfa with the brand of the "Cavallino Rampante" (prancing horse), this is not a mistake.
A curious fact: the black pony of the mythical coat of arms is the one that stood out on the fuselage of Francesco Baracca's hunting plane, the Ace of the Italian Air Force of the First World War; the yellow background evokes the colour of the city of Modena.
The Società Anonima Scuderia Ferrari closed in 1938 and "Drake", not being able to use its name because of the agreements with Alfa, opened the Auto Avio Costruzioni (see the relevant card).
In 1945, after moving to Maranello, Ferrari could finally give his name to his company.
The first real Ferrari, the 125, produced by Auto Costruzione Ferrari, dates back to 1946.
This was the beginning of an adventure that led the company of Maranello to win nine Formula One World Championships, the same

amount of Constructors titles (with over 110 victories in GP) and 13 World Sports Category Championships (just as important as and more than Formula 1 for about twenty years).
These impressive results have to be added to the eight victories at the Mille Miglia (excluding those of Scuderia Ferrari with Alfa), the nine victories at the 24 Hours of Le Mans and the thousands of victories on the roads and tracks around the world.
The production in series, for about 15 years, was linked to the production of competing cars (with chassis numbers equal to racing cars and odds for "tourism").
In 1960 the company took on the name of S.E.F.A.C., Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse, the current Ferrari S.p.A.; only from this moment is it possible to talk about production in series.
In 1967, some six-cylinder engine coupés, the 246, were marketed without the Cavallino, under the brand Dino, in honour of Enzo Ferrari's son who died in 1956.
In 1969, the commitment in competitions became very difficult and Ferrari offered Fiat the majority of its shares, reserving their right of the chairmanship and autonomous management of the racing section.
After the passing away in 1988 of the "Commendatore" or "Grande vecchio", as Enzo Ferrari was called, Fiat took control of the sports management as well.
The competitors of the first Mille Miglia will remember him, until the 1988 edition, sitting at the exit of the Scaglietti factory in Modena, personally greeting all the participants and commenting on the cars which were more precious to him.

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", scomparso recentemente), 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).

The original name was written with dots: F.I.A.T., Fabbrica Italiana Automobili Torino, founded in 1899. From the beginning it was run by Giovanni Agnelli (grandfather of the late famous "lawyer", who died recently), in order to become the largest Italian car factory. Today, Fiat, which counts dozens of factories around the world, is among the giants of the car and industrial vehicles industry. Over the years it has bought all the other Italian companies, from the biggest ones, Lancia, Alfa Romeo, Autobianchi, Innocenti, to the sports manufacturers Ferrari and Maserati.
At the basis of FIAT's success there is definitely a clever management, not just economical and financial, which allowed the Agnellis to overcome periods of economic stagnation that other big companies could not survive.
With its most popular models, the "Balilla", the "Topolino", the 600 and the 500, it enabled a massive motorization in Italy.
Its engines and mechanical engineering were generally at the basis of the successes of many small Italian companies such as Cisitalia, Stanguellini, Ermini, etc.
Thanks to thousands of its cars that took part in all the Mille Miglia competitions, it is the company with the highest number of class wins (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.

The Ford Motor Company is an American automaker founded by Henry Ford in Dearborn (Michigan) in 1903.
It was the first to use an assembly line and conveyor belt, which were then adopted by numerous other companies and are still used today in modern industries. This would come to be known as Fordism.
Thanks to these innovations, the Ford Motor company was able to manufacture over 15 million Model T Fords. The first truck made by company was also based on this model, it was called the Model TT.
Cars are the main product of the group. Approximately 170 models have been manufactured in over a century of production with some of these being manufactured over several generations, such as the Ford Fiesta.
In the twentieth century the automaker expanded worldwide, opening subsidiaries in the United Kingdom, Germany, Asia, South America and Africa. It also bought out other automakers such as Land Rover, Jaguar, Aston Martin, Volvo and acquired approximately 33% of shares in Mazda.
In Europe, namely in Germany and the UK different models were produced until the Sixties, when the Taunus and Cortina models become identical, manufactured with a left-hand drive and a right-hand drive respectively. The two European subsidiaries merged to form Ford Europe, with headquarters in Germany.
Following the international financial crisis in the new millennium, Ford experienced serious losses which resulted in the sale of all the automobile houses acquired previously and the cutting of many jobs, as set out in the industrial plan "The Way Forward". The group currently owns of only the brand names Ford and 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.

Founded in Kingston, Surrey, by Archie Frazer Nash in 1922, this British automaker had an excellent reputation even though it manufactured only a few hundred cars. Its fame was not due to its founded, however, as the company was sold in 1926 to Harold John Aldington, who renamed it A.F.N., and moved it to Isleworth in Middlesex. In addition to its refined sports cars, A.F.N., became famous for being the BMW importer, with cars branded as Frazer Nash / BMW. In the post-war period and until 1957, Aldington continued to manufacture extraordinary sports vehicles, based on BMW 328 mechanics. Being a shareholder of the Bristol Aeroplane Company he was able to manufacture the exceptional German engines in England, using the original designs and machinery from the Munich automaker and a few engineers rescued from prison. The Anglo-German engines were also mounted onto Bristol and AC vehicles.
In 1949 a High Speed, driven by H.J. Aldington himself and Norman Culpan, managed to win third place at the 24 Hours of Le Mans. The production in series of this model was therefore renamed the "Le Mans replica".

Since then the names given to the Frazer Nash models always reflected to big races the participated in: Le Mans, Targa Florio (which they won in 1951), Sebring and, clearly Mille Miglia.
In 1950 and 1951, in a Le Mans spider, Franco Cortese finished sixth overall and ninth overall in the Mille Miglia ; in both cases he finished second in the Sport class up to 2000 cc, behind a 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 donna 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.

The name Giannini leads one immediately to the famous Fiat 500 manufactured by Giannini Automobili S.p.A., the automaker founded in 1963 by Domenico Giannini.
The work of the Giannini brothers (Attilio and Domenico) only really took off in 1920, in a modest Roman workshop.
It is worth mentioning that one of the earliest results obtained in a sports events, was with an Itala, which they developed, and which was entered for Mille Miglia in 1927, as well as the 12 world records obtained in a Fiat 500, the "Topolino", which had a special engine and chassis.
In the post-war period the Giannini brothers continued to develop these small Fiats and in 1948 there was the first engine designed entirely by them.
Their cars, almost exclusively in the 750 Sport Class, were successful everywhere, including Mille Miglia.
In 1949 Giannini began working with Berardo Taraschi's Urania. The merger of the two brands, Giannini and Urania, led to the creation of the brand Giaur. These small sports cars, with engines at the limit of the 750 cc class, made by the brothers from Rome, achieved excellent results until 1957.
Maria Teresa de Filippis, perhaps the greatest woman driver, won the first of the races in her category at Stella Alpina in 1949.
In 1963, the brothers split and Domenico set up a small automaker industry specialising in the production in series of cars originating from the Fiat range.
Nonetheless the sports sector was not completely ignored, as Giannini continued to dominate the small cc class well into the Seventies.

GIAUR TARASCHI

Berardo Taraschi, buon pilota ed eccellente tecnico, costruì la sua prima macchina, una 750 sport con telaio Fiat e motore BMW, nel 1947. La chiamò Urania, come l'omonima stella scoperta dall'osservatorio di Teramo, la sua città. Con questa sua vettura colse due vittorie di classe alla Targa Florio e a Napoli, nel 1948. Iniziò quindi a costruire una piccola serie di vetture che vendette ad altri piloti.
Nel 1949 instaurò un rapporto di collaborazione con Attilio Giannini. Dalla contrazione dei due marchi, Urania e Giannini, nacque il nome Giaur. Queste piccole sport, con il motore al limite dei 750 cc dei fratelli Giannini, presero subito ad ottenere i primi risultati: Maria Teresa de Filippis, forse la più grande tra le donna pilota, colse un brillante successo di categoria alla Stella Alpina del 1949.
Il successo della Giaur convinse Berardo a fondare la Squadra Taraschi, allo scopo di assistere i clienti nelle corse. Il pilota Sesto Leonardi, con una Giaur, fu campione italiano 750 Sport nel 1951 e 1953.
La Squadra Taraschi, alternando le Giaur a vetture con diverse motorizzazioni, si aggiudicò il Campionato Italiano anche nel 1954 e nel 1956.
Dopo aver colto molti successi, dal 1958, Taraschi si dedicò alla Formula Junior utilizzando solo il proprio nome. Dal 1962, quando le sue vetturette avevano colto, complessivamente, più di 150 vittorie, decise di ritirarsi.

Berardo Taraschi was a good driver and excellent technician. He built his first car, a 750 sport, using a Fiat chassis and with a BMW engine, in 1947. He called it Urania, like the star discovered by the observatory in Teramo, his native city. He won two class races in this car, at Targa Florio and in Naples, in 1948. He began to build a small series of cars which he sold to other drivers. In 1949 he started collaborating with Attilio Giannini. The contraction of the two brands, Urania and Giannini, led to the creation of the name Giaur. The small sports cars, with the engine at the top end of the 750 cc limit, by the Giannini brothers, immediately brought the first results: Maria Teresa de Filippis, perhaps the greatest woman driver, achieved a brilliant result at Stella Alpina in 1949.

Giaur's success convinced Berardo to establish Squadra Taraschi, in order to assist the clients at races. The driver Sesto Leonardi, in a Giaur, was Italian champion 750 Sport in 1951 and 1953.

Squadra Taraschi, alternating the Giaur with cars with different engines, won the Italian Championship also in 1954 and 1956.

After having enjoyed many successes, in 1958, Taraschi concentrated on the Formula Junior using only his own name. In 1962, when his small cars had achieved over 150 victories, he decided to retire.

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.

The brand name Gilco, does not really indicate a brand of auto manufacturers. Very few vehicles were manufactured directly by Gilberto Colombo's company (the first syllables of his name forming the company name): nonetheless, the majority of racing cars used his famous chassis.

Gilberto, an engineer, decided to extend the production of his father's pipe factory.

He set up a laboratory in order to diversify the applications.

The racing cars were his testing bench, with the realisation of very light and strong tubular chassis with circular or elliptical sections that are welded electrically.

The first person to believe in him was Enzo Ferrari. Mr Colombo had met Mr Ferrari when, for a short time before the war, he had built machine tools, purchased from his father's factory.

Ferrari convinced the young technician to work for him; the chassis of the first Ferrari, the 125, was made by Gilco.

Thereafter Cisitalia and Fiat, Zagato and Stanguellini became loyal clients, as were the modifiers in the whole of Italy.

Gilco can be defined as the Mille Miglia chassis maker, as there were so many cars that were fitted with his chassis.

The body-shop Carrozzeria Mariani in Pistoia, has a long history of production of special vehicles and transformations, especially in ambulances.

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-Healey, 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.

Donald Healey was an excellent rally driver for Invicta and Triumph during the nineteen thirties. He was probably the British driver with the closest links to Mille Miglia in the post-war period.
He won the Montecarlo Rally in 1931 with Invicta.
All the sports cars that bear his name, and there are many, have taken part in the Brescia race : from those he built on his own to those in collaboration with others such as Nash or, those of Lord Austin in particular.
Donald became famous building the Austin Healeys, but his previous cars were excellent nonetheless.
In 1945, he founded the Donald Healey Motor Company Ltd, with head office in an old RAF hangar at Warwick.
His first Healey was presented in 1946, giving rise to a series of cars co-designed with Achille Sampietro, equipped with a Riley 2400 engine.
In 1949 Count Lurani won the Turismo category at Mille Miglia in an Elliot, while Healey and his son came in ninth overall in a Westland.
The other versions of the Healey series, such as Elliot, Westland and Tickford, took part in Mille Miglia during the post war period.
The same Don Healey, always in the company of his son, took part in Mille Miglia in 1950 in a Silverstone.
For export and for races Healey also used Nash engines, establishing Nash-Healey, which was driven by him and by his son in Mille Miglia in 1951.
The Healey name was nonetheless destined to be a part of motor racing for a long time: in 1952, when Donald presented his new model - the roadster "100" with Austin engine - B.M.C. (British Motor Corporation, owner of Austin) quickly drew up an agreement whereby BMC would manufacture and distribute the car.
This led to the trademark Austin-Healey (see relative information sheet), that would grace the cars produced until 1970.
Only competition cars were then manufactured in Warwick.
The Healey name also appeared on some prototypes with Coventry-Climax and Repco engines which raced at Le Mans in 1968 and 1970.
The production of some Jensen-Healey cars was also begun in 1972.

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 competizioni nelle discipline le più varie, dalle prove di

durata (Le Mans, Spa-Francorchamps, Donington) 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.

H.R.G. was founded in Great Britain in 1933. The logo shows the initials of the three automobile technicians: H.R. Godfrey (who had already founded the cyclecar tradename G.N.) G. Robins and E. Halford) who planned to manufacture an automobile with an uncompromising design. Their manufacturing philosophy was summed up in three words: lightness, simplicity and effectiveness.
The production of H.R.G., until 1966, did not exceed 243 cars. Despite being rare, H.R.G. cars won an impressive number of competitions in the most varied disciplines, from endurance races (Le Mans, Spa-Francorchamps, Donington) to speed races (Prescott, Silverstone, Empire Trophy) even Rallies (Monte Carlo, RAC, Alpine Rally).
This car manufacturer has a rightful place among British car manufacturers that were technically avant-garde for their time and were race winners, such as E.R.A., Alta or Aston-Martin.
Initially the H.R.G. cars used the American engines of Meadows at the limit of a litre and a half. They then passed on to Singer engines, both 1100cc, and 1500 cc.
Many special editions were also produced, with Triumph, Lea Francis or Standard Vanguard engines.
Strangely enough, despite its sports success, H.R.G. was never financially stable.
In 1955, following a decline in sales, the small British car manufacturer tried to make a comeback with the launch of a new model with a Singer engine, designed with a dual overhead cam shaft.
The price was too high and did not result in the hoped-for success.
The last car, with a Vauxhall engine, did not progress beyond the prototype stage; in 1966 the company closed.

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 realizzazione 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.

HW Motors Ltd. was a small British car manufacturer of competition cars based in Walton on Thames, in Surrey. It was founded in 1949 by the British driver John Heath in collaboration with another driver, George Abecassis.

Before 1949, Heath and Abecassis already owned a motor works business in Walton, called HW.
This resulted in the trade name HW Alta, which indicates the re-designing, almost a reconstruction, of an old Alta. This was one the first productions of the manufacturer from Walton.
Alta Car and Engineering Ltd was founded in 1931 in Kingston-upon-Thames, by Geoffrey Taylor, with the sole purpose of building racing cars.
Taylor's cars were successful in a number of uphill races.
In the post-war period Taylor designed a two-litre sports car. The complete car never left the factory, but the engine was used by HWM and Connaught. Terry Brooks won the British G.P. in 1954 driving a Connaught.
From the mid-1950s Alta concentrated on other mechanical areas, abandoning sports racing.
HWM was also established to build racing cars. The first cars, fitted with an Alta engine, belonged to the Sports category. HWM then also manufactured a Formula 2 single-seater and specialised in large cylinder sports cars, almost always based on Jaguar XK mechanics, initially the C-Type and thereafter the D-Type.
Their most important wins were achieved on the most famous British racetracks of Goodwood, Brands Hatch, Silverstone, Prescott, driven by various drivers, including the same Abecassis, Salvadori, Moss, Blond and Angela Brown, David Brown's daughter, owner of Aston Martin.
HWM participated in Mille Miglia many times.
The founder of the company, John Heath, participated in Mille Miglia in 1954, with Denis Jenkinson; it was on this occasion that the British journalist was able to fine-tune the note-reading system that would allow, the following year, Stirling Moss to win, driving a 300 SLR.
The company was tragically closed in 1956 following the death of John Heath at Mille Miglia when he came off the road while driving his car near 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 oltremanica - 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 risollevare 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.

Invicta was a traditional make of automobile of the time, which the British called "Vintage".
More than a manufacturing house, the company founded by Sir Oliver Lyle and Noel Macklin in 1925 was initially seen as an assembly plant for automobiles.
The small motor works in Cobham, Surrey limited production to chassis and the assembly of these onto bodies and with motors chosen by William Watson, the designer for the company.
The main suppliers where the American Meadows for the engines and the London company Cadogan, known for having supplied the bodywork also for many O.M. sold in Great Britain.
Even if it was known for its sports cars with engines at the top of the four and a half litre engine capacity - a category dominated

by Bentley and extremely popular overseas - Invicta initially tried to specialise in comfortable, luxury cars.
Invicta sales never reached high levels, also due to the price, as they were even more expensive than Bentleys.
The quality of their production was nonetheless never questioned, and they won many races. Their best driver, Donald Healey (future manufacturer under his own name, famous for the Austin Healey brand) won the Montecarlo Rally in 1931.
Invicta focused on the production of super-sports cars, equipped with supercharged Blackburne engines.
This attempt was a commercial failure, and the company was forced, in 1933, to sell the Cobham factory to Noel Macklin, who had left the company to set up Railton; Invicta transferred its production lines to its branch in Chelsea.
Despite its success in competitions, Invicta's fame diminished following the serious accident at Brooklands: the economic crisis of the Thirties caused the company to practically cease production in 1935.
An attempt was made to save the company with the use of Delage and Darracq components, but this failed.
Only in 1937 the company was able to present a new model with a Talbot-Lago engine, but this remain in the prototype phase: company activity finally ceased in 1938.
Showing an incredible tenacity, Invicta re-opened in 1946, with a new car equipped with a Meadows engine and designed by Watson. It was a good car, very sophisticated, with an automatic transmission, which was however too complicated and too costly.
In 1948, the closure of the company that was meant to supply the bodywork, was the last straw Invicta, and in 1950 it closed permanently with the sale to 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 dal 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.

At the beginning, the name Jaguar was not the first name chosen by the production house, but it was the name of its first successful vehicle.
William Lyons and William Walmsley started by manufacturing sidecars, under the name Swallow, in 1920.
In a short time they began manufacturing bodies for four-wheeled vehicles, and in 1927 the company changed its name to Swallow Sidecars & Coachbuilding Co.
In 1928, the company moved to the new premises in Coventry, where it made bodies for Austin, Wolseley, Swift, Standard and Fiat chassis.
In 1931, an agreement with Standard led to the presentation of the first original vehicle, the SS 1.
In 1934 the company changed its name to SS Cars Ltd, run by Lyons alone.
The meaning of these initials is not clear, as some identify SS as standing for Swallow Sidecars with reference to the initial production; others attribute the second S to the make of Standard engines that were used. For the majority of people it simply meant Swallow Sport Cars.
Car production was suspended during the war years.
In 1945 the initials SS were eliminated due to the similarity with the Nazi organisation; the new name of the company was Jaguar Cars, from the name of its most successful model, the Jaguar from 1935.
The Fifties saw the success of Sir Lyons' car manufacturer also thanks to the victories at Le Mans of the C Type and D Type cars.
In 1960 Jaguar purchased Daimler, the historical British manufactur-

er established in 1893, supplier to the British Monarchy. Since then the most luxurious sedans in the range have been marketed using this brand name.
In 1966, it unexpectedly gave up its autonomy by merging with British Motor Corporation and forming the new group B.M.H., British Motor Holding which, in 1968 gave way to British Leyland Motor Corporation, and then becoming the Austin Rover Group.
In 1984 Jaguar left the group and remained independent until 1989, when it was purchased by Ford.
In 2008, Jaguar was purchased by the Indian Tata Motors.

KURTIS CHRYSLER

La Kurtis Kraft è stata una casa costruttrice americana di auto da corsa, fondata dal designer Frank Kurtis nel 1930 a Glendale, in California.
Fino agli anni Sessanta, la Kurtis Kraft ha creato più di cinquecentocinquanta vetture pronte per l'uso, oltre a seicento kit di assemblaggio. In più, Kurtis ha costruito 120 vetture per la formula "Indianapolis 500 ", comprese cinque vincitrici.
Quando, tra il 1950 e il 1960, la 500 Miglia di Indianapolis faceva parte del Campionato Mondiale Piloti FIA, decine di Kurtis Kraft furono iscritte alla corsa. Per questo motivo, la Kurtis ha all'attivo dodici Gran Premi, con cinque vittorie e sei pole position, ma pure il record negativo di piloti morti al volante di una sua vettura, sei dal 1953 al 1959.
Nel 1959, una Kurtis prese pure parte al Gran Premio di F1 degli Stati Uniti, corso proprio a Indianapolis.
Frank Kurtis è stato il primo non pilota inserito nella National Midget Racing Racing Hall of Fame, il ruolo d'onore riservato ai protagonisti delle gare monoposto negli Stati Uniti.
Nel 1957, con la Caballo de Hierro, la Kurtis partecipò pure alla Mille Miglia.

Kurtis Kraft was an American manufacturer of racing cars, founded by the designer Frank Kurtis in 1930 in Glendale, California.
Until the Sixties Kurtis Kraft had created over five hundred and fifty cars ready for use, as well as six hundred assembly kits. Furthermore, Kurtis manufactured 120 cars for the formula "Indianapolis 500 ", including five winners.
Between 1950 and 1960, the Indianapolis 500 was part of the FIA Drivers World Championship, dozens of Kurtis Kraft cars registered for the race. That is why Kurtis can claim twelve Grand Prix, with five victories and six pole positions, but also the negative record of drivers who died at the wheel of one of his cars, six from 1953 to 1959.
In 1959, a Kurtis took part in the US F1 Grand Prix, held at Indianapolis.
Frank Kurtis was the first non driver to be inducted into the National Midget Racing Hall of Fame, for single-seater racers in the USA.
In 1957, with Caballo de Hierro, a Kurtis also participated in Mille Miglia.

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.

The history of this car manufacturer is really unusual, it is one of the classic British cars.

Someone might think it reminds them of a ranch in America, and they would not be wrong. Lagonda is, indeed, a valley near Springfield, Ohio, U.S.A., where the founder of the company lived.
Wilbur Gunn, an American opera singer, moved to Staines, on the banks of the Thames, at the end of the nineteenth century.
Instead of singing, Gunn opened up a small factory and in 1904 marketed its first three-wheeled vehicle.
After 1906, Lagonda decided to move definitively to the production of small cylinder four-wheeled vehicles. In the mid-twenties the company changed its policies, passing to the production of luxury grand tourer vehicles.
Success was not only commercial but also sports.
This success brought Gunn to market a small 1100 cc car, the Rapier, which was a dismal failure.
It is ironic that in 1935, the production house won the 24 Hours of Le Mans just before being forced to go into receivership following the Rapier fiasco.
Even more ironic, the design of this small car was bought by a company specifically set up for this purpose, Rapier Cars Ltd. in London, which continued production with some success.
The trade name and what remained of the manufacturing house were purchased by Alan Good, appointing William Owen Bentley, the founder of the car manufacturer of the same name as technical manager, as he had been released following the sale of his brand to Rolls Royce.
In 1947 a new financial crisis was overcome with the purchase of the company by David Brown, he already owned the nearby Aston Martin plant.
With the aid of Bentley, Brown used the excellent Lagonda engines on the Aston Martin cars.
The Lagonda factory stopped production in the early Sixties. Aston Martin, the owner of the brand, brought out two elegant Lagonda sedans in 1974 and in 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.

This glorious Italian brand bears the name of its founder , the great Vincenzo Lancia.
The seventeen-year-old Lancia joined Ceirano, which was bought out in 1899 by Fiat.
Lancia worked extensively as a driver and tester for the Milan manufacturer.
Nonetheless he dreamed of manufacturing his own cars.
He invested all his savings in setting up a company with Claudio Fogolin, and in 1906 in Turin established the Fabbrica Automobili Lancia & C., with a capital of 100.000 lire.
The first car, ready in 1908, was sold under the name Alpha, establishing the tradition of using the letters of the Greek alphabet, which was in use until 1929 with the Dilambda (this tradition was restored in the Eighties with Beta, Delta etc.)
His masterpieces were - among the many high-class cars manufactured - the Lambda and the Aprilia, which Lancia did not see finished, as he died in 1937. Under the guidance of his son Gianni the

car manufacturer produced, in the Fifties, other masterpieces such as the Aurelia series. In those years they adopted the small Elephant logo - as a symbol of power and reliability - as the logo of the Racing Team.
The many sporting successes of those years included the extraordinary 1954 season: Mille Miglia with Ascari, Targa Florio with Maglioli, Giro di Sicilia with Piero taruffi and Carrera Panamericana with Fangio.
In 1955 the company debuted in Formula 1, but this was not very successful and ended with the sale of the entire racing sector, cars and engines included, to Enzo Ferrari.
That same year Lancia was bought out by the Pesenti family, famous as producers of cement.
The sale to the Fiat group, in 1969, will close the chapter on the old Lancia school.
But not to victory: from the Sixties to the mid-Nineties, Lancia dominated the rally sector with, in order: Fulvia HF, Stratos, O37, S4 and the series of Delta Integrale.
The many fans of the brand from Turin today lament the car's prolonged absence from competitions, as well as the Fiat Group strategies that make no provision for the construction of models in line with Lancia traditions.

F.L. FIAT LAUREATI

La sigla F.L. non rappresenta altro che l'iniziale della Casa che ha fornito la meccanica, la FIAT, e del committente della costruzione di questo esemplare unico, l'ascolano Gustavo Laureati, che lo utilizzò in molte competizioni, compresa la Mille Miglia.

The letters F.L. are only the initials of the manufacturers supplying the mechanics, FIAT, and the client for the construction of this one-off car, Gustavo Laureati from Ascoli, who used it in many competitions, including Mille Miglia.

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 in Stati Uniti, Canada, Messico, Porto Rico, Isole Vergini, Guam, Samoa Americane, Isole Marianne, Cina, Corea del Sud e Medio Oriente.

Lincoln, which owes its name to President Abraham Lincoln, is today the luxury division of Ford Motor Company.
Lincoln was established in August 1917 by Henry M. Leland, one of the founders of Cadillac. Leland left Cadillac, already part of General Motors, during the First World War and founded the Lincoln Motor Company with his son Wilfred. At the beginning the company manufactured Liberty aircraft engines. After the war the Lincoln premises were converted for the production of luxury motorcars.
The company experienced serious financial difficulties after the conversion and on 4 February 1922 after having manufactured only 150 cars, it went into receivership and was sold to Ford Motor Company. The purchase of Lincoln was a personal success for Henry Ford, as he had been forced out of the Detroit Automobile Company by a group of investors headed by Leland. The company was renamed Cadillac in 1902 and was purchased by General Motors in 1909. It would then become the main rival of Lincoln. Following the acquisition by Ford, a decrease in prices and aesthetical modifications led to an increase in sales of the Lincoln up to 5512 cars from March to December 1922. Ando so Lincoln became of the most successful luxury brands in the United States, joining Cadillac and Packard.

From 1998 to 2002 Lincoln was part of the Premier Automotive Group, under which Ford had merged its more prestigious brands, it was removed after this time due to a new company strategy to differentiate the American brands from imported ones. More recently Lincoln ran into trouble as there was a lack of new models and it had lost ground compared to American and Japanese competitors such as Cadillac and Lexus.
Lincoln models are officially available in the USA, Canada, Mexico, Puerto Rico, The Virgin Islands, Guam, American Samoa, Marianne Islands, China, South Korea and the Middle East.

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, scindendo 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.

Even though it has retired from racing the automobile company founded by the ingenious and bizarre Colin Chapman won hundreds of races and seven Formula 1 World Championships, with drivers such as Jim Clark, Graham Hill (Damon's father), Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi and Mario Andretti.
Lotus, after the name of an exotic flower, was the nickname given to Anthony Colin Bruce Chapman's wife, who was a young Royal Air Force pilot with the dream of making racing cars.
His dream came true in 1948 with Lotus 1, which was manufactured in a few examples for a tight circle of friends and enthusiasts.
This led, in 1952, to the establishment of Lotus Engineering Ltd., one of the most surprising enterprises of the British auto industry.
Since the beginning, Lotus had had an original way of making sports cars, often totally non-conformist or finding unexpected solutions, even being accused of being exasperated or dangerous.
Lotus has been known for its revolutionary design and bold experiments in one of the most advanced fields of research, the racing car.
We can ask ourselves if this was the result of the work of only one man, Colin Chapman, ingenious and bizarre, in love with sports cars, a pilot and shrewd entrepreneur, discoverer of great drivers?
The answer is yes, if we also consider the merit of knowing how to choose the right design technicians such as Frank and Mike Costin, Keith Duckworth (inventors of the Cos-Worth engines), Harry Mundy, Len Terry, Maurice Phillippe, Tony Rudd, and so on.
Final confirmation was in 1956, with the presentation of the Lotus 11.
In 1957 there was the division of the racing sector from the car production line, and this led to the creation of the Lotus Car Ltd., a true car manufacturing house.
The Sixties and Seventies saw Lotus manufacture cars that won races (how can we forget the black and gold Formula Uno cars?) and commercially successful cars. Following Chapman's death Lotus experienced various complicated company problems.
Despite many changes in ownership, Lotus still manufactures sports cars today.

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 Pralafera.
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.

Born in Modena in 1908, Marino Brandoli is known in car manufacturing circles as "Marino". From the age of fourteen, he worked for various car manufacturers, eventually setting up the "Scuderia Subalpina" with Count Luigi Della Chiesa and Baron Vittorio Mazzonis di Pralafera.

In 1939, Marino moved to Turin where he opened a workshop in Corso Peschiera, establishing a collaboration with FIAT for the development of the sports sector.
In the years immediately after the war he worked on the fine-tuning of Fiat 1100 MM, the first sports car manufactured by Fiat after the war, participating in many races including Mille Miglia with Count della Chiesa .
Thereafter Marino also worked with the engineer Dante Giacosa on Cisitalia single seaters, with which he took part in many races.
In 1946, he worked on the final tuning of the "Testa Marino", for both Tourer class cars and Sports Cars: over five thousand cars were distributed on the market, in racing circles it was known as "Testa delle Vittorie" (Winners Head), after the victories in the 1947, 1948 and 1949 seasons.
Always in 1946, a single seater was manufactured with Fiat 1100 suspensions and frame, and a Maserati 1500 engine with the compressor removed.
In 1948, Marino together with eighteen other enthusiasts founded "Racing Club 19", which included some famous names among its drivers, names such as Alberto Ascari, Luigi and Piero Valenzano, Gino Munaron, Carlo Mario Abate and Ada Pace.
1950 saw the creation of the Berlinetta Fiat Marin" with 750 engine, followed in 1951 by the 1100 engine. Two years later it was the turn of the "Barchetta 1100", while in 1954 his friend Giovanni Michelotti designed the bodywork for sports cars that participated in various races, where his designs stood out. Marino decided to retire from the racing sector at the end of 1957 and began working with a few Italian and international companies in the field of innovation in car components. In 1958 Marino Brandoli founded a company that dealt with the design and production of safety components for cars. He died in Turin in 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. 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.

In the period between the two world wars, five of the seven Maserati brothers concentrated only on the manufacture of competition vehicles.
Carlo, the eldest, in 1907 began producing motorcycles systems for Bianchi. He died in 1911 and the work was continued by his brothers Alfieri, Ettore, Ernesto and Bindo, who founded Società Anonima Officine Alfieri Maserati in 1914. When Diatto suspended the production of race cars in 1926, the Maserati brothers bought out the cars and created their own brand, the trident, taken from the fountain of Neptune by Giambacorta, the well-known statue that is the symbol of Bologna. From that time on Maserati cars were a feature of the most famous races of the time, winning the Indianapolis 500 in 1939. Ernesto, Bindo and Ettore (after the war they would go on to found O.S.C.A.) were excellent technicians but were less talented as directors and in 1937 they were forced to sell the company to the Orsi family, who moved head office to Modena and technical management was placed in the hands of Alberto Massimino. 1947 saw the appearance of the first real Maserati road car, the A6 Sport, even though production of competition cars continued, from Sport category to Formula One.
As in the initial period of the car manufacturer, the wins came in groups.
In 1957, the decision was taken to concentrate Maserati activity to the production in series: this led to the series of Gran Turismo cars. From 1963 to 1969 there was the production of the Quattroporte, the first high-performance Italian luxury sedan. In 1969 Gruppo Orsi sold its shares in Maserati to Citroën, which resulted in an Italian engine being assembled onto a SM. Two years later, in the middle of the oil crisis, Citroën decided to liquidate Maserati. The manufacturer was saved thanks to the entrepreneurial spirit of Alejandro De Tomaso (ex-driver from Argentina who had been manufacturing interesting vehicles in Modena since 1965 and who, in 1975, had bought out Innocenti from British Leyland).
In 1984, Chrysler bought shares in the company but did not buy out the company.
In 1993, Maserati became part of the Fiat group, as did Innocenti.
Management of the Maserati group has now passed to the one-time rival 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 unita-

mente 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.

The famous "Star from Stuttgart" was the emblem of Daimler Motoren Gesellschaft already in 1909; the three-pointed star symbolised the three areas of motorization - land, sea and air - of the era.
Mercedes was instead the brand name that Daimler used for its sports vehicles starting from 1901 after Emil Jellinek, using his daughter's name, Mercedes, and driving a Daimler, won the Nice-Castellane-Nice race in 1899.
After World War I, in 1919, the name Mercedes was used to identify the entire production of the company founded by Paul Daimler.
Daimler Motoren and Benz, who had already worked together for a number of years, in 1926, decided to merge into a single company: this resulted in the creation of Daimler-Benz and the three-pointed star was surrounded by the laurel wreath, symbol of Benz.
Car production was thus named Mercedes-Benz.
Cars sporting the three-pointed Star won many races, those worthy of mention are certainly Mille Miglia in 1931 and 1955, both under the leadership of the famed engineer Neubauer.
The brand remained the property of Daimler-Benz from 1926 to 1998 and of DaimlerChrysler from 1998 to 2007. Since then, following the withdrawal of Daimler from the group resulting from the merger with Chrysler, Mercedes-Benz is the brand name of the new Daimler AG together with Maybach, McLaren (until 2009) and Smart.
Mercedes-Benz is famous throughout the world for the emblem on the bonnet of its cars, the three-pointed star, which is the distinguishing mark of Daimler, surrounded by the laurel wreath, symbol of Benz, and the words Mercedes-Benz always along the outer crown.
This year, to manifest the great feeling between the Stuttgart company and Freccia Rossa, Mercedes-Benz is once again the sole automobile sponsor of Mille Miglia.

MG (MORRIS GARAGE)

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 piroscafo, 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.

In 1922 Cecil Kimber was appointed general manager of Morris Garages Ltd. in Oxford, a company that included retail points and service centres.
The company was owned by Lord Nuffield, who also owned Morris Motor Ltd., car manufacturers.
In order to promote sales Kimber equipped a series produced Morris with a sports body. This was successful and Kimber, together with William Morris, in 1928 founded MG Car Co., having the initials Morris garage, MG, surrounded by an octagon, as the brand.
MG was one of the sports cars manufacturers that endured longest on the market; its cars not only combined a classic taste with a sports image but also offered quality and strength at an affordable price.
The successes obtained in this early period include a memorable win by K3 Magnette.
In 1933 the MG team travelled to Italy by steamboat to take part in the Mille Miglia with three Magnette. It was a triumph: Lurani

and Eyston won in the difficult 1100 Sport class with Lord Howe and Hamilton in second place.
In 1935 the company merged with Morris Motors Ltd..
Since then the name came to symbolise the sports production of Morris group, which in 1952 merged with Austin to form the British Motor Corporation, then becoming British Leyland.
The great success of the post war period was the MG A model, resulting in the bodywork of the three cars that participated in the 24 Hours of Le Mans in 1955.
Few people are aware that, from 1949 to 1958, all the Rileys were manufactured in the MG establishment, as were all the Austin Healeys as from 1957.
MG experienced the same problems as its parent company, British Motor Corporation.
The last MGs were manufactured, until its closure, by the Rover group.

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 Motoris, 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, amministrayore 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.

The names making up this brand are those of the American Nash-Kelvinator Corporation and the British Healey Motor Co.
A curious fact about the merger of these two brands is that it resulted from a casual meeting on board the Queen Elizabeth, the famous liner sailing on the Southampton -New York route (before aeroplanes were used to cross the Atlantic).

In 1949, on board the British liner, Donald Healey met George W. Mason, chief executive of Nash-Kelvinator, the American group manufacturing cars with the Nash Motors tradename and refrigerators under the Kelvinator brand.
The Englishman was returning from an unsuccessful trip to the United States, where he had tried in vain to obtain the supply of Cadillac engines from General Motors, while the American was travelling to Europe to sell his refrigerators.
The two struck up a friendship thanks to their mutual love for photography and at a dinner decided to manufacture a two-seater sports car with Nash engine.
The production of American sports cars in the post-war period was almost non-existent and Mason thought that this type of model could promote the sales of other Nash cars.
The project was finalised in 1951, with the presentation of the first Nash-Healey. Production continued until 1954, with slightly over 500 units being produced.
The history of the American manufacturer began in 1916 in Kenosha, Wisconsin. Founded by Charles W. Nash, who had already established Buick and was chairman of General Motors.
The first car appeared in 1917, when Nash Motors presented a 4-litre 6 cylinder engine with overhead valves which was an immediate success.
Nash bought out La Fayette In 1922 and Mitchell in 1924. In 1930, the price list offered 32 variations including the 3920 cc Eight Twin-Ignition.
This was a time of deep financial crisis and the Manufacturer tried to increase its market share by increasing the range: the First Series was offered in up to 28 variations.
In 1934, the style was renewed thanks to a new line of models bearing the La Fayette trademark.
In 1936, Charles W. Nash, born in 1864, began looking for a successor. Walter Chrysler suggested George W. Mason, the director of Kelvinator Corporation.
Mason initially refused to leave Kelvinator, but accepted Nash's proposal on condition that his company first be incorporated into Nash Motors.
Therefore the Nash-Kelvinator Corporation was established in January 1937.
The experience brought by Kelvinator in the refrigeration industry was applied to automobiles. In 1938, a model was presented that had an innovative ventilation and air conditioning system, as well as shift change system that used depression actuators.
The novelty in 1941, was the first car manufactured by the company to have a bearing body.
In 1946, the Ambassador Suburban Sedan had characteristic side panels in wood.
1954 was the year of change; Nash-Kelvinator Corporation announced the merger with Hudson Motor Car Company, giving rise to AMC, the American Motor Corporation, considered to be the largest merger in the American automobile industry, at the time.
After 1957, Nash models were marketed under the Rambler tradename.
In 1970, the group bought out Kaiser-Jeep, manufacturer of the famous military off-road vehicle.
In 1979 market difficulties and fierce competition led the company to seek a partner, and a collaboration was set up with the French manufacturer Renault.
This agreement came to an end in 1987, when the group was bought over by Chrysler Corporation, becoming the current DaimlerChrysler AG, following the merger with the German company Daimler-Benz.
Healey Motor Co is described in the relative card.

O.M. (OFFICINE MECCANICHE)

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.

Even if it is no longer in existence, incorporated into the Iveco group, OM is one the automobile brands with the longest history: it ap-

peared in 1849 in Milan with the construction of carriages.
In 1917 the Milan company with the unusual company name of "Società anonima Officine Meccaniche già Miani, Silvestri & C., A. Grondona, Comi & C", acquired the premises in Brescia of Brixia Zust, that had been manufacturing automobiles since the turn of the century.
The first car bearing the O.M. brand was put onto the market in 1918.
Before beginning manufacturing trucks, it produced a large number of cars, many of which won competitions in the early years of the century throughout Europe.
The list of successes is infinite: the one most worthy of mention was winning a home race, in Brescia, at the first "Coppa delle Mille Miglia".
In 1928 the name changed to O.M. Fabbrica Bresciana Automobili.
In 1930 Officine Meccaniche suspended the manufacture of cars, to the regret of many.
A curios fact: the OM trademark was so well respected abroad that the British importer of the brand chose to purchase old frames and engines and equipped them with new bodies in order to keep them on the market. In this way, models were sold in Great Britain that had never existed in Italy, until 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 Villoresi. 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.

The initials O.S.C.A. stand for "Officine Specializzate Costruzione Automobili", a company founded in 1947 by the Maserati brothers to allow them to give vent to their love of competitive racing, after Maserati was sold, shortly before the war.
Their first car prima the MT4, a 1100 cc sports car that surprised everyone by winning, debuted at the Naples Grand Prix in 1948, driven by Gigi Villoresi. This was followed by a win on the Garda Circuit, at Salò and an infinite series of wins both on track and on road, in the sports category.
Success arrived through the constant development of the racing models and the skills of the two drivers, the famous Luigi Fagioli and the unknown – for the moment – Giulio Cabianca.
Thanks mainly to Cabianca, O.S.C.A. achieved 10 class victories in Mille Miglia.
In 1950 the Maserati brothers were able to return to their great love: single seater Grand Prixs. In those years Formula One regulations required the use of 1500 cc engines with compressor or 4500 cc aspirated engines. The Italian and British brands all chose to use the compressor engine. Ernesto Maserati decided instead to design a large twelve cylinder 4.500 cc engine without compressor.

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 Com-

pany, 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 la 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.

Founded on 21 August 1897, in Lansing, Michigan, by Ransom Eli Olds, Frank Clark and other partners, with the name Olds Motor Vehicle Company, the Oldsmobile is a historic American car manufacturer in business from 1897 to 2004. For almost all its entire life it was part of the General Motors Group, manufacturing approximately 35 million vehicles.
It held the title of the oldest American car manufacturer, fourth in the world after the German Daimler-Motoren-Gesellschaft, the French Panhard et Levassor and Peugeot, and the Czech Tatra.
Under the general management of R.E. Olds, in the early years the company manufactured electrical tricycles and quadricycles, while trying to develop the prototype that Olds and Clark had made in 1895.
Sales were not exceptional, and at the end of 1898 the company found itself with a large deficit, but also with a new prototype that could be produced in series and which would have attracted new investors.
In 1899 the company was re-founded with the intervention of E.W. Russel, H. Russel and S.L. Smith, and a capital of 350.000 dollars.
A new plant was built in Detroit - the first of the automobile production plants that would make this the world capital of the automobile - and the company was chaired by Smith, while Olds took the position as managing director.
1901 saw the creation of the Curved Dash, the first assembly line car of the car manufacturer.
The Curved Dash was the first car to be assembled on a modern assembly line. It was only after this that the concept of an assembly line was improved and then applied on a large scale by Henry Ford for his Model T.
Old's new approach to work organisation led him to increase his car production five-fold, passing from 425 cars in 1901 to 2.500 in 1902.
Surprisingly the company remained independent until 1908, when it was purchased by General Motors.
In the Thirties and in the years that followed, Oldsmobile would associate two numbers to the name of the model, the first showed the type of body (represented by the numbers 6, 7, 8 and 9) and the second number the type of engine, if it had 6 or 8 cylinders, with numbers from 66 to 98.
Already before the outbreak of WWII the models had the first semi-automatic transmission, and thereafter they were fully automatic.
During the war, production was converted to materials for the war

effort and the first cars of the post-war period were manufactured only at the end of 1945. The image of the company in the early years after the war was associated with its new V8 engine which offered far more power than its counterparts.
Oldsmobile, which was positioned halfway between the brands Pontiac and Buick within General Motors, was also used to introduce some innovation onto the American car manufacturing market, such as the removable hard top, the turbo-compressed engine and front wheel drive.
Its popularity on the national market continued to grow until the Eighties, which heralded the start of its slow decline, with the parent company eventually deciding to close production in 2000. The final closure came about on 29 April 2004, when the last vehicle, the Alero model, left the production line.

PAGANELLI

Il nome di Sabatino Paganelli identifica uno dei tanti geniali artigiani italiani che, tra la fine degli anni Quaranta e la metà dei Cinquanta, trasformavano vetture di serie in vetture da competizione, costruendo in proprio anche alcune vetture complete.
Paganelli, nella sua officina napoletana, costruì numerose piccole sport, spesso con la carrozzeria a siluro, con parafanghi staccati, utilizzando varie meccaniche; i motori da lui preferiti erano però quelli Lancia, dei quali divenne un rinomato specialista. Le sue vetture più performanti erano delle barchette, per le corse nella categoria sport, che sfruttavano la raffinata meccanica della Lancia Aprilia, sovente aumentato di cilindrata al limite della categoria due litri.
Paganelli fu il primo costruttore del Centro-Sud d'Italia a vincere il Campionato Italiano, nel 1939, con una sua vettura con meccanica Aprilia e carrozzata Touring, condotta dal partenopeo Luigi Bellucci.

The name Sabatino Paganelli identifies one of the many ingenious Italian craftsmen who, at the end of the Forties and midway through the Fifties, were transforming series cars into competition cars, manufacturing even complete cars, on their own.
Paganelli, in his workshop in Naples, built many small sports cars, often with a torpedo-shape body, detached mudguards, using various mechanics. The engines he preferred were those of Lancia, and he was a well-known specialist in this field. His best-performing cars were the two-seater sports cars (barchette), for sports category races, which used the refined mechanics of the Lancia Aprilia, frequently with increased cylinder capacity to the limits of the two-litre category.
Paganelli was the first manufacturer in Centre-Southern Italy to win an Italian Championship, in 1939, on one of his cars with Aprilia mechanics and Touring bodywork, driven by the Neapolitan Luigi Bellucci.

PANHARD ET LEVASSOR

La Panhard Et Levassor, o Panhard come più semplicemente è conosciuta, è stata - con la Peugeot - la più antica Casa francese di autoveicoli con motore a combustione interna. Fu infatti fondata a Parigi nel 1845, prendendo nel 1886 il nome dai due soci, René Panhard ed Èmile Levassor.
La prima vettura marciante - in realtà poco più di un carretto a motore, risale al 1891.
Le vetture prodotte a Parigi furono comunque quelle tecnologicamente più evolute fino ai primi del Ventesimo secolo.
Il periodo di maggior fulgore dell'azienda ebbe inizio dopo la Prima Guerra Mondiale, quando ad assumerne la conduzione fu Paul Panhard, nipote di René.
Il giovane Panhard si rivelò tecnico creativo e di valore, che progettò, prima della Seconda Guerra Mondiale, vetture tecnicamente all'avanguardia, che seppero battere anche parecchi record.
Finita la guerra, con la forzata interruzione della produzione, la panhard et Levassor confermò la tendenza a privilegiare le vetture sofisticate e originali: nel 1947 acquistò i diritti del progetto dell'ing. Grégoire per una vetturetta a trazione anteriore, con motore bicilindrico raffreddato ad aria.
Nacque così la Dyna, con l'originale bicilindrico con cilindri contrapposti orizzontalmente di 610 cc e la carrozzeria in alluminio. La trazione, nel rispetto del progetto originario, era anteriore, a testimonianza dell'alto livello tecnologico raggiunto da questa Casa nei primi anni del dopoguerra.
Nel 1950 la produzione annua passò le 10.000 unità; il successo fu lo spunto per la presentazione di una versione sportiva. Fu quindi la volta delle DB-Panhard e delle Monopole-Panhard, che si distinsero alla 24 Ore di Le Mans e al Rally di Montecarlo.
Alla Mille Miglia vinsero, in particolare con le vetture carrozzate da Allemano, nell'ordine: la Classe 750 Utilitarie nel 1951, la Classe 750 Gran Turismo e la Classe 750 Sport nel 1952, la Classe 750 Sport nel 1953, nel 1954 e nel 1955, la Classe da 750cc a 1000cc Serie Speciale Gran Turismo nel 1956 e nel 1957.
Ai primi anni Cinquanta risale l'accordo di collaborazione con la Citroën, per la quale la Panhard costruiva la versione commerciale della 2 CV.
A seguito di una lunga cooperazione tra le due Case, nel 1965, dopo un periodo di vendite esigue, la Panhard et Levassor venne assorbita dalla Citroën, anche se modelli Panhard sono stati prodotti fino al 1967.

Panhard Et Levassor, or Panhard as it is more commonly known, was - together with Peugeot - the oldest French car manufacturer of vehicles with internal combustion engine. It was founded in Paris in 1845, and in 1886 it took on the names of its two founders, René Panhard and Èmile Levassor.
The first running vehicle - actually little more than a motorised carriage, dates from 1891.
The vehicles manufactured in Paris were nonetheless technologically avant-garde until the early Twentieth century.
The time of greater company activity began after World War I, when Paul Panhard, René's grandson, took over the running of the company.
The young Panhard turned out to be technically creative and talented, and before the first world war he designed technically avant-garde cars that set many records.
After the war there was the forced interruption of production, and panhard et Levassor confirmed the trend to favour sophisticated and original cars: in 1947 they purchased Engineer Grégoire's design for a front-drive car, with air-cooled two-cylinder engine.
This resulted in the Dyna, which had the original two cylinder set horizontally giving a displacement of 610 cc and an aluminium body.
In keeping with the original design, it was a front-wheel drive, proving the high level of technology achieved by the manufacturer in the early years following the war.
In 1950 annual production exceeded 10.000 units; this success favoured the production of a sports model. This resulted in the DB-Panhard and Monopole-Panhard, which were highly successful at the 24 Hours of Le Mans and the Montecarlo Rally.
At Mille Miglia they won specifically with cars having Allemano bodywork, in this order: Class 750 Compact in 1951, Classe 750 Gran Turismo and Classe 750 Sport in 1952, Classe 750 Sport in 1953, in 1954 and in 1955, Classe from 750cc to 1000cc Serie Speciale Gran Turismo in 1956 and in 1957.
A collaboration agreement was reached with Citroën in the early Fifties, resulting in Panhard manufacturing the commercial version of the 2 CV.
There followed a lengthy collaboration between the two manufacturers, and in 1965, after a period of reduced sales, Panhard et Levassor was incorporated into Citroën, even if Panhard models continued to be manufactured until 1967.

PARISOTTO - PASQUALIN

Il cognome che distingue una piccola serie di poco più di dieci barchette sport è quello del ragionier Alessandro Parisotto, soprannominato "fasso tutto mi".
Nel 1949, Parisotto fu fondatore della Scuderia Patavium di Padova. Deciso a dotare i suoi piloti di un parco vetture, nel 1950 ne commissionò alcune ad Armando Pasqualin. Il tecnico, che correva con lo pseudonimo di "Toni Rosso", possedeva un'officina a Padova dove, oltre a preparare le meccaniche, costruiva direttamente i telai tubolari, per i quali ottenne una discreta nomea.
Nel 1952, sempre con il telaio disegnato da Pasqualin, Parisotto commissionò l'allestimento di nove esemplari all'officina di Cesare Rizzato a Padova.
I motori utilizzati furono di derivazione Fiat, Lancia e Jap.

The surname characterising a small series of just over ten sport barchetta roadsters, is Alessandro Parisotto, nicknamed "fasso tutto mi" (I do it all).
In 1949, Parisotto founded Scuderia Patavium of Padova. He was determined to equip his drivers with a fleet of cars, in 1950 he commissioned a few cars from Armando Pasqualin. The technician, who raced under the pseudonym of "Toni Rosso", had a workshop in Padova where, over and above preparing the mechanics, he manufactured tubular chassis himself, and had built up quite a name for himself in this field.
In 1952, using the chassis designed by Pasqualin, Parisotto commissioned the fitting of nine cars from the Cesare Rizzato workshop in Padova.
Fiat, Lancia and Jap engines were used on these cars.

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 Eugéne 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.

Peugeot is a French car and motorcycle manufacturing company which today is part of the PSA Peugeot Citroën group, under the control of the Peugeot family.
Today, like when the company began, the Peugeot empire is always linked to the family who has always lived in the neighbourhood of Sochaux and Montbéliard, in Franche- Compté. The family has ancient roots, it was already well-known in the XVth century.
Following various changes in the company, which was founded in the eighteenth century, the first cars manufactured by the French company date from 1890 and these had four gears, 2 CV and reached a speed of 20 km/h. The petrol engine of the time was a two-cylinder Daimler, which would then be replaced by a Peugeot engine. Daimler engines used in the early Peugeots did not come directly from Germany, but were supplied by Peugeot from Panhard & Levassor, with which Armand Peugeot had excellent relations.
In 1897, Peugeot officially registered its brand name: in a legal point of view Peugeot is therefore a car manufacturer which was founded in 1897 but, as mentioned before, company activity in this sector had actually begun 8 years previously. In fact, the foundation of Société des Automobiles Peugeot was also due to another reason: while Armand Peugeot became increasingly confident about his car, after having begun quietly, this was not the case for his cousins, who did not have much faith in the future of the automobile industry. Armand Peugeot therefore separated automobile production from other activities. The Société des Automobiles Peugeot was therefore established at Audincourt, while Eugéne Peugeot continued with the production of bicycles and tools.
This led to a long history where the house sporting the Lion overcame many problems and periods of great crisis, becoming an increasingly consolidated company.
In 1976, with the purchase of 90% of the shares in Citroën, there was the foundation of PSA Peugeot-Citroën, more commonly known as PSA Group.

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 "maggiolino".
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 joinventure 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 boxster raffreddato ad aria, è sopravvissuto fino ai giorni nostri.

At the end of the Second World War, Ferdinand and Ferry Porsche, father and son, were in prison in France.
In 1931 Ferdinand (who was a designer for Mercedes) had set up Porsche Konstruktionbüro, an avant-garde centre for the design of automobiles for the German car manufacturers.

The first car was designed on behalf of Wanderer; in 1936, for Auto Union, they designed the project for the incredible single-seater with a central engine. In 1938 they made the prototype of a car which has came to be part of twentieth century history, the Volkswagen known in the post-war period as the "Beetle".
In 1946 the recently freed Ferry joined his former employees in Carinthia, where they opened a workshop to repair Volkswagens. in 1947 his father was freed, and they signed an agreement with Volkswagen whereby – with the commitment of not manufacturing cars in competition – they could use the pieces they needed to manufacture a sports car, project 356.
For Ferdinand Porsche this was finally the opportunity to build a car that would bear his name.
In 1950 the production house returned to Germany, to Zuffenhausen, near Stuttgart.
The following year the 356 obtained its first, very prestigious victory in its class at Le Mans, but also saw the death of Ferdinand; the company thus passed into the hands of Ferry and his sister, Louise Piech.
In 1952, thanks to the class victory achieved at Mille Miglia (the first of a long series) Ferry decided to open a racing sector in order to manufacture cars for competitions, like the 550.
The 356 continued to develop, continuously increasing the cylinder capacity, and in 1965 were replaced by the 911.
In the various versions, aspirated and turbo, with two or four-wheel drive, the 911 is undoubtedly one of the most important cars in the history of the automobile.
It is interesting to note how, even if it lasted only six years, the joint-venture agreement that resulted in the Volkswagen-Porsche trade name in 1969, led to the production of the mid-engined 914.
The "all back" Porsche (and Volkswagen) with air-cooled boxer engine, is still used even today.

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 F1, per quattro volte Campione del Mondo con Sebastian Vettel.

All great industries have had a key person: in this case he was Louis Renault, who, when he was 14 years old and after having befriended Léon Serpollet, the pioneer of steam automobiles - used to disman-

tle engines in the garden of his home.
This love of mechanics led him, when he was 20, to open a workshop in the outlying building of a family villa in, in Billancourt.
It was here, in 1898, using the base of a De Dion Bouton tricycle, that he built a quadricycle with three gears and reverse gear, which he patented.
Having expectedly received sales orders, in 1899, at barely 22 years of age, he founded the Société Renault Frères, helped by his brothers. That same year Renault presented his first car with internal steering.
In the first year he sold 71 vehicles: six years later he sold 1179, manufactured by 800 workers. In 1906, there were 1500 Renault taxis travelling around Paris, so successful that orders for another 1.100 units arrived from London.
At the start of the First World War, production had reached 10.000 units per year, with 5.200 employees.
The company was really successful and continued to produce new models - in 1937 it also had a bearing body - until the outbreak of the war.
In order to protect his company, Louis Renault agreed to cooperate with the German invaders. In 1944, accused of being a collaborationist for the Nazis, Renault was arrested and died in prison a few months later.
In January 1945, following a decree by President De Gaulle, Renault became a Régie National, i.e. under the direct management of the state. Production started again in 1946, with the success of the 4CV, which had been designed in secret during WWII.
This car was hugely successful, and was used for races until 1962.
Sports victories were mainly thanks to Jean Rédélé.
As well as being a driver for the Renault team, Rédélé, also owned a dealership in Dieppe.
His dream was to produce a car with which to participate in the "most beautiful race in the world": Mille Miglia. In 1952 he achieved this dream with streamlined bodywork (by the Italian Michelotti) on Renault 4 CV mechanics. It was immediately successful, winning the 750 sport class, repeated in 1954.
Inspired by the many requests received, Rédélé started to manufacture his own car, called the Alpine A 106 Mille Miglia. His cars did not take long to be successful (also at the Montecarlo rally) and the workshop at Dieppe, in France, became a factory, with the cars being sold by Renault.
Effectively, Alpine became the Renault racing team, and was finally incorporated into the company in 1973.
In 1975 an independent division was created, Renault Sport, which scheduled a programme for the entry into Formula One in 1977, using the famous turbo-compressed engines.
When it withdrew in 1986, it had achieved 20 victories and 50 pole-positions.
In all the victories achieved by the French turbo engines, it is worth mentioning that of Le Mans in 1978, with the Alpine A422. In 1989, the company returned to Formula One, where it supplied V10 engines to the Williams and Benetton teams, that both won World championships.
Recently, Renault has supplied the engine for the F1 Red-Bull, four-time World Champion with Sebastian Vettel.

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.

Riley was set up to manufacture motorcycles and produced its first automobile in 1898 in Coventry, the English city where there are many other prestigious brands.
Despite having a rather small manufacturer, Victor Riley become famous for the attention he paid to small and elegant cars, known for their powerful engines.
From the end of the Twenties to the early Thirties, he manufactured some of the best small sports cars in the world.
Riley had an excellent name in those years thanks to the many races won all over (Tourist Trophy, Brooklands, Goodwood) with its small, sturdy and very fast cars.
Ironically its most prestigious result was not a win, but a second place overall at the 24 Hours of Le Mans in 1934, behind an Alfa Romeo 8C 2300 and in front of other much more powerful cars.
At Le Mans the Rileys also won a number of races in their class.

Too many models on the price list and insufficient capital forced the company to be sold to Morris in 1938.
When Morris was incorporated into the B.M.C. Group (British Motor Corporation), from 1965 to 1968, a sedan was produced, with the Riley brand name.

ROVELLI

L'ingegner Angelo Rovelli, nato a Olgiate Olona nel 1917 e mancato a Zurigo nel 1990, è stato un imprenditore italiano. Raggiunse la massima notorietà negli anni '70, quando fu proprietario del gruppo chimico SIR - Società Italiana Resine, che lo portò a scontrarsi con gli interessi di Eni e Montedison, nella famosa una "guerra chimica", con pesanti risvolti giudiziari.
Laureato in ingegneria, progettò l'assemblamento di alcune vetture sportive, con parti di diverse marche, con le quali prese parte ad alcune competizioni alla fine degli anni Quaranta.

The engineer Angelo Rovelli was born in Olgiate Olona in 1917 died in Zurich in 1990. He was an Italian businessman. He became famous during the '70s, when he became the proprietor of the SIR - Società Italiana Resine - chemical group, which caused him to come into conflict with Eni and Montedison, in the famous "chemical conflict ", leading to serious legal consequences.
He had a degree in engineering and designed the assembly of some sports cars, with designing parts for various brands, with which he competed in competitions until the end of the Forties.

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 interiori 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.

Rover was a British car manufacturer with head office in Longbridge, Birmingham. It operated as an independent company from 1877 to 1967; thereafter, Rover continued to survive as a brand, firstly within British Leyland (1967-1981), then in the Austin Rover Group (1981-1988), Rover Group (1988-2000) and lastly in MG Rover Group (2000-2005). Following the closure of the MG Rover Group, rights of use of the Rover brand name passed firstly to Ford (2006) and then to the Indian Tata Group (2008). Rover began operating in 1861 in Coventry, where James Starley and Josiah Turner founded a small workshop to

manufacture sewing machines. Production was extended in 1869 to include bicycles and tricycles, and shortly thereafter the fifteen-year-old John Kemp Starley joined the company. He was the founder's nephew and soon became very skilled in building two-wheeled vehicles, and the inventor of many technical innovations. In 1877 John Starley left his uncle's company and together with William Sutton decided to set up a workshop focussing only on bicycles, always in Coventry, under the name JK Starley, Sutton & Co. After a few years of alternating fortunes, the new company was able to expand and became very famous as from 1884, when Starley invented and put into production the Safety Bicycle model, namely the first modern bicycle with chain transmission and wheels of the same size. The first motorised vehicle was a prototype of an electrical tricycle designed by Starley in 1888 and never put into production. In 1896 the company changed its name to Rover Cycle Company, taking the name from its model "Rover"; a complicated tricycle that had to be activated by the upper and lower limbs, placed on the market in 1884 with little success. Starley died in 1901, thereafter the company was run by Harry Smith who concentrated on automobiles. Initially tricycles were manufactured, equipped with Peugeot engines 2,5 HP. The first car was the 8 hp (1904) nonetheless after this production moved almost exclusively to the aeronautical sector because of the two world wars, when only models of the range available in the early 1920s and a few models of motorcycles, were manufactured. The real rebirth of the company came about in 1949 with the production of a car that made history, the P4, this was followed in '58 by the larger and more comfortable P5. Various other models followed, in particular sedans , which were very successful and won international prizes such as the Car of the Year won in 1964 by Rover 2000.

In 1967 the company became part of British Leyland, which acquired the buildings, employees and rights to use the trade mark. Production was divided among the other British Leyland factories, leaving of the manufacture of the Land Rover in the original premises.

In 2008 the Indian giant Tata Motors bought over the production rights from Ford for the brands Rover, Land Rover, Jaguar and other minor, no longer active, brands of automobiles such as Daimler and Lanchester.

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, il19 dicembre 2011 Saab ha presentato istanza di fallimento presso la Corte Svedese.

SAAB is the acronym of Svenska Aeroplan AktieBolaget ("Swedish aeroplane corporation"). It was founded in 1937 as an industry specialising in the production of aeroplanes, with head office in Linköping in western Sweden. Immediately after the end of the Second World War, the company diversified its activity to include other sectors, such as automobiles (producing its first model of car on 10 June 1947) and computers.

Over the years SAAB Group experienced many changes in management, initially merging with a truck manufacturer, Scania-Vabis and the official name became Saab-Scania AB, which remained the same from 1969 to 1995.

In 1990, General Motors bought out the 51% of the company that was concerned with the production of cars, acquiring the remaining 49% ten years later. In August 2009, following the crisis in the car industry the previous year, which had severely affected GM, an agreement was signed whereby, in the following year, Saab Automobiles would pass to the car manufacturer Koenigsegg but this agreement later fell through.

The Dutch automobile company Spyker, which specialised in sports cars, later joined the negotiations but after various ordeals, on 19 December 2011 Saab filed for bankruptcy at the Swedish Court.

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.

In 1890, the French entrepreneur Émile Salmson founded a company specialising in the construction of hydraulic pumps, quickly managing to build an excellent reputation with the high quality of his products. In the field of hydraulics, Salmson has always enjoyed great fame, so much so that it is still in production today.
The Société des moteurs Salmson, or more simply Salmson, has, since the early years of the twentieth century, focussed also on the manufacture of radial aeronautical engines, mainly during the first world war. Thereafter is became an automobile manufacturer, in operation from 1922 to 1957, for which it is famous. Emile Salmson, died shortly before this time and the company management passed to Emile Petit.
At the end of WW1, the flow of orders for the stellar engines of the aeronautical division of Salmson, used on aircraft, almost totally dried up. He therefore decided to focus on automobiles, which were becoming an interesting business proposition, full of promise.
Emile Petit was a highly talented engineer and in 1922 he designed and manufactured the car with the Salmson brand, the AL3, a car that started out as an autocycle, but over the years it underwent various changes, becoming a more complete car. The AL3 gave the French manufacturer the opportunity to become known in the sporting field, where it was proven to be the only vehicle able to regularly beat the fearsome Amilcar.
At the end of the nineteen twenties, there was the development of the S6, a car with 6-cylinder engine, and the S4, a car manufactured in many series, with different bodyworks, engines and wheelbase.
With this model Salmson reached the eve of the outbreak of WWII. At the end of the conflict, the price list one again proposed the latest development in the S4 up to 1951 when a new car was introduced, the Randonnée, as fascinating as it was outdated in its mechanics. The arrival of the 2300 Sport brought a breath of fresh air in the mechanics of the Salmson range at the start of the Fifties. Both models were produced in limited numbers: in 1957, Salmson was incorporated into Renault.

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.

S.I.A.T.A. was founded in Turin in 1926 by Giorgio Ambrosini, later joined by his son Renato. It is worth mentioning that various sources give different interpretations of the acronym of the company. Some say the compete name is "Società Italiana Trasformazioni Auto-Aviatorie" (Italian Companies for Auto-Aeroplane Transformations", for others the "A" simply stands for "Automobilistiche" (automobiles); for the Americans (who love these cars) it means "Società Italiana Auto Trasformazione Accessori " (Italian company for the Transformation of Accessories)(!).
Mille Ruote, The automobile "bible", published in the Seventies by Editrice Domus (Quattroruote and Ruoteclassiche) states it is "Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche" (Italian Company for the Application of Automobile Transformations).
Some Mille Miglia competitors have registered their cars as: Società Italiana Applicazioni Tecniche AutoAviatorie. The mystery deepens ...
Whatever the correct name of the manufacturer from Turin, initial production concerned separate parts for automobiles. Before the war S.I.A.T.A. was famous for its modifications of Fiat 508 engines, particularly the heads.
After the war, the Ambrosinis, while continuing their previous work, decided to begin manufacturing their own cars, acquiring the mechanical parts from external suppliers.
The first S.I.A.T.A. creations were small sports cars with engines that originated mainly from Fiat; in some cases also American Crosley engines were used, especially for exports to the USA.
After this time, production concerned tourismo cars on Fiat base, such as Amica and Daina, or refined Gran Turismo on Fiat 8V base.
At the end of the Fifties, following a business agreement, a few S.I.A.T.A.-Abarth were manufactured, derived from Fiat 600.
After the presentation of other models manufactured in limited series and always using FIAT as a mechanical base, S.I.A.T.A. stopped its company activity in 1970.

SIMCA

La SIMCA (acronimo dal francese Société Industrielle de Mécanique et Carroserie Automobile) fu una casa automobilistica e motociclistica francese, fondata a Nanterre nel 1935 da Enrico Teodoro Pigozzi e definitivamente dismessa nel 1990.
I primi sviluppi della Simca furono strettamente legati a quelli della Fiat, vendendo auto in Francia con la dicitura Fiat France. Già dall'anno seguente la Simca raggiunse una maggiore autonomia ed iniziò a vendere con il nome di Fiat Simca: le vetture erano comunque chiaramente derivanti dalla casa torinese. I primi modelli furono la Simca 5 e la Simca 6, che riprendevano la Fiat 500 Topolino nelle versioni B e C e la Simca 8 derivante invece dalla 508C Balilla.
Nel 1939, su commissione del Governo francese, l'azienda produsse anche una motocicletta, la "350 TAF", destinata ad uso militare.
Dopo l'interruzione della produzione a causa del conflitto mondiale la casa italo-francese iniziò dal 1948 il progetto di una nuova vettura che vide la luce nel 1951: fu la prima Simca totalmente francese e si chiamava Simca 9 Aronde, ovvero rondine in italiano. La prima serie dell'Aronde, la cui produzione si arrestò nel 1959, riuscì a vendere circa un milione di vetture, con un'ampia distribuzione nel mercato statunitense.
La Simca conobbe in questi anni un grande sviluppo con l'acquisizione della Talbot, di UNIC, di SOMECA e di Ford SAF, diventando la seconda Casa francese, dietro Renault. La casa di Nanterre iniziò quindi la produzione di una vettura di classe superiore: la Simca Vedette che derivava da un precedente modello Ford.
Il successo della Simca non mancò di interessare altre grandi Case, in particolare Chrysler che iniziò un lento assunzione delle azioni francesi a partire dal 1958.
Per inserirsi nel settore delle utilitarie, la Simca chiese la collaborazione della Fiat che progettò una piccola e moderna quattro porte, la Simca 1000, presentata nel 1961 al Salone di Parigi.
Alla metà degli anni Sessanta, dopo la morte di Pigozzi, sostituito da Georges Hereil, la FIAT cedette le proprie azioni alla Chrysler che raggiunse la quota maggioritaria del 65% e si pose alla guida dell'azienda, in quel momento particolarmente fiorente grazie al successo commerciale del modello "1000" e l'avanzata fase di prototipale della "1100" che si laureò nel 1972 auto più venduta in Francia.
Non mancarono, però, i problemi, determinati dall'abbandono del ruolo di direttore tecnico da parte di Rudolf Hruska che preferì accettare l'offerta dell'Alfa Romeo, seguito dall'intero staff tecnico.
Ma nel frattempo era già arrivata la fine per il marchio francese. Infatti nel 1970 la Chrysler che ormai possedeva il 99% della Simca, ri-

levò totalmente il marchio che divenne Chrysler France. Per sostituire la Simca 1500, in produzione dal 1970 al 1973 il neonato marchio franco-americano mise in produzione la Simca 160/180 che tuttavia non ebbe il successo sperato. La sostituzione della 1500 avvenne invece nel 1975, con la Chrysler Simca 1307-1308 che venne insignita l'anno seguente del premio "Auto dell'anno".
La crisi della casa madre statunitense nella seconda metà degli anni Settanta si accentuò talmente che la Chrysler France, nel 1978, fu acquisita dal Gruppo PSA, il quale decise di sopprimere il marchio Simca, dal 1980, allo scopo di non creare concorrenza interna al gruppo, già possessore della Peugeot e della Citroën. Il Gruppo PSA diede comunque corso alle realizzazioni programmate e continuò la produzione dei modelli Simca, ancora validi e richiesti dal mercato; prima con il marchio Simca-Talbot e poi solo Talbot. Un tempo esaurita ogni residua possibilità di sfruttamento dei prodotti Simca, nel 1990, anche il marchio Talbot venne tolto dai listini.

SIMCA is the acronym of the French "Société Industrielle de Mécanique et Carroserie Automobile". It was a French manufacturer of cars and motorcycles founded in Nanterre in 1935 by Enrico Teodoro Pigozzi. It closed definitively in 1990.
The first developments of Simca were closely linked to those of Fiat, cars wer sold in France with the wording Fiat France. The following year Simca became moder independent and started selling with the name Fiat Simca. The cars were nonetheless clearly derived from the Turin house. The first models were the Simca 5 and Simca 6, which echoed the Fiat 500 Topolino in the versions B and C and the Simca 8 which instead came from the 508C Balilla.
In 1939, commissioned by the French government, the company also manufactured a motorcycle, the "350 TAF", for military use.
Production was halted during the send world war, and afterwards, in 1948, the Italo-French manufacturer designed a new car which was manufactured in 1951. It was the first totally French Simca and it was called Simca 9 Aronde, i.e. swallow in French. The first Aronde series sold about one million copies, with a large number being sold in the United States. Production ceased in 1959.
In these years, Simca experienced great growth with the acquisition of Talbot, UNIC, SOMECA and Ford SAF, becoming the second largest French manufacturer, after Renault. The Nanterre manufacturer started producing a superior class car: the Simca Vedette that was developed from a previous Ford model.
The success of Simca also captured the interest of other large manufacturers, in particular of Chrysler, that slowly began to buy up the French shares, starting from 1958.
To be part of the compact car market, Simca asked for the collaboration of Fiat that designed a small modern four-door car, the Simca 1000, presented in 1961 at the Paris Motor Show.
In the mod Seventies, following the death of Pigozzi, replaced by Georges Hereil, FIAT sold its shares to Chrysler, that now was the majority shareholder, with 65% and took over the company. It was a particularly favourable moment, due to the business success of the "1000" and the advanced development of the prototype of the "1100" which in 1972 became the most sold car in France.
Nonetheless, there were problems following the resignation of the technical director Rudolf Hruska who preferred to accept the offer of Alfa Romeo, followed by that of the entire technical staff.
Meanwhile, the French brand had already read the end of the line. In 1970 Chrysler, that already owned 99% of Simca, bought out the all shares in the brand, becoming Chrysler France. To replace the Simca 1500, in production from 1970 to 1973 the new French-American brand, put the Simca 160/180 into production, but this was not as successful as it was hoped. The replacement of the 1500 came about in 1975, with the Chrysler Simca 1307-1308 that won "Car of the Year" the following year.
The crisis experienced by the American parent company in the second half of the Seventies worsened to such an extent that in 1978 Chrysler France was acquired by the PSA Group, which decided to suppress the Simca brand as from 1980, in order not to create competition within the group, as it already had Peugeot and Citroën. The PSA Group continued with the projects already underway and continued with the production of Simca models which were still valid and were still requested by the market; at first with the Simca-Talbot and thereafter only Talbot. Once all the opportunities for exploiting the Simca products had been exhausted, in 1990, the brand name Talbot was also taken off the market.

SS

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

This history of SS Cars Ltd. is described with that of Jaguar.

STANGA

La famiglia Stanga, originaria di Orzinuovi nella bassa bresciana, fa parte di quei nuclei famigliari con gli ottani nel sangue. La loro attività cominciò nel dopoguerra.
Appassionati di corse, gli Stanga non si limitavano a prendere parte alle corse, ma – nella loro officina - allestivano piccole sport, abit-

ualmente con telaio tubolare e carrozzeria in alluminio, su base meccanica Fiat e Fiat/Giannini.
La loro specialità fu la classe 750 cc. Per ottenere motori di questa cilindrata, gli Stanga, maggioravano i motori delle Topolino o riducevano i 1100 Fiat.
Il più noto tra i fratelli Stanga fu Gianfranco, segnalatosi all'attenzione del pubblico per i due secondi posti ottenuti nella classe 750 cc alle Mille Miglia del 1950 e 1951, in compagnia di Camillo.
Con il terzo fratello, Sandro, disputarono altre edizioni della Mille Miglia e molte altre corse.
Gianfranco si specializzò poi nelle corse in salita, vincendo – tra l'altro – il Campionato della Montagna nel 1960 con una OSCA.
I tre, con l'altro fratello Mario, si dedicarono, con quella perizia artigianale e quella geniale e costante applicazione tipica della loro terra, alla loro officina. Gli stretti legami con la Fiat li portarono a trasformare l'attività in concessionarie della Casa torinese.

The Stanga family was originally from Orzinuovi in the lower Brescia area and was one of those families with octane in the blood. Their company began after the war.
Lovers of racing, the Stanga family did not only participate in the races, but also set up small sports cars in their workshop, usually using tubular frames and aluminium bodies on Fiat and Fiat/Giannini mechanical base.
Their speciality was the 750 cc class. To obtain motors in this cylinder class they would improve the engines of the Topolino or would reduce that of the 1100 Fiat.
Gianfranco was the better known of the Stanga brothers, he came to the attention of the public due to the two second places obtained in the 750 cc class at Mille Miglia in 1950 and 1951, with Camillo.
With the third brother, Sandro, they competed in other editions of Miglia and many other races.
Gianfranco then specialised in uphill races, and won the Championship of the Mountains in 1960 in an OSCA, among others.
These three brothers, joined by another brother Mario, with artisan craftsmanship and ingenious and constant application typical of their land, all worked in their workshop. The close links with Fiat led them to transform their activity into a dealership for the Turin company.

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.

Stanguellini is a brand that can be considered as being the start of the great motoring tradition of Modena.
It dates back to 1879, when the company was founded by Celso Stanguellini. The change to the automobile sector however only took place twenty years later. It would be only in 1929 that Vittorio Stanguellini, then only 19 years old, would succeed his father and give rise to the preparation of sports cars - F1 engines in particular - and the construction of sports cars that would make him famous.
In 1938, as well as supplies for third party clients, Stanguellini decided to participate in races and founded Squadra Stanguellini.
Technically, the collaboration with Carrozzeria Torricelli in Modena is worthy of note.
In the years immediately following the war, thanks to the easy use of tubular frames, excellent transformations of the 1100 Fiat and a collaboration with the engineer Massimino, Stanguellini was able to achieve a number of overall wins – not only class wins – in many races.
With the decline of sports cars, the company from Modena attempted to manufacture small single-seater cars and record cars.
The sports activity ceased in 1963 and the Stanguellini family then concentrated exclusively on its workshop and on being a Fiat dealer, while continuing to assist in manufactured cars, still today.

STUDEBACKER

La Studebaker Corporation è stata una Casa automobilistica statunitense attiva tra il 1852 ed il 1966.
Fondata nel 1852, all'inizio dell'attività l'azienda produceva carri per agricoltori, per minatori e veicoli militari. Nel 1868 assunse il nome di Studebaker Brothers Manufacturing Company.
La Studebaker entrò nel business degli autoveicoli con vetture elettriche, nel 1902, e dal 1904 con quelle a benzina. Divenne socia anche di altre società produttrici di automobili a benzina fin dal 1911, più precisamente la Garford and E-M-F.
La prima automobile a benzina interamente costruita dalla Studebaker fu commercializzata nell'agosto del 1912. Per oltre cinquant'anni, l'azienda ebbe un'invidiabile reputazione per la qualità e l'affidabilità dei modelli prodotti. Il maggiore stabilimento di produzione, a South Bend, cessò la fabbricazione il 20 dicembre 1963. L'ultima Studebaker fu prodotta nello stabilimento di Hamilton, in Canada, il 16 marzo 1966.

Studebaker Corporation was an American car manufacturer active from 1852 to 1966.
Founded in 1852, at the start of company activity the company manufactured wagons for agriculture, mining and military vehicles. In 1868 it became Studebaker Brothers Manufacturing Company.
Studebaker entered the automobile business with electric cars, in 1902, and petrol cars in 1904. It also became a partner in other petrol car manufacturing companies from 1911, namely Garford and E-M-F.
The first petrol car entirely manufactured by Studebaker was marketed in August 1912. For over fifty years the company had an enviable reputation for the quality and reliability of its models. The largest production plant, in South Bend, stopped production on 20 December 1963. The last Studebaker was manufactured in the Hamilton plant, in Canada, on 16 March 1966.

SUNBEAM

La Sunbeam Motor Car Company Limited è stata una Casa britannica costruttrice di autovetture, con officine a Moorfields in Blakenhall, un sobborgo di Wolverhampton, nella contea di Staffordshire, ora West Midlands.

Il nome Sunbeam era stato registrato da John Marston, nel 1888, per costruire biciclette (e dal 1912 motociclette). La produzione di autovetture Sunbeam iniziò nel 1901.
Il dipartimento motoristico fu venduto ad una nuova società partecipata, la Sunbeam Motor Company Limited, nel 1905, allo scopo di separarlo da quello delle due ruote.
Durante la Prima Guerra Mondiale, la Sunbeam produsse anche motori aeronautici e 647 areoplani su disegno di altri produttori.
Lo sviluppo di questi potenti propulsori, terminato il conflitto, indussero la Sunbeam alla partecipazione alle corse e alla ricerca dei record mondiali di velocità al suolo.
Una Sunbeam fu la prima autovettura britannica a vincere un Gran Premio; le vetture di Wolverhampton si aggiudicarono pure diversi record di velocità.
Clamoroso fu quanto avvenne il 29 marzo 1927: davanti ad una folla stimata di 30.000 spettatori, la Sunbeam 1000HP superò in velocità massima le 200 miglia all'ora, con una media di 203,79 mph lungo il percorso del Daytona Beach, in Florida.
Al fine di stabilire un nuovo record, la Sunbeam 1000HP percorse nuovamente quel miglio, raggiungendo una velocità di 207,015 mph (oltre 333 km/h), stabilendo un nuovo record.
Nonostante la fama delle sue macchine e dei suoi motori, nel 1934, le vendite rallentarono, mettendo in forte crisi l'azienda che non riuscì a rimborsare i prestiti ricevuti dieci anni prima per finanziare il programma sportivo dei Grand Prix.
Nel 1935, La compagnia finì in amministrazione controllata e fu acquistata dai fratelli Rootes: Il Gruppo Rootes era una compagnia inglese che arrivò a raggruppare parecchi marchi automobilistici(oltre a Sunbeam, Singer, Humber, Hillman e Talbot).
I Rootes intendevano vendere automobili di lusso con il nome Sunbeam ma, nel 1938, quasi quattro anni più tardi, i due fratelli decisero invece di aggiungere il nome Sunbeam alla gamma delle loro Talbot.
Il nuovo marchio Sunbeam-Talbot combinava la qualità della carrozzeria Talbot con i telai Hillman e Humber: le vetture furono prodotte negli stabilimenti Talbot a Londra.
Dopo la guerra, la produzione riprese intensamente nel 1948, con diversi modelli. Nel 1953, fu presentato un modello di successo, la Sunbeam Alpine, che fu il primo veicolo della Casa a portare il solo nome Sunbeam.
Nel 1955, una Alpine versione berlina vinse il rally di Monte Carlo. La produzione cessò quell'anno, e il modello fu sostituito dalla Sunbeam Rapier.
Nel 1959, fu introdotta una serie totalmente nuova di Alpine, aggiornando la Rapier del 1955. La produzione comprese diversi buoni modelli sportivi, compresa la Sunbeam Tiger, prodotta dal 1964, che ebbe un grande successo grazie al motore Ford elaborato da Carroll Shelby.

Negli anni Sessanta, tuttavia, la Rootes ebbe difficoltà finanziarie. Un contatto con la Leyland Motors non ebbe seguito e il 30% della compagnia fu acquistato dalla Chrysler, che poi acquisì anche la Simca, che a sua volta aveva comperato il marchio Talbot.
L'ultima Sunbeam prodotta fu la serie Fastback della Sunbeam Rapier (1967-1976).
Il nome Sunbeam ricomparve nel 1982, questa volta sotto la proprietà di Peugeot, o Groupe PSA, ottenendo qualche successo nei rally con le Talbot Sumbeam Lotus.

Sunbeam Motor Car Company Limited was a British car manufacturer with plants in Moorfields in Blakenhall, a suburb of Wolverhampton, in Staffordshire, now West Midlands.
The name Sunbeam was registered by John Marston in 1888, to manufacture bicycles (and from 1912 motor cycles). The production of Sunbeam cars began in 1901.
The automobile department was sold to a new associate company, Sunbeam Motor Company Limited, in 1905, in order to differentiate the company from the bicycle business.
During the First World War, Sunbeam also manufactured aircraft engines and 647 aeroplanes to the design of other manufacturers.
At the end of the war, the development of these powerful engines led Sunbeam to begin participating in races and the achievement of world land speed records.
A Sunbeam was the first British car to win a Grand Prix; the cars from Wolverhampton also won various speed records.
A noteworthy event occurred on 29 March 1927 when a Sunbeam 1000HP exceeded its top speed of 200 miles an hour, in front of an estimated crowd of 30.000 spectators, in Daytona Beach Florida.
Looking to establish a new record, the Sunbeam 1000HP tried that again, reaching a speed of 207,015 mph (over 333 km/h), thus establishing a new world record.
Despite the fame of its cars and engines, in 1934 sales slowed and the company experienced financial difficulties, being unable to pay back the loans received ten years previously to finance the Grand Prix sports programme.
In 1935 the company fell into receivership and was purchased by the Rootes brothers: The Rootes Group was a British company that bought out various car manufacturers (as well as Sunbeam, Singer, Humber, Hillman and Talbot).
The Rootes brothers wanted to sell luxury automobiles under the name Sunbeam but in 1938, almost four years later, the two brothers decided to add the name Sunbeam to their range of Talbot.
The new brand Sunbeam-Talbot combined the quality of Talbot bodywork with Hillman and Humber frames. The cars were manufactured in Talbot plants in London.
After the war, production picked up intensely in 1948, with the production of various models. In 1953 a successful model, the Sunbeam Alpine, was manufactured. It was the first vehicle to bear only the name Sunbeam.
In 1955, a sedan-version Alpine won the Monte Carlo rally. Production ceased that year, and the model was replaced by the Sunbeam Rapier.
In 1959, a totally new Alpine series was introduced, updating the Rapier of 1955. Production included various good sports models, including the Sunbeam Tiger, manufactured in 1964, that was highly successful thanks to the Ford engine converted by Carroll Shelby.
Nonetheless, in the sixties, Rootes experienced financial difficulties. A contact with Leyland Motors fell through and 30% of the company was purchased by Chrysler, which then also purchased Simca, which had in turn bought out Talbot.
The last Sunbeam to be manufactured was the Fastback series of the Sunbeam Rapier (1967-1976).
The Sunbeam name reappeared in 1982, this time under Peugeot, or Groupe PSA, winning some rallies with the Talbot Sumbeam Lotus.

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 Sunbean 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.

The brand Talbot Lago (read with French pronunciation Talbò-Lagò), is considered as being French, but in reality it is half British and half Italian.
The Englishman Clement Talbot began manufacturing vehicles in 1902 in London; Major Antonio Lago was born in Italy, some say in Florence, others say near the Iseo Lake, between Brescia and Bergamo.
Talbot, with head office in the UK, in 1919 became part of the French-British S.T.D. Motors Ltd. (Sunbeam of Wolverhampton , Talbot of London and Darracq of Suresnes).
When the S.T.D. group changed the name of the French plants Darracq to Automobiles Talbot S.A., Antonio Lago joined the company as a designer.
In the mid-Thirties the large S.T.D. group was entirely bought out by Clement Talbot, who subsequently sold Sunbeam and Talbot to the Rootes group and part of the French plant to Antonio Lago in 1935.
To differentiate French production from the British one, Lago added his name to that of Talbot. In Great Britain, before the Second World War, Talbot Lago cars were nonetheless sold under the name Darracq.
The German occupation blocked the production and the plant at Suresnes was not dismantled only because "Anthony" Lago had kept his Italian citizenship.
In the post-war period, Talbot Lago cars were successful in racing: worthy of note were the wins at the French grand Prix in Paris in 1947 and at the 24 Hours of Le Mans in 1950.
After years characterised by good cars and reasonable success, but with financial difficulties also due to high taxation, the manufacturer was taken over by Simca in 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 al1929.
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.

Triumph Cycle Co. in Coventry was founded in 1890 by two Germans, Siegfried Bettmann and Mauritz Schulte, who also opened a branch in Nuremberg, which remained linked to the parent company until 1929.
Initially the British company only made bicycles, and in 1902 it be-

gan manufacturing the motorcycles for which the brand became internationally famous.
The first car was presented only in 1923. The manufacturer chose the globe of the earth as its brand, with the British colonies in red. Thereafter all the continents were coloured red.
The Coventry factory was destroyed in 1945, the only thing the company left to sell was the name and the brand.
These were bought by John Black, owner of Standard Motor Company (which included the brands Vanguard and Ferguson for tractors), who wished to compete with Jaguar. This led to the creation of Standard Triumph.
Before the war in Lyon, John Black had manufactured and sold his SS Jaguar 100, he thought that Jaguar did not have a great future. In Lyon he sold the machinery to manufacture the famous engines and with great success he started producing XK 120. He bitterly realised that in Britain there was next to nothing in the sports sector, between the 1 ½ litre MGs and the three and a half litre Jaguars. He therefore ordered his technicians to design a two-litre sports car that could compete with the Jaguars and would cost less than half and, above all, would use the engine already in production for the Ferguson tractors! When the prototype, called 20 TS, was ready, he decided to have it tested by a famous technician and talented driver, who had already driven BRM: Ken Richardson. With great pride they presented the new car to him. Richardson took it for a short spin around the factory, when he returned he said: "it is a darned death trap". Instead of flying off the handle as he usually did, to the surprise of all those present, Black immediately offered Richardson a job, putting him in charge of fine tuning the car.
That is how the TR 2 was created, becoming the first of a fortunate series which ended in the eighties with the TR 8.
In accepting the position promising the first Standard-Triumph to be put into production, in 1953, Ken Richardson demanded the opening of a sports department in which to experiment solutions for cars manufactured in series.
Success, on road and on track, came thick and fast.
This experience resulted in Triumph being the first manufacturer to introduce disk brakes – experimented at Le Mans - on series cars. This applied to the TR 3 in 1955.
In 1961 the Standard-Triumph group was bought out by Leyland Motor Corporation.
In 1968 there was a further merger with British Motor Holding (established in 1966 from the merger between British Motor Corporation and Jaguar) resulting in British Leyland Motor Corporation, which became the Austin Rover group.

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.

Germany, in the immediate post-war period was not the ideal place in which to manufacture sports cars. In 1948, in Monaco, production had not yet recovered, a group of former BMW employees bravely decided to found Veritas, using pre-war BMW, or Heinkel mechanics. The first car manufactured used 328 BMW mechanics.
Despite being the only German car manufacturer able to supply competition cars in the difficult post-war period and despite the numerous successes in many races, the financial conditions of the company were never satisfactory; Veritas was forced to close in 1950.
One year later, nonetheless the company reformed, founded by Ernst Loof (previously the engineer of Auto Union and BMW in the pre-war period), using the name Veritas Nürburgring.
The company resumed the production of various models of the six-cylinder Heinkel of a few years previously, and focussed on a smaller car with a Panhard engine, called Dyna-Veritas.
The financial situation remained largely unchanged and Veritas stopped operating in 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 Kaefer, 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.

Volkswagen AG is a German company, the biggest automotive industry in Europe. It includes Volkswagen, Audi, Bentley, Bugatti, Ducati, Lamborghini, Porsche, SEAT and Škoda Auto. It also controls 37,7% of the capital of Scania AB, 30% of MAN SE, 19,9% of the actions of Suzuki and 90,1% of Italdesign Giugiaro.

Volkswagen, which means literally “car of the people” in German, was founded in 1937 under Adolf Hitler’s national socialist dictatorship, by him directly.

In the thirties, Hitler wanted a car that would be able to allow even the less wealthy to afford a car that was not as expensive as the luxurious Mercedes-Benz. Engineer Ferdinand Porsche, owner of the design studio with the same name, was assigned to carry out the project, in 1931, with the diktat of creating a compact, cheap, simple and strong car, easy to build in series and financially affordable.

In 1936 three prototypes were presented (two sedans and a cabriolet) to the Führer, who gave the order to find a place where to set up the factory for the production of the car of the people. The city of Wolfsburg was chosen, in Lower Saxony, not far from Hannover.

The laying of the first stone took place in 1938; a short time later, the outbreak of the Second World War forced the project Typ 1 to change from civil to military.

Kübelwagen were manufactured (“bucket-car”), used as utility vehicles by officers of Wehrmacht and "Schwimmwagen" (the car that swims, amphibious).

When the war ended, thanks to the initiative of Ivan Hirst, an army major, and of Ferdinand Anton Porsche (Ferdinand’s son), the factory of Volkswagen in Wolfsburg was re-opened.

The management was assigned to Heinz Nordhoff, and the model that was designed before the war, appropriately updated, finally started to be produced and was put onto the market with the commercial name of Volkswagen 1200, better known around the world as Beetle (or Kaefer, Maggiolino or Coccinelle, depending on the language of the country in which it was sold). It was enormously successful.

After the Beetle, there were other successful models: the Typ 2, a commercial vehicle of medium size, better known as Transporter or

Microbus as a passenger transporter, and the sports car Typ 83 (better known as Karmann-Ghia Coupé and Cabriolet).
As for the company structure, Volkswagen started its growth acquiring Auto Union (the company that owned the brand Audi) from Daimler-Benz.
At the beginning of the seventies, a worthy heir of the Beetle had not yet been created. In the meantime the German car manufacturer was in financial difficulty and a new range of models was urgently necessary, based on front wheel drive and distinguished by personal design. They decided to rely on the design flair of young Giorgetto Giugiaro. From his "pen" came hugely successful designs, like the medium Sedan Passat (1973), heir of the K 70, the coupé Scirocco (1974) and the utility car Polo (1975). But the most successful Volkswagen vehicle designed by the designer from Torino is the Golf, presented in 1974 as the highly sought after heir of the Beetle. The latter, instead, was assembled in Europe until 1978, year in which the production was confined to South America.

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 gobba").
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.

The Zagato bodyworks company was founded in Milan in 1919 by Ugo Zagato, with the intention of transferring the applications of aeronautical technology to the automotive industry, learnt while working for the industry during the war.
The Zagato bodies stood out immediately for their advanced design, the lightness and excellent aerodynamics.
The great intuition of Ugo Zagato, already in the first half of the Twenties, was of abandoning the use of wood structures, replacing them with essential steel frames,
covered by light aluminium bodies.
Fame arrived in the thirties with the Zagato bodied Alfa Romeos, like 6C 1500 SS of 1928, the 6C 1750 Gran Sport and the 8C 2300, all winners of the Mille Miglia.
After the Second World War, work started with the so-called "Panoramica" series (1946), designed by Vieri Rapi on the basis of a project for Isotta Fraschini Monterosa.
Zagato activity became highly successful during the '50s and the '60s, especially in the Gran Tourer class: Maserati, Lancia, FIAT, Aston Martin, Abarth, without neglecting the "first love" Alfa Romeo, were equipped with streamlined and aerodynamic lines (the "doppia gobba" roof was a characteristic of the body-working company from Milan).
From the '70s Zagato, under Elio's management, Ugo's son, having fewer commissions by the big cars companies, became interested also in industrial design.
In more recent times, the company passed under Andrea Zagato's management, the founder's grandson, and has its new head office in Rho, in the hinterland of Milan.

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.

Fioravante Zanussi, originally from Pordenone but working near Treviso, was a high level car modifier. His first achievement was in 1939, in collaboration with Alberto Comirato: the two of them modified a FIAT 508 S with which Comirato won the Italian Championship. Zanussi continued his activity until the Sixties.

BANCA DATI
Tutte le schede tecniche delle auto partecipanti

DATABASE
Data sheet of the cars

Le marche, le vetture e gli equipaggi della Mille Miglia 2017

The brands, the cars and the crews of the Mille Miglia 2017

AVVERTENZE PER FACILITARE L'USO DELL'ELENCO VETTURE
SUGGESTIONS FOR CONSULTING THE CAR LIST

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 di quest'anno; per modello tutte le vetture con quelle caratteristiche.
- Le categorie assegnate alla Mille Miglia 2017, utilizzate per l'applicazione dei coefficienti insieme alla data di costruzione e alla cilindrata sono **Super Sport**, **Sport Corsa**, **Sport**, **Sport di Serie**, **Gran Turismo** e **Turismo**: queste categorie cercano di bilanciare le differenze tra vetture che, all'epoca, correvano nella stessa categoria pur essendo assai diverse tra loro. Questo perché fino al 1937, per esempio, 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 possedendo 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 5 maggo.2017.
- 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

This list has been drawn up to offer a useful consultation instrument to those wishing to have more information on brands and models.
It is nonetheless useful to bear the following in mind:
- the manufacturers, particularly the smaller ones, would identify the mechanics or even entire series of a model using a single name or initial. This explains why very different cars can have the same name, and would often have bodywork by different outfitters.
- Stated data are what has been furnished by the individual competitors on their registration forms, carefully checked against official data from the manufacturers and the record books for the various competitions in the relevant years.
- Slight differences in power or speed are the outcome of the different results obtained by modifiers or the manufacturers, for each car and for each race.
- It is impossible to know the various units of measurement used over five decades by the manufacturers - of varying nationalities - as we do not know whether the stated power is in cv, b.h.p., d.i.n., kw, s.a.e. or other.
- Power stated, is therefore the one stated at the presentation of the specific model, at the time of manufacture.
- By "car" we mean the single car as described and participating in Mille Miglia this year, by "model" we mean all the cars having those characteristics.
*- The categories assigned to Mille Miglia 2017, used for the application of coefficients as well as the date of manufacture and displacement are **Super Sport**, **Sport Race**, **Sport**, **Standard Sport**, **Gran Turismo** and **Turismo**: these categories try to balance the differences between the cars which, at the time, raced in the same category even though they were very different from one another. This occurred because until 1937, the Turismo class, for example, did not exist and all the cars participating in the race were considered as Sport, sedans included. The organisers made up for this by creating a "compact" category, i.e. series cars (not necessarily small), and "internal Drive". Therefore today we tend to put these models into the Turismo class, even though this class did not exist at the time. Some, like Alfa 6C 1750 GT (closed and with only two doors), would belong more to the Gran Turismo class, which however was only created in 1950.*
*- The "**Special List**", thought up by the Selections Committee for participating cars, includes some cars of particular historic or sports interest that have never participated in Mille Miglia, while having all the necessary characteristics. These cars have not been assigned the Coefficient of Merit.*
- For technical reasons, the description cards of cars relate to the cars confirmed in their start order as of 5 May 2017.
- All those wishing to add further information to the description of the cars, or to correct any errors in the text, should send an e-mail to: paolo.mazzetti@1000miglia.it

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giuliano Cané (I) - Lucia Galliani (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SPORT SUPERBA 2000**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Per tradizione, alla Mille Miglia parte per prima una O.M. Pure il pilota è un numero 1: di fatto nessuno ha vinto quanto lui nel mondo della regolarità. Giuliano Canè lascerà per primo viale Venezia insieme alla moglie Lucia Galliani. Nella sua carriera ha vinto tutto, in Italia, Argentina e Giappone: dieci Mille Miglia in bacheca, conquistate con Bmw e Ferrari, oltre ad una serie infinita di gare sparse su tutto il territorio nazionale.

Traditionally, an O.M. goes first in the Mille Miglia. The driver is a number 1: in fact, no-one has won as much as he has in the world of competitors. Giuliano Canè will leave Venice by the first lane together with his wife Lucia Galliani. In his career he has won everything, in Italy, Argentina, and Japan: ten Mille Miglia in the cabinet, won with BMW and Ferrari, as well as an infinite series of races spread throughout the national territory

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Albert Wetz (L) - Romain Collè (L)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GS ZAGATO**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark Hulsbergen (CH) - Hans Hulsbergen (CH)**
Marca/*Brand*	**BENTLEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**3 LITRE**
Anno/*Year*	**1923**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2996 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Tutti volevano il numero 1 e così, come lo scorso anno, 1000 Miglia Srl ha deciso di metterlo in asta, circoscritta alle vetture più antiche: ad aggiudicarselo è stato di nuovo lo svizzero Hans Hulsbergen. Gli Hulsbergen, in omaggio ai novant'anni di Mille Miglia, hanno però deciso di lasciare il numero 1 a una O.M., quella dei Canè, e il numero 2 a un'altra importante vettura italiana, l'Alfa 6C 1750 con la quale vinse Nuvolari. Le prime tre vetture fanno parte dello Sponsor Team Villa Trasqua. 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/*bhp*.
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.

Everyone wanted the number 1 and so, as with the previous year, 1000 Miglia Srl decided to auction it off, limited to the oldest cars: the Swiss, Hans Hulsbergen, was to win it again. The Hulsbergens, in homage to the 19 years of the Mille Miglia, decided to leave the number 1 to an O.M., that of the Canès, and the number 2 to another important Italian car, the Alfa 6C 1750 with which Nuvolari won. The first three cars are part of the Villa Trasqua sponsor Team. The first car made by W.O. Bentley was the 3 Litre. Some prototypes were produced in 1919 and in 1920.
The first 3 Litre was however delivered in 1921, with a five year guarantee. With few modifications, that related in particular to the length of the chassis, 1,630 were built up till 1929. It should be noted that the 3 Litre would only have front brakes from 1924. The various versions are recognisable by the background colour of the brand with the "B" wing on the radiator. The blue base denotes the more classic version, first with a short chassis and then a longer one. The brand with a green background indicates one of the eighteen that had an enhanced engine that allowed it to reach 100 miles per hour. The Speedmodel versions, red background, had the shorter chassis and two oblique S.U. carburettors in the place of the single Smith of the standard version. The power increased in this way by 10 horsepower, just exceeding eighty. The special engines for Le Mans could reach 88 88 cv/bhp.
The first important races in which the 3 Litre took part were the Indianapolis 500 Miles and the Tourist Trophy, where in 1922 it took second place.
The main claims were however the two victories at the Le Mans 24 hours, in 1924 and 1927.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Lorenzo Turelli (I) - Mario Turelli (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 TT**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Il nome TT di questa 665 deriva dalla partecipazione, nel 1928, al Tourist Trophy. La linea fu realizzata dalla famosa carrozzeria inglese Corsica, che prendeva l'insolito nome dalla strada di Londra dove aveva sede. Il motore con valvole in testa e doppia accensione le consentì di oltrepassare le 100 miglia orarie, a Brooklands, nel 1928. Si tratta di una elaborazione del concessionario inglese della marca, Rawlence. Le O.M. godettero di grande successo in Gran Bretagna; Rawlence sosteneva che i motori aspirati da lui preparati fossero più potenti degli equivalenti italiani sovralimentati. Le sue O.M. trionfarono nella classe due litri della corsa del "Double 12" (Doppio 12, 24 ore) a Brooklands nel 1929: le O.M. 665 Superba si aggiudicarono anche il "Team Prize". Il marchio O.M. godeva di tale considerazione oltremanica, che Rawlence - acquistando vecchi telai e motori, provvedendo poi con nuove carrozzerie - mantenne queste vetture in listino, vendendo in Gran Bretagna, fino al 1938, veicoli mai esistiti in Italia.
I bresciani Lorenzo e Mario Turelli, figlio e padre, sono ottimi regolaristi, alla ricerca di un risultato di prestigio.

The name TT of this 665 derives from the participation, in 1928, in the Tourist Trophy. The line was realised by the famous English chassis Corsica, that took the unusual name from the London street where it was based. The engine with head and twin ignition allowed it to exceed 100 miles per hour, at Brooklands, in 1928. It is a case of a development of the English dealership of the brand Rawlence. The O.M. enjoyed great success in Great Britain; Rawlence held that the engines prepared by him were more powerful than the supercharged Italian equivalents. His O.M. triumphed in the two-litre class race "Double 12" (Double 12, 24 hour) at Brooklands in 1929: the 665 Superb O.M. would also win the "Team Prize". The O.M. mark enjoyed such consideration across the channel, that Rawlence – acquiring old chassis and engines, and providing new bodywork – kept these cars on the list, selling in Great Britain, up till 1938, vehicles never existing in Italy. The Brescians, Lorenzo and Mario Turelli, father and son, are excellent competitors, in the search of a prestigious result.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luca Patron (I) - Massimo Casale (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. (*Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SPORT SUPERBA 2000**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Lo scorso anno Luca Patron fu la vera sorpresa della Mille Miglia: secondo al traguardo. Per dimostrare che quello di dodici mesi fa non fu un caso isolato, il vicentino ha collezionato ottimi piazzamenti in tutti i grandi eventi cui ha preso parte dimostrando di essere ormai all'altezza dei migliori.

Last year Luca Patron was the true surprise of the Mille Miglia: second to the finish line. To demonstrate that last year was not an isolated incident, the Vicentian collected wins in all the great events in which he has taken part demonstrating himself to be now at the level of the best.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Scapolo (I) - Roberto Miatto (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SUPERBA SS MM 2200 CC**
Anno/*Year*	*Anno di Costruzione:* **1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,8**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.221cc**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

A model similar to this, produced by the "Officine Meccaniche" in Brescia, went down in history for having won with Minoja-Morandi the first "Mille Miglia Cup", in 1927, also winning the top three places in the rankings. It is the reason for which, since 1982, the number one is assigned to a 665. The description of the car is in the acronym: the first 6 indicates the number of the cylinders and 65 the bore of the engine with tilted side valves. For the first Mille Miglia, the OM prepared a Sport version, with three Zenith carburettors. The pitch was reduced to 2,700 mm (3,190 mm Turismo type) and the carriageway increased to 1,420 mm against the 1,320 of the original measure. The displacement remained that of the standard engine: 1,991 cc, for a power of 65 cv. From 1928, with a new company name of "O.M. Fabbrica Bresciana Automobili", new versions of the six cylinders were presented, also some with Roots compressor. Among these, a model with 2,234 cc engine, with which one of the founders, Franco Mazzotti, came second in 1928.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Riboldi (I) - Paolo Sabbadini (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 S**
Anno/*Year*	**1926**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

I bresciani Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, con una OM costruita nella loro città, puntano all'Alta classifica.

The Brescians Alberto Riboldi and Paolo Sabbadini, with an OM built in their city, are top ranking.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mikhail Opengeym (RUS) - Kirill Yevstafyev (RUS)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SS MM**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.243 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

This exemplar has had a sporting history of great relevance that makes it one of the most interesting of this year's re-enactment: at the Mille Miglia of 1930 it was driven by Bassi who took fifth place in the final ranking and even first among the OMs. If the fifth place at the Mille Miglia was a prestigious placement, no less important was the tenth place that Ferdinando Minoia (winner of the first Mille Miglia) took at the Targa Florio with this same car. It was not awarded to Giulio Ramponi who, also in 1930, was involved in an accident at the Tourist Trophy.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Nadezhda Bazhenina (RUS) - Boris Bazhenin (RUS)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 S SUPERBA 2000 cc**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Anche questa Superba è una di quelle elaborate con con valvole in testa e doppia accensione dal concessionario inglese della marca, Rawlence.

This Superba *is also one of those developed with head valve and double acceleration by the English dealership of the brand name, Rawlence.*

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Hanning (D) - Maximilian Hanning (D)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SUPERBA TORPEDO**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Johann Georg Fendt (D) - Corinna Fendt (D)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SUPERBA**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questa O.M. è alla sua ventisettesima Mille Milgia consecuitva.

This OM is at its 27th consecutive Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jonas Haentjes (D) - Jakob Haentjes (D)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SS MM**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.243 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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 AymoMaggi, due dei quattro moschettieri che idearono con Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini la *corsa più bella del mondo*.

This OM, technically identical to the preceding exemplars, has a sporting history of great interest that cannot but arouse curiosity. In 1930, he would participate in the Mille Miglia won by Tazio Nuvolari in the Alfa Romeo: in that edition of the race at the wheel of the Brescian car was the duo Rosa-Coffani that took the seventh place, just behind the emerging Rudi Caracciola, destined for a great career and for the victory on the edition of the next year. If in the final rankin the OM crew hoped perhaps to regain something more, best went to that reserved for the membership class, where he took second place behind the teammates Bassi-Gazzabini. Last anecdote: this OM, that the fans can admire every year at the Mille Miglia, preceded in the 1930 edition an Alfa Romeo 6C 1750 driven by Franco Mazzotti and AymoMaggi, two of the four musketeers who created with Renzo Castagneto and Giovanni Canestrini the most beautiful race in the world.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gianni Morandi (I) - Simone Calosi (I)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SPORT SUPERBA 2000**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Il Gianni Morandi alla guida non è il famoso cantante, ma il suo cognome, alla Mille Miglia, è ancor più celebre: Giuseppe Morandi, pilota collaudatore della O.M., in coppia con Nando Minoja fu il vincitore della prima edizione, nel 1927. Come il suo omonimo predeccessore, anche questo G. Morandi su O.M. partirà con il numero 14.

Gianni Morandi at the wheel is not the famous singer, but his surname, at the Mille Miglia, is even more famous: Giuseppe Morandi, O.M. test driver, together with Nando Minoja was the winner of the first edition, in 1927. As his predecessor's name, this G. Morandi would also leave with the number 14.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Christian Plangger (D) - Robin Saal (D)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SUPERBA SS MM 2200 CC**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.243 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Rainer Peukert (D) - Jacqueline Peukert (D)**
Marca/*Brand*	**O.M. *"Officine Meccaniche"* [Italia]**
Modello/*Model*	**665 SUPERBA SS MM 2200 CC**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.243 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	Dati tecnici / *Dati tecnici*
Non assegnato - *Not assegned*	

Note / *Note*

Tradizionalmente, il numero 17 alla Mille Miglia non veniva assegnato. Gli organizzatori erano così scaramantici che, mentre la Mille Miglia del 1949 fu chiamata "XVI Mille Miglia" e quella del 1951 "XVIII Mille Miglia", in mezzo ci fu la "Mille Miglia 1950".

Traditionally, the number 17 in the Mille Miglia is not assigned. The organisers were so superstitious that, while the e Mille Miglia of 1949 was called "XVI Mille Miglia" and of 1951 "XVIII Mille Miglia", in between there was the "Mille Miglia 1950".

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Hoogstra (NL) - Jan Peter Nijmeijers (NL)**
Marca/*Brand*	**ALVIS [Great Britain]**
Modello/*Model*	**SPEED 20 SB**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

La Speed 20, come intuibile dal nome, fu tra le serie più sportive messe in produzione dalla Casa inglese; fu realizzata in numerose versioni, sport tourer, drophead coupè e sport saloon (berlina).
I motori della Speed 20 variarono secondo le serie: la SA e la SB montavano un sei cilindri di 2511 cc, maggiorato a 2.762 cc con la SC del 1935. Compresa la serie SD, la quarta, dal 1932 al 1936 furono costruite 1.165 vetture.
Di grande raffinatezza, per l'epoca, la presenza del servofreno, del cambio a quattro marce sincronizzate e le due pompe elettriche della benzina.

The Speed 20, as can be gathered from the name, was among the most sportive series put into production by the English Company; it was created in numerous versions, sport tourer, drophead coupé, and sport saloon (sedan).
The engines of the Speed 20 varied according to series: the SA and the SB mounted a six cylinder of 2,511 cc, increased to 2,762 cc with the SC of 1935. Including the SD series, the fourth, from 1932 to 1936 1,165 cars were built.
It was very sophisticated for the time with the presence of servo brake, the four-speed gear box, and the two electric petrol pumps.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Silvia Marini (I) - Saskia Stoeckelmann (D)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 23**
Anno/*Year*	**1920**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questa Bugatti è assai particolare, perché nata espressamente per le corse con una carrozzeria spiccatamente sportiva così stretta che - come in uso tra la fine degli anni Dieci e l'inizio dei venti - i sedili di pilota e co-pilota sono disassati. La carrozzeria, diversa da quella delle altre 23 è opera dell'azienda di Piero e Vittorio Diatto, che prima di costruire vetture da loro completamente progettate avevano instaurato, già prima del conflitto mondiale, una proficua collaborazione con Ettore Bugatti. Costruita a fine 1920, questa 23 fu venduta a Parigi nel gennaio 1921, per tornare in Italia nel 1926.
Dopo aver vinto per due anni consecutivi la speciale classifica femminile, la Coppa delle Dame, Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann hanno deciso di rendere più avvincente la loro sfida, scegliendo una vettura, per età e caratteristiche, certo non facile da guidare per mille e seicento km. Restano comunque l'equipaggio femminile da battere.

This Bugatti is quite particular, having been created especially for racing with a sporty body so tight that – as in use in the late 10s and early 20s – the driver and co-driver seats are disassembled. La bodywork, different to that of the other 23 is the work of the company of Piero and Vittorio Diatto, who before building cars completely designed by themselves, had already established a profitable alliance with Ettore Bugatti before the start of the global conflict. Built at the end of 1920, this 23 was sold in Paris in January 1921, to return to Italy in 1926.
After winning for two consecutive years, the special female ranking, the Woman's Cup, Silvia Marini and Saskia Stoeckelmann decided to make it more exciting, choosing a car, for state and characteristics, certainly not easy to drive for a thousand and six hundred km. They remained nonetheless the female team to beat.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mathias Sielecki (RA) - Jean Luc Dubois (RA)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 23 BRESCIA**
Anno/*Year*	**1923**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

Type 23 is one of the three versions, together with the 13 and the 22, of the famous "Bugattine". These cars derive from the Type 13, the Bugatti of the start of the official production, in 1910, and the first to mount the celebrated horse-shoe radiator.
Type 22 (2.40 metres pitch) and Type 23 (2.55 metres pitch) were introduced to the list in 1913. Activity suspended in the course of the First World War, in 1920 Bugatti restarted production of this series, with a few innovative technical characteristics, one of which was the four valves per cylinder. The cylinder capacity was increased to limits of a litre and a half. In 1925, the "22" and the "23" would leave production, making room for the "Type 22/23 modified Brescia", built for sporting use.
*Ettore Bugatti underlined with these cars his love and admiration for the city of Leonessa, where he took part in some competitions at the beginning of the century and where on the 8th of September 1921 his Type 13 competed in the "*Gran Premio vetturette*" (around 17 km to be repeated 20 times in the locality of the Fascia d'Oro, touching the junction for Ghedi and Montichiari).*
For the Italo/Franco builder it was a great success: four of his small cars created a sensation in getting rid of the opponents.
Since then, the exemplars of this series destined for racing have been called "Brescia". The preparation of the Brescia provided – among other things – a more arched axle to lower the chassis, lowered rims, low pressure tyres, and an ovoid radiator of a different shape.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Vasiliy Lantsov (B) - Eleonora Laqueur (NL)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 23**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Ferrari (I) - Giulia Ferrari (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA V SERIE**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.119 cc.**
Potenza/*Power*	**49 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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, ottava nel 1932.

The Lambda range, presented at the Paris Motor Show in 1922, is considered to be the masterpiece of Vincenzo Lancia, as it brings together important technological novelties destined to revolutionise the concept of car. The Lambda was in fact the first car in the world with suspension independent of the back wheels and load bearing body.
In the course of the new series produced at the end of 1931, for a total of beyond 13,003 exemplars in the various bodywork designs, it underwent few modifications, limited to the cylinder and the dimensions of the chassis. The engine, considered innovative enough, is a four cylinder 13° "V" with head valves. From the first to the sixth series, the cylinders are 2,199 cc. In 1926, with the seventh series, the engine was increased to 2,370 cc; the eighth series, of 1928, was subject to a new increase in cyllinder, to 2,568 cc. In 1926, a short torpedo model Lambda called Mille Miglia also saw the light.
Always with the faithful driver of the House, Strazza, the Lambda was fourth at the first Mille Miglia, third in 1928, fourth again in 1929, eighth in 1932.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giacomo Foglia (CH) - Maria Vittoria Foglia (CH)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 35 Grand Prix**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Il motore dela "GP", cioè Grand Prix, disponeva di alimentazione forzata con compressore Roots.

The "GP" engine, that is to say Grand Prix, has forced supply with Roots compressor.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giulio Felloni (I) - Riccardo Felloni (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 35 A**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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 biblocco con testata in lega leggera, di 1.991 cc, distribuzione 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.

Born in 1924, Type 35 is one of the most celebrated and versatile models created by the genius of Ettore Bugatti, an Italian who emigrated to Alsace (Germany until the end of the First War, France thereafter) to become builder of cars. Many consider this car to be the most beautiful race car ever built: the purity of the line and the refinement of the construction solutions still stupefy today. It was one of the most famous sports cars of the Twenties, as it won nearly all the races it participated in: the Mille Miglia was the only exception. The result of a futuristic project, it was superior to the lively competition for over six years, until the 1930s. The engine is an 8-cylinder in-line bibo with light alloy head of 1,991 cc, camshaft head, driven by three gears that control three gears per cylinder. Beyond the base version of the Grand Prix, with the acronym 35, the series "A" of 1925 (tourism and sport) was also produced, along with the "C" -with compressor- of 1926, also for the Grand Prix. Still from 1926 is the "T" with the engine brought to 2,261 cc; "T" stands for Targa Florio. Then came the "B", also with a bigger engine but with the addition of the volumetric compressor.
It should be noted that in 1926, Aymo Maggi – one of the four founders of the Mille Miglia -took several victories, like the Grand Prix of Rome, with a Bugatti 35.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luigi Carlini (CH) - Raymond Jennings (GB)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 35 A**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Engelbert Degenaar (NL) - Viktor Muller (NL)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA VI SERIE**
Anno/*Year*	**1925**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.119 cc.**
Potenza/*Power*	**49 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marlies Joldersma (NL) - Anjo Joldersma (NL)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 37**
Anno/*Year*	**1926**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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/*bhp*. Nel corso degli anni la potenza venne incrementata fino ad oltrepassare i 100 cv/*bhp*. 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.

The first three exemplars of this glorious model of the Alsatian House were delivered in December 1925; in total the production, reserved to private drivers, was 270 exemplars, the last of which were sold in 1930. The Type 37 was produced in two versions: the "normal" for street races, with a suction engine of 60 hp, and – from 1927 – the 37A for race courses, with engines equipped with compressor of 90 hp. Over the years, the power was increased to over 100 hp. Some Type 37s took part in the Mille Miglia of 1928, enjoying excellent organisation thanks to the same Italo-Franco manufacturer; but it all turned out to be maladapted to the tough Brescian race course so as to be beaten by less refined cars of Italian manufacture. A Type 43 was better ranked in sixth overall.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniele Turrisi (I) - Massimiliano Girardo *(CH)***
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 37**
Anno/*Year*	**1926**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*		Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Piloti/*Drivers*	**Carlos Sielecki (RA) - Juan Hervas (RA)**	Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**	Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Modello/*Model*	**Type 35 A**	Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp*.**
Anno/*Year*	**1926**	Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**	Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Carlos Sielecki e Juan Hervas sono stati i primi argentini a vincere la Mille Miglia, nel 2003.

Carlos Sielecki and Juan Hervas were the first Argentinians to win the Mille Miglia, in 2003.

Equipaggio / *Team*		Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Piloti/*Drivers*	**Domenico Battagliola (I) - Emanuel Piona (I)**	Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**	Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.438 cc.**
Modello/*Model*	**509 S**	Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp*.**
Anno/*Year*	**1926**	Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**	Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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 F*IAT* 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 F*IAT* 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.

In the one and a half litre range, the 514 replaced the 509 that, born in 1925, left a difficult legacy; that of being the most sold car in Italy and the first car – with the birth of the SAVA – to be proposed with payment by instalment. The 514 versions were very numerous: sedan, coupé, spider, royal cabriolet, and torpedo, in addition to the three sport versions, "S", "CA" (Alps Cup) and "MM". From 1929 to 1932, globally, 36,970 exemplars were built. The Mille Miglia version had a powerful engine (37 hp against the 28 of the series version), a long chassis and spider body and, in 1932, it cost 22,000 lire. The FIAT entered this car in the Brescian race more than anything else for a question of image (as well as acquiring the name). Different to other classes of cylinder, FIAT did not have in fact the least hope of being able to take on the Alfa Romeo 6C 1500, competitor in the medium category. The C.A., or Alps Cup, had the same powerful engine as the Mille Miglia but a shortened chassis. On request a transformation was available carried out by SIATA, with engine with head valves.

Equipaggio / *Team*		Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Piloti/*Drivers*	**Marco Gatta (I) - Eugenio Piccinelli (I)**	Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Marca/*Brand*	**AMILCAR [France]**	Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.074 cc.**
Modello/*Model*	**GCSS**	Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Anno/*Year*	**1926**	Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**	Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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 vetturette francesi, oltre alle proverbiali doti meccaniche, contribuì anche la politica commerciale basata su prezzi accessibili

This model comes from one of the biggest successes of the French Amilcar, the CGS (model C Gran Sport), in its turn derived from the CS of 985 cc. The CGS has a 1,074 cc engine with head valves, controlled with rods and barbells, and was characterised by the lack of differential and extreme lightness. The CGSS, appeared in 1926, was powered by a volumetric compressor: in minor contests and uphill races it had many victories, contributing to the fame of the Parisian House.
The commercial policy based on accessible prices contributed to the popularity of this light-weight little French car, alongside the proverbial mechanical attributes.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Bruno Ferrari (I) - Carlo Ferrari (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 37**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Su questa Bugatti c'è uno degli equipaggi bresciani più blasonati. Bruno Ferrari, torna a correre con il figlio Carlo: proveranno ad essere ancora protagonisti pur avendo ormai ridotto di molto le loro partecipazioni a manifestazioni di regolarità. 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, un quinto posto nel 2013 e un quarto nel 2016, sempre al volante della Bugatti T37.

This Bugatti has one of the most prestigious Brescian teams. Bruno Ferrari, returned to race with his son Carlo: attempt to still be protagonists having now much reduced their participation in regularity events. Ferrari, carrying the colours of the Scuderia Brescia Corse, has already won the Mille Miglia in the past with this same Bugatti. In particular, to be remembered is the success of the 2009 that arrived at the final test after a beautiful duel with the Argentinian Carlos Sielecki. Bruno Ferrari also has a win from 1995, with an Abarth 750 Zagato, a second place in 2011, a fifth place in 2013, and a fourth in 2016, all at the wheel of the Bugatti T37.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Juan Tonconogy (RA) - Guillermo Berisso (RA)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Sono ancora gli argentini più forti del lotto: Juan Tonconogy e Guillermo Berisso hanno vinto nel 2013 e nel 2015 dimostrando di non avere nulla da invidiare ai grandi regolaristi italiani. Dopo un'edizione sfortunata nel 2016, potrebbero dire la loro per il successo finale

It is still the Argentinians who are the strongest in the battle: Juan Tonconogy and Guillermo Berisso won in 2013 and 2015, showing that they have nothing to learn from the great Italian competitors. After an unfortunate edition in 2016, it could be said that the final success was theirs.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mario Passanante (I) - Raffaella De Alessandrini (I)**
Marca/*Brand*	**CHRYSLER [USA]**
Modello/*Model*	**72 Sport**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.078 cc.**
Potenza/*Power*	**68 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**115 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.
Mario Passanante è uno dei top-driver più affermati nella regolarità, mentre Raffaella De Alessandrini ha vinto vinto in passato la Coppa delle Dame alla Mille Miglia.

In 1928, the Chrysler 72 replaced the model 70, a mid-size car produced by Chrysler from 1927; in 1930, the name changed to Chrysler 75. The car had a lateral valve engine and six in line cylinders of 3,582 cc which gave 68hp of power. The gear was three-spoke, the clutch was dry monodisk, and the brakes were four wheel hydraulic. In 1928, on the occasion of the first change of name, the body of the car was revised and a new engine was introduced of 4,078 cc and 85 hp. The Chrysler 70 was produced in 48,254 exemplars, while 23 of the 72 were assembled. In 1930, on the occasion of the second name change, the propulsion was increased, and a four-gear change was introduced. Then the cylinders were increased to 4,398 cc.
Mario Passanante is one of the most established top drivers in the regularity, while Raffaella De Alessandrini has previously won the Ladies Cup at the Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Riccardo Cristina (I) - Sabrina Baroli (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

Type 40 represents one of Bugatti's best commercial successes: taking account of its artisanal production, the approximately 800 exemplars that came out of the Molsheim plant make up a considerable number, for the period and for the production methods.
At the presentation in 1926, the T40 was meant to replace the now obsolete Type 22 and Type 23. The engine, obtained in practice by halving the eight cylinders of the T44, is characterised by what can be considered a trademark: the twelve valves, three per cylinder. In addition to the four-seat Torpedo version, the assembly was different, both in bodywork and engine power, that in more sporty models could reach 60 hp. Although it started as a touring car, it proved to be competitive even in racing. Production ceased in 1930.
A Bugatti 40, driven by Binda-Belgir, won the 1500cc class and the twelfth final position at the first Mille Miglia in 1927.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Arturo Cavalli (I) - Petronilla Pezzotti (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.370 cc.**
Potenza/*Power*	**59 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giovanni Luca Murru (I) - Massimo Destro Castaniti (I)**
Marca/*Brand*	**B.N.C. [France]**
Modello/*Model*	**527 MONZA**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.172 cc.**
Potenza/*Power*	**32 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

The acronym of this lightweight car indicates that on the type 527 chassis was installed the sportier bodywork produced by the French House, the Monza model.
Like all B.N.C.s of the time, salient features are the compact dimensions, tangent radial wheels, and the inclined radiator.
The engine is a Ruby DS, head valve, 1,100 cc, with three-speed gearbox. Some exemplars mounted a Cozette compressor.
The Monza took part in all the major competitions of the time, Le Mans, Targa Florio, and so on.
It was enrolled at the Mille Miglia in 1929, is present in the starting order, but there is no match.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alessandro Meneghini (I) - Marino Gobbi (I)**
Marca/*Brand*	**AMILCAR [France]**
Modello/*Model*	**GCSS**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.074 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Vanni Curridor (L) - Laurent Meyers (L)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 38 Gran Sport**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**125 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Le Bugatti erano considerate innovatrici dell'ingegneria meccanica per alcune scelte tecniche del costruttore italo-francese, come il motore con la raffinata soluzione delle tre valvole per ogni cilindro. La Tipo 38 fu presentata nel 1926 per sostituire la Tipo 30, lussuosa vettura da turismo. Come per tutte le Bugatti le caratteristiche tecniche avanzate ne consentivano l'uso anche nelle corse per vetture sport. Il motore deriva da quello della Tipo 35, un 8 cilindri in linea biblocco con testata in lega leggera, distribuzione a camme in testa, azionato da un albero a ingranaggi che comanda le tre valvole per cilindro. La cilindrata originale fu di 1.991 cc, maggiorata nel 1926 a 2.261 cc.
Ne furono costruiti circa 300 esemplari, con diverse carrozzerie, la maggior parte delle quali a 5 posti. Il notevole peso penalizzava un poco le prestazioni, tanto che nel 1929 fu immessa sul mercato la Tipo 38A, munita di compressore. Quest'ultima versione fu allestita in 60 esemplari, anch'essi di diversa foggia.
Pochissimi furono gli esemplari, come questo, prodotti con una leggera carrozzeria sportiva.

The Bugatti were considered innovators of mechanical engineering due to some technical choices of the Italian-French manufacturer, such as the engine with the refined solution of three valves per cylinder. Type 38 was introduced in 1926 to replace the Type 30, a luxurious touring car. As with all Bugatti's advanced technical features, it was also possible to use it in races for sports cars. The engine derives from that of the Type 35, an in-line bibo 8-cylinder with light alloy head, camshaft driven, with a gear shaft that controls the three valves per cylinder. The original displacement was 1,991 cc, increased in 1926 to 2,261 cc.
About 300 exemplars were built, with different bodywork, most of them with 5 seats. The considerable weight reduced performance somewhat, so that in 1929 the Type 38A was introduced, equipped with a compressor. This latest version was assembled in 60 pieces, also of different shape.
Very few were the exemplars, such as those, produced with lightweight sporty bodywork.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andrea Lussana (I) - Angelo Lo Porto (I)**
Marca/*Brand*	**SALMSON [France]**
Modello/*Model*	**AL 1100 GRAND SPORT**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.087 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**125 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questo fu il primo modello modello Salmson sportivo che, inizialmente, aveva tutte le caratteristiche di una cyclecar, con conseguente estrema semplicità costruttiva. Ad esempio il differenziale, ritenuto superfluo per la stretta carreggiata di 1070 mm, non era previsto, mentre i freni erano solo posteriori. Nel corso della produzione, finì per trasformarsi in una vettura dalla dotazione più completa, con freni a tamburo su due assi. Nelle versioni denominate *Grand Prix Special* e *San Sebastian* fu montato anche un compressore. Fu tolta di produzione nel 1928

This was the first Salmson sports model that initially had all the features of a cyclecar, with consequent extreme simplicity in construction. For example, the differential, which was considered superfluous for the 1070 mm narrow track, was not provided for, while the brakes were only rear. During production, it became the most complete car with two-axle drum brakes. In the versions called Grand Prix Special and San Sebastian, a compressor was also mounted. It was taken out of production in 1928

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wilfried Porth (D) - Roland Asch (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**710 SSK**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**7.065 cc.**
Potenza/*Power*	**170/225 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**188 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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 rpm sviluppava 250 cv per la prima serie e 225 per la seconda. Senza il compressore la potenza, a 2.900 rpm, scendeva rispettivamente a 180 cv e 170 cv. Thomas Weber, dal 2003, è membro del consiglio di amministrazione di Daimler AG.

An identical model to this one participated in the Mille Miglia in 1930 with Caracciola-Werner, coming in second place. In fact, the assignment that Mercedes had entrusted to the racing team was to conduct a technical test of the route for the already planned participation of the next year, which was victorious with SSKL.
The direction of the Stuttgart racing team was already in house. Neubauer, who oversaw the victory of Moss in 1955.
The SSK was derived from the SS, being put into production due to the need for a more manageable model. The "K" short for "kurz": in fact, the SSK measures 45 cm less than the SS. From 1928 to 1933 it was produced in series: the first, only 10 exemplars, was 5 mm longer and heavier than 5 kg. The second series, slightly shorter and lighter, was produced in 32 exemplars. The two series were built at the same time, with the same seven-litre engine that, with a compressor inserted at 3,300 rpm, develops 250 hp for the first series and 225 for the second. Without the compressor, the power at 2,900 rpm dropped to 180 hp and 170 hp respectively. Thomas Weber, since 2003, is a member of the Board of Directors of Daimler AG.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ezio Ronzoni (I) - Andrea Ronzoni (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA VIII SERIE**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Massimo Amenduni Gresele (I) - Fabrizio Vicari (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6 1500 MM**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**Cilindrata: 1.487 cc.**
Potenza/*Power*	**76 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

This exemplar, led by the Managing Director of Acciaierie Valbruna Massimo Amenduni, represents an evolution of Jano's design thanks to the MMS (Mille Miglia Speciale) sign designed for the Brescia competition. This car participated with the number 71 at Mille Miglia in 1929, coming in third in its class driven by private driver Elia Scampini of Gallarate.
This model is, in some respects, a turning point in the European automotive industry. The 6C 1500 project (six cylinders in line with a cubic capacity of 1,500 cc) was not signed by Vittorio Jano who sought an alternative way, without sacrificing performance, to that undertaken by many car producers who, looking for pure power, supercharged engines. Alfa Romeo's designer, looking for lightness and consequently handling features, preferred an intermediate displacement. On the wave of the data collected by the famous P2 experience, Jano got what he was looking for presenting the car to the public in 1925, unless he did not deliver the first cars only two years later. A sports version like this, with compressor, was carried to triumph at the Mille Miglia in 1928 by Campari and Ramponi.

This exemplar, led by the Managing Director of Acciaierie Valbruna Massimo Amenduni, represents an evolution of Jano's design thanks to the MMS (Mille Miglia Speciale) sign designed for the Brescia competition. This car participated with the number 71 at Mille Miglia in 1929, coming in third in its class driven by private driver Elia Scampini of Gallarate.
This model is, in some respects, a turning point in the European automotive industry. The 6C 1500 project (six cylinders in line with a cubic capacity of 1,500 cc) was not signed by Vittorio Jano who sought an alternative way, without sacrificing performance, to that undertaken by many car producers who, looking for pure power, supercharged engines. Alfa Romeo's designer, looking for lightness and consequently handling features, preferred an intermediate displacement. On the wave of the data collected by the famous P2 experience, Jano got what he was looking for presenting the car to the public in 1925, unless he did not deliver the first cars only two years later. A sports version like this, with compressor, was carried to triumph at the Mille Miglia in 1928 by Campari and Ramponi.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ferruccio Nessi (CH) - Carlo Nessi (CH)**
Marca/*Brand*	**RILEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**BROOKLANDS 9HP**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.087 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**148 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alex Von Mozer (NL) - Marco Geeratz (NL)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA VIII SERIE**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Carlo Alberto Ovi (I) - Manoel Jolly (CH)**
Marca/*Brand*	**AMILCAR [France]**
Modello/*Model*	**CGSS**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.074 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Carsten Eckert (D) - Pierre Antoine De Selancy (F)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1500 S**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**Cilindrata: 1.487 cc.**
Potenza/*Power*	**76 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Frederica Kirkpatrick (GB) - Simon Kirkpatrick (GB)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 37 A**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hitoshi Uemura (J) - Jun Nishikawa (J)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Katarina Kyvalova (SK) - Knud Sassmanshausen (D)**
Marca/*Brand*	**BENTLEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**4,5 LITRE VANDEN PLAS**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.398 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Katarina Kyvalova, la slovacca socia fondatrice delle Bentley Belles, è una pilota che spazia dalle storiche alle moderne, dai rally alla pista.

Katarina Kyvalova, the Slovakian founding member of the Bentley Belles, is a driver who ranges from the historic to the modern, from rally to track.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Kyoto Takemoto (J) - Junko Takemoto (J)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Qualcuno ricorda Kyoto Takemoto per un brutto incidente che lo vide protagonista, assolutamente incolpevole, nel 2013 nelle colline viterbesi, ma il driver nipponico merita di essere considerato anche per le sue qualità di regolarista. Vincitore delle ultime quattro edizioni della Fiesta Mille Miglia in Giappone, è l'unico orientale in grado di piazzarsi nei primi dieci nella "corsa più bella del mondo".

Someone remembers Kyoto Takemoto due to a nasty crash that saw him unbelievable in 2013 in the hills of Viterbia, but the Japanese driver also deserves to be considered for his regulars. Winner of the last four editions of the Fiesta Mille Miglia in Japan, he is the only Oriental to be placed in the top ten in "the most beautiful race in the world"

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Evert Louwman (NL) - Quirina Louwman (NL)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**710 SSK**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**7.065 cc.**
Potenza/*Power*	**170/225 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**188 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alessandro Marzotto (I) - Sebastiano Marzotto (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

Sebastiano and Alessandro Marzotto represent the youngest generation of the Valdagno dynasty, who with their brothers Giannino, Paolo, and Vittorio won two Mille Miglia and many prestigious placings. The leading car is the same that won the Mille Miglia in 2014.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniel Andres Erejomovich (RA) - Gustavo Llanos (RA)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Da qualche anno questo equipaggio argentino viene atteso al definitivo salto di qualità: qualche mese fa riuscì a salire sul podio al Gran Premio Nuvolari dimostrando di avere ulteriormente ridotto il gap dai mostri sacri della regolarità.

For some years, this Argentinian team is awaited by the definitive leap of quality: a few months ago it climbed the podium at the Grand Prix Nuvolari demonstrating that it had further reduced the gap between the sacred bogeymen of the regularity.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alejandro Lopez (RA) - Gabriel Gourovich (RA)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 SS**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Si tratta di un esemplare di assoluta eccezione: vettura ufficiale della Casa del Biscione, fu portata al terzo posto assoluto della Mille Miglia 1929 dal grande Achille Varzi, all'epoca venticinquenne.

This is an exemplar of absolute exception: official car of the Biscione House, was carried to final third position in the 1929 Mille Miglia by the great Achille Varzi, at the age of twenty-five.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andrea Belometti (I) - Emanuele Peli (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Andrea Belometti, forte regolarista, con la sua Lambda, punta all'alta classifica.

Andrea Belometti, strong regularist, with his Lambda, point at top rankings.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Aliverti (I) - Francesco Polini (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA TIPO 223**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Alberto Aliverti è un ottimo regolarista, recente vincitore della Winter Marathon.

Alberto Aliverti is an excellent regularist, recent winner of the Winter Marathon.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Sergio Sisti (I) - Anna Gualandi (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.568 cc.**
Potenza/*Power*	**69 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Se un anno fa furono costretti al ritiro, quest'anno Sergio Sisti e Anna Gualandi pososno essere protagonisti forti di un coefficiente massimo e di un affiatamento decisamente migliorato con la loro Lambda. Il gentleman driver ferrarese, uno dei pionieri della specialità ha già vinto la Mille Miglia nel 2000 su una Healey Silverstone.

If a year ago they had to retire, this year Sergio Sisti and Anna Gualandi could be strong protagonists with a markedly improved affinity with their Lambda. The Ferrara driver, one of the pioneers of the specialty, already won the Mille Miglia in 2000 in a Healey Silverstone.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Bruno Marini (I) - Gianfranco Fratus (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Helmut Rothenberger (D) - Gaetan Woitrin (B)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**710 SSK**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**7.065 cc.**
Potenza/*Power*	**170/225 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**188 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luigi Cippitelli (I) - Pietro Troia (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 SS**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questa splendida Alfa Romeo è iscritta dal Museo Storico della Motorizzazione Militare, appartenente all'Esercito Italiano, dove è abitualmente esposta dal 1965.

This splendid Alfa Romeo is registered by the Historical Museum of Military Motorisation, belonging to the Italian Army, where it has been exhibited since 1965.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mauro Ferrari (I) - Andrea Ferrari (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.496 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Oriol Vilanova (E) - Shawn Till (USA)**
Marca/*Brand*	**CHRYSLER [USA]**
Modello/*Model*	**75**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.078 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pablo Stalman (USA) - Fernando Sanchez Zinny (RA)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 40 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.628 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv/*bhp* a/*at* 45000 rpmin.**
Velocità/*Maximum speed*	**135 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questo esemplare è uno dei soli cinquanta della serie T 40 contraddistinti dalla lettera "A". Diversamente dalla normale T 40 (descritta nella scheda con il numero 35) dispone di un motore da 1.628 cc ottenuto dimezzando l'otto cilindri della Tipo 44.

This exemplar is one of only fifty of the T 40 series marked with the letter "A". Unlike the normal T 40 (described in the card with the number 35) it has a 1,628-cc engine obtained by halving the eight cylinders of the type 44.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Govaerts (AN) - Johan Lont (NL)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**INTERNATIONAL LE MANS**
Anno/*Year*	**1929**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.495 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jamie Constable (GB) - Susanna Constable (GB)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1500 SPORT SPIDER ZAGATO**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**Cilindrata: 1.487 cc.**
Potenza/*Power*	**76 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Un altro pezzo di storia che torna sulle strade della Mille Miglia: con questa 6C 1500, nel 1937, Pasquale Contini e Rodolfo Salvadori vinsero la classe 2000 cc, chiudendo al decimo posto assoluto.

Another piece of history that goes back to the streets of the Mille Miglia: with this 6C 1500, in 1937, Pasquale Contini and Rodolfo Salvadori won the 2000 cc class, closing in tenth overall position.

COPPA DELLE 1000 MIGLIA
4 Aprile 1937 - XV
MODULO D'ISCRIZIONE ALLA CATEGORIA SPORT

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luca Vitali (I) - Massimo Vitali (I)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 514 MM**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.438 cc.**
Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.

In the one and a half litre range, the 514 replaced the 509 that, born in 1925, left a difficult legacy; that of being the most sold car in Italy and the first car – with the birth of the SAVA – to be proposed with payment by instalment.
The 514 versions were very numerous: sedan, coupé, spider, royal cabriolet, and torpedo, in addition to the three sport versions, "S", "CA" (Alps Cup) and "MM". From 1929 to 1932, globally, 36,970 exemplars were built.
The Mille Miglia version had a powerful engine (37 hp against the 28 of the series version), a long chassis and spider body and, in 1932, it cost 22,000 lire. The FIAT entered this car in the Brescian race more than anything else for a question of image (as well as acquiring the name). Different to other classes of cylinder, FIAT did not have in fact the least hope of being able to take on the Alfa Romeo 6C 1500, competitor in the medium category.
The C.A., or Alps Cup, had the same powerful engine as the Mille Miglia but a shortened chassis. On request a transformation was available carried out by SIATA, with engine with head valves.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Oskar Meier (CH) - Katerina Batouskova (I)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 43 Gran Sport**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri. C**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**ilindrata totale: 2.261 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

The 43 model was realised on the basis of the experience of the T35 B: a street car with mechanics of a race car. In 1927, it was one of the few touring cars capable of reaching 170 km/h: for performance, satisfactory design solutions (and the price), it is considered among the cars that introduced the concept of supercar. With the T43, designed by the son Jean, Ettore Bugatti realised one of the first truly efficient Gran Turismo's, that combined a powerful 8-cylinder engine with compressor and sufficiently comfortable fit out like – for example – a complete hood. The spare wheel, in aluminium as in the e T35, was located externally on the passenger side, as was in vogue at the time. The famous horse-shoe radiator is that already adopted on the T38.
In contrast to the e T35, the long chassis allowed for two rows of seats, for four seats in total: as was in use at the time, the bodywork (also by an external bodyworker s=chosen by the client) was however of a different type, from four to two places; interesting also the version with a single back seat, situated in the tapered tail. Production ended after 160 exemplars in 1930 to make room for the Type 55. The T43, above all in the version GS, Gran Sport, was often used in street competitions.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ronald Goedmakers (B) - Kim Goedmakers (B)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**TIPO 26M**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**Motore: 8 cilindri in linea.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**Cilindrata totale: 2.417 cc.**
Potenza/*Power*	**Potenza: 185 cv a 5.600 giri/m.**
Velocità/*Maximum speed*	**Velocità: 200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Arnoldus Van Gerwen (NL) - JayJay Van Gerwen (NL)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GT ZAGATO**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gian Paolo Tobia Cavagna (I) - Aldo Olli (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**514 MM**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.438 cc.**
Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andrea Vesco (I) - Andrea Guerini (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc**
Potenza/*Power*	**90 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Numeri alla mano non hanno bisogno di presentazioni: vincitori un anno fa, trionfatori degli ultimi quattro Gran Premi Nuvolari e delle ultime cinque edizioni del Terre di Canossa, Andrea Vesco e Andrea Guerini hanno raggiunto un livello di eccellenza assoluta che li porterà a vestire i panni dei favoriti anche in questa edizione, dove andranno senza dubbio a caccia del bis. Questa meravigliosa Alfa Romeo ha realmente preso parte alla Mille Miglia del 1933, edizione vinta dal grande fuoriclasse del volante Tazio Nuvolari.

Numbers in the hand do not need presentation: winners a year ago, triumphant at the last four Gran Premi Nuvolari and the last five editions of the Terre di Canossa, Andrea Vesco and Andrea Guerini have reached a level of absolute excellence that will lead to them being favourites in this edition too, where they will no doubt go in search of an encore. This marvellous Alfa Romeo has really taken part in the 1933 Mille Miglia, edition won by the great champion of the steering wheel Tazio Nuvolari.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Carlo Incerti (I) - Monica Pellicciari (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**514 Coppa delle Alpi**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.438 cc.**
Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alejandro Pablo Oxenford (RA) - José Luis Celada (RA)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc**
Potenza/*Power*	**90 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Josine Louwman-Van Dorth (NL) - Marielle Vehmeyer (NL)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc**
Potenza/*Power*	**90 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Un altro esemplare di straordinario valore storico: iscritta dalla Scuderia Subalpina, prese parte alla Milel Miglia del 1924, condotto da Giusppe Farina, accompagnato dal Conte Luigi Della Chiesa.
Il grande "Nino" Farina, non fu mai fortunato alla Milel Miglia, dove collezionò anche due secondi posti assoluti e molti ritiri, Si consolò nel 1950, vincendo il primo campionato del Mondo di F1.

Another exemplar of extraordinary historical value: enrolled by the Scuderia Subalpina, took part in the 1924 Mille Miglia, driven by Giusppe Farina, accompanied by the Conte Luigi Della Chiesa.
The great "Nino" Farina, was never lucky in the Mille Miglia, where he collected two final second positions and many retreats. He had some consolation in 1950, winning the first F1 World Championship.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Toshiharu Sekiguchi (J) - Atsushi Suganuma (J)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**INTERNATIONAL LE MANS**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.495 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paul Gould (USA) - William Warner (USA)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT ZAGATO**
Anno/*Year*	**1931**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc**
Potenza/*Power*	**90 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / ***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.
Carrozzato 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/*bhp*. 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 potenziate, 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.

The 1750 6C (six cylinder) is noted as one of the most beautiful and successful cars in the history of cars, above all in the most sportive versions, the SS (Super Sport) of 1929 and the GS (Gran Sport). Salient features of these versions are the so called "fixed head" and the adopting of the compressor. The car is an evolution requested the manager of the House of the designer, the mythical Vittorio Jano, of the model with the one and a half litre engine, fixed head model, increased to 1,752 cc. The aim of such a request was not due to competitions, as much as to the search for greater driving comfort for the series models.
To take advantage were however above all the sports models that were operated at the time winning all over the world. In 1929 Campari and Ramponi, already winners in 1928 with the 1500 MMS, repeated the success at the Mille Miglia Cup, driving the new 6C 1750 SS, Fixed Head. With the 6C 1750 GS, in 1930, it was Tazio Nuvolari to triumph. Bodywork almost always by Zagato it was a model sold from 1929 to 1934 in various designs, with bodywork either open or closed (GTC) with and without compressor, with powers that varied between 102 and 64 hp. The "fixed head" models were specific for the agonistic use. The SS and then the GS, in particular, were the fastest as they were lighter and with short and powerful chassis, in competition models, from the Roots compressor applied to the engine. The most evident aesthetic characteristic of the model remains, still today, that of the three front lights, covered during the day with a red cap in Bakelite.
A curiosity: in the Sixties, the monthly Quattroruote, in collaboration with the same Zagato, cared for a replica of this car with Giulia's mechanic.
The final evolution of this engine was the 6C 1900, that was not produced in a sports version, reserved for the contemporary 8C 2300.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Axel Marx (CH) - Paolo di Taranto (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT BRIANZA**
Anno/*Year*	**1932**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**95 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

This Gran Sport exemplar is one of the few made by the Brianza bodywork, better known for the Monza 8C and of the six built there are just two existing. Equipped with this fascinating sports body, this 1750 was delivered in 1932 to Brussels, Belgium, and driven by the Mantozza driver, took part in numerous races, including G.P. Dei Frontières.
A curiosity: this 6C 1750 took part in the non-competitive re-enactment of the Mille Miglia in 1968, wanted by Alfa Romeo in support of the introduction of the new 1750. Being the name of this four door sedan with sporting performance taken from the of the 6C 1750 presented in 1929, the classic route, Brescia-Roma-Brescia, was completed only by the Alfa Romeo 1750 of the 1930s, with new production cars.
Axel Marx, primary hospital in Lugano, is one of the greatest enthusiasts and experts of Alfa Romeo, a contributor to the Arese Museum of the House.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Richard Ford (GB) - Richard Leake (GB)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**C Type MIDGET supercharged**
Anno/*Year*	**1932**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**746 cc.**
Potenza/*Power*	**52 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

C Type significa che è il modello C della serie Midget, l'utilitaria della casa dell'Ottagono sviluppata su diversi modelli con il motore da 846 cc (i tipi M, D, J1, J2).
Questa Midget era acquistabile, a scelta, con tre diversi allestimenti di motore: normale, con testa speciale e con compressore, con il quale la potenza saliva a 52 cv. Le buone prestazioni velocistiche erano spesso vanificate dalla scarsa efficienza dell'impianto frenante. Dal 1931 al 1932 fu venduta in 44 esemplari, 7 dei quali con compressore, tra i quali questo.

C Type means that this is the C model of the Midget series, the town car by the car manufacture with the Octagon-symbol and developed with various models with the 846 cc engine (M, D, J1, J2).
This Midget was available to buy with three different engine configurations: normal, with a special head and compressor, with which the power went up to 52 hp. The low efficiency of the braking system often undermined a good speed performance. From 1931 to 1932, 44 models were sold, of which 7 with the compressor, including this one.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ulrich Koerner (CH) - Claudio Cisullo (I)**
Marca/*Brand*	**INVICTA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**S 4,5 LITRE**
Anno/*Year*	**1932**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.467 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Neil Twyman (GB) - Joe Twyman (GB)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**8C 2600 "MULETTO"**
Anno/*Year*	**1932**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.556 cc.**
Potenza/*Power*	**180 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**225 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Il nome muletto deriva dal fatto che questo esemplare era utilizzato per l'allenamento dei piloti per le corse, con il motore originale da 2.300 cc maggiorato come sulel Alfa della Scuderia Ferrari. Del modello 8C Alfa Romeo esistono numerose versioni, tutte basate sul telaio abbinato al motore di 2.300 cc, e di volta in volta dotate delle modifiche necessarie per le differenti gare alle quali dovevano partecipare. Il motore 8 cilindri "biblocco" (due blocchi da quattro cilindri ciascuno) deriva dal sei cilindri di 175° di cui conserva alesaggio e corsa. La potenza veniva aumentata grazie ad un compressore a due lobi prodotto dalla stessa Alfa Romeo. La produzione di questo modello, nelle diverse versioni, ("lungo", "corto", Monza e Le Mans) iniziò nel 1931 e cessò nel 1934. In tre serie, furono prodotti 188 autotelai, allestiti, secondo le esigenze, da diversi carrozzieri. La 8C 2300, nella versione Spyder Corsa, vinse due edizioni consecutive della Mille Miglia: la sesta con Borzacchini nel 1932 e la settima con Nuvolari, nel 1933: quest'ultimo fu il primo successo della Scuderia che l'Alfa aveva affidato a Enzo Ferrari per portare in gara le sue vetture.
Il modello Le Mans aveva una carrozzeria allungata per migliorare l'aerodinamica per la 24 Ore di Le Mans; costruita in nove esemplari, alla 24 ore francese ottenne quattro vittorie di fila, dal 1931 al 1934.

The name "Muletto" (spare car) comes from the fact that this model was used for the drivers' training with the original 2,300 cc engine, increased as with the Alfa of Scuderia Ferrari. There are many versions of the 8C Alfa Romeo model, all based on the chassis coupled with the 2.300 cc engine, and equipped, from time to time, with the necessary changes for the different races they were participating in. The "two-block" 8-cylinder engine (two four-cylinder blocks each) comes from the six 175° cylinders of which it retains bore and stroke. The power was increased thanks to a two-lobe compressor produced by Alfa Romeo. The production of this model, in the various versions ("long", "short", Monza and Le Mans) started in 1931 and ended in 1934. For three series, 188 chassis were produced and mounted based on needs by the various builders. The 8C 2300, in the Spyder Corsa version, won two consecutive editions of Mille Miglia: the sixth with Borzacchini in 1932 and the seventh with Nuvolari in 1933: the latter was the first success of the racing team entrusted to Enzo Ferrari by Alfa to race their cars.
The Le Mans model had an elongated body to improve the aerodynamics for the 24 Hours of Le Mans; built in nine units, it won the French 24-hour race four times in a row from 1931 to 1934.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Simone Bertolero (I) - Enrico Bertone (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA tipo 218 Corsa**
Anno/*Year*	**1927**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.370 cc.**
Potenza/*Power*	**59 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	

Note / *Note*

Con questa Lambda della settima serie, Augusto e Rinaldo Battaglini chiusero al sedicesimo posto assoluto alla prima Coppa delle Mille Miglia, nel 1927.

With this Lambda from the seventh series, Augusto and Rinaldo Battaglini ranked sixteenth at the Coppa delle Mille Miglia, in 1927.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mario Beccerica (I) - Stefano Beccerica (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**LAMBDA VII SERIE Torpedo Corto**
Anno/*Year*	**1928**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.370 cc.**
Potenza/*Power*	**59 cv/*bhp* a/*at* 3.250 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giovanni Bricchetti (I) - Tony Cicchiello (AUS)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**525 SS**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.739 cc.**
Potenza/*Power*	**88,5cv/*bhp* a/*at* 3.350 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

È la versione ulteriormente spinta della 525 S, la versione sportiva a passo corto della 525, la berlina di lusso di casa Fiat. La sigla SS sta per sport supercompresso, con riferimento al motore che passa a 88,5 cv, contro i 68,5 della S e della berlina. Questo esemplare, condotto da Roberto Pellizzari e Carlo Adorno , fu venticinquesimo assoluto alla Mille Miglia del 1931.

This is the further empowered version of the 525 S, the short wheelbase sporting version of the 525, the luxury saloon car by Fiat. The SS stands for supercompressed sport, referring to the engine that goes from 88.5 bhp, against the 68.5 of the S and saloon version. This car, driven by Roberto Pellizzari and Carlo Adorno, ranked absolute twenty-fifth at Mille Miglia in 1931.

V^a COPPA DELLE 1000 MIGLIA
11-12 APRILE 1931-IX
R. AUTOMOBILE CLUB BRESCIA e "GAZZETTA DELLO SPORT"
MODULO D'ISCRIZIONE

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giovanni Moceri (I) - Daniele Bonetti (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1930**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc**
Potenza/*Power*	**90 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Il pediatra siciliano Giovanni Moceri torna con velleità di classifica alla Mille Miglia: ha dominato le ultime tre Targa Florio imponendosi anche nell'ultima Coppa d'Oro delle Dolomiti. Sulla 6C 1750 del Museo di Arese corse già una decina di anni fa, sfiorando quel podio che conquistò poi per tre anni consecutivi tra il 2012 e il 2014 con una Aston Martin Le Mans.

The Sicilian paediatrician Giovanni Moceri is back at Mille Miglia with a desire to rank at the top: he dominated the last three Targa Florio races and also the last Coppa d'Oro delle Dolomiti. He had raced on the 6C 1750 of the Arese Museum a decade ago, and was almost among the top three he then won three years in a row between 2012 and 2014 with an Aston Martin Le Mans.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Arturo Merzario (I) - Jean-Pierre Jarier (F)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2300 MILLE MIGLIA**
Anno/*Year*	**1938**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.309 cc.**
Potenza/*Power*	**95 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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 berlinette 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.
Al volante c'è Arturo Merzario, idolo di un automobilismo ormai uscito dalla storia ed entrato di diritto nella leggenda. Classe 1943, comasco di Civenna, ha guidato in tutte le discipline esistenti, dalle piccole turismo alla F1. Al suo fianco c'è Jean-Pierre Jarier, che in carriera ha collezionato ben dodici stagioni in F1, con March, Shadow, Ligier, Lotus, Tyrrel e Osella.

It was the victory of Boratto (driver of Benito Mussolini) and Guidotti (already Nuvolari's companion in the victorious Mille Miglia in 1930) in the Tourism category, with the fourth absolute position at Mille Miglia in 1937 to make Alfa Romeo produce a MM version of 6C 2300 B. The production consisted in 105 four-seat small saloon cars, plus the original model and a spider for the Mille Miglia of 1938. The aerodynamic saloon chassis is made in aluminium by the Touring of Milan according to the "superlight" project.
The B series is the evolution of 6C 2300 presented in 1934, that in turn had derived from the 6C series in the 1920s like the 6C 1500 and continued as 6C 1750 and 6C 1900. B was produced from 1935 to 1937 in 284 units of the first series while 457 were produced for the second (more than 107 MM) from 1938 to 1939. The 6C 2300 B is also famous for being the first to mount independent wheels. With this model, the relationship between Alfa and the designer Vittorio Jano ended.
The first series was produced in the "Turismo", "Gran Turismo" and "Pescara" versions. The second set in the "long" and "short" versions and Mille Miglia". The latter was identical to the Touring saloon that was fourth, first in the Touring category in the 1937 edition of the Mille Miglia.
Arturo Merzario is at the wheel, the idol of a car racing that has now emerged from history and become legend. Born in 1943, from Civenna in the Como area, he has driven in all existing disciplines, from small tourism cars to F1. Sitting next to him is Jean-Pierre Jarier, who has collected as many as 12 seasons in F1, with March, Shadow, Ligier, Lotus, Tyrrel and Osella.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giolito Roberto (I) - Giudici David (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APRILIA 1350**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.350 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**115 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Roberto Giolito è capo designer del centro stile FCA per i marchi Fiat e Abarth; David Giudici è il direttore di Ruoteclassiche.

Roberto Giolito is head designer of the FCA style centre for Fiat and Abarth; David Giudici is the director of Ruoteclassiche.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Cristiano Luzzago (I) - Franco Ronchi (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 CS MM BERLINETTA**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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/*bhp*. 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.

The 508, best known as "Balilla" by everyone, was one of the most popular cars of its time and, with the first two series produced with the 995 cc side valve engine, it was available in various versions: two-door saloon, torpedo and spider. The first series, identified only as "three geared" made its debut at the Milan Motor Show in 1932. It was built in 41,395 units until the second series, the "four-geared" Balilla, was presented at the Milan Motor Show in March 1934, of which 71,700 units were built until 1937. The "S" ("S" for sport) series appeared at the Milan Motor Show in 1933 with a Ghia spider body, followed by the small saloon a few months later.
There are two spider models: the MM (Mille Miglia) has the mudguards separated on the four motorbike-type wheels; instead the CO (Coppa d'Oro del Littorio) has continuous mudguards connected to the platform. The first series has the same engine of the other Balilla models, the 108 S with 20 bhp empowered with further 10 bhp. In 1934, with the second series, the sport models adopted the "108 CS" engine with head valves bringing the power from 30 to 36 bhp. In 1937, the 508 C "Balilla 1100" (produced in 57,500 units), with the propulsion increased to 1,089 cc and derived from the one mounted on the sports versions that had valves on the head instead of the sides. The most interesting and successful models were the S, that stands for Sport: in the various versions Balilla won, as undisputed dominator, in its category at the Mille Miglia in the 1930s. The low price and the reputation as a propaedeutic race car favoured its great use in races with the debut of many future champions.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniele Spataro (I) - Eleonora Di Stefano (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1500 CABRIOLET VIOTTI**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.493 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luciano Caporali (I) - Daniele Limpido (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

La Super Sport, deriva dal modello base: 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.

The Super Sport derives from the basic model: as with the other 2500 6C models, the SS was produced from 1939 to 1953. Until 1943, Alfa built 75 units, plus 8 in the SS race version (with 125 bhp); an another 383 from 1947 to 1951. The last units produced before the war cost 96,000 Italian Lira just for the chassis; in 1947, the price increased to 2,600,000 Italian Lira, but with the coupé body. Already in 1948, due to the power of devaluation, the price was above four million.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giordano Mozzi (I) - Stefania Biacca (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1500 GS ZAGATO**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.487 cc.**
Potenza/*Power*	**76 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.
Vincitori della Mille Miglia nel 2011 e nel 2014, i coniugi mantovani sono abitudinari delle zone alte della classifica. Con questa macchina sono già riusciti in passato a salire sul podio e c'è da scommettere che anche in questa edizione proveranno ad essere protagonisti fino alla fine.

An extraordinary car. An Alfa Romeo that is unique in its genre: the 6C 1500 that was built on the chassis of the 1750 and produced in 1933. This car participated in the Mille Miglia in 1934, driven by Anna Maria Peduzzi, also known as "La Marocchina", the Moroccan, because of a quite dark complexion resulting from a long stay in Africa. Madame Peduzzi became part of the Scuderia Ferrari in 1933 and with her Alfa Romeo 6C 1500 GS Fixed Head she gave a victory to Ferrari with the Coppa Principessa, the Princess Cup of Piedmont. At the Mille Miglia in 1934, won by Varzi, this car ranked in the thirteenth place.
Speaking about the "modern" history of this car, we remind that it has alwyas been among the first three during the last four editions of the race with Luciano Viaro in 2010, Claudio Scalise in 2011 and 2012 when it won with Giordano Mozzi in 2013.
Winners of the Mille Miglia in 2011 and 2014, the Mantuan spouses are high ranking habitués. With this car, they have already managed to reach the podium in the past and we can bet that even during this edition they will try to be among the protagonists to the end.

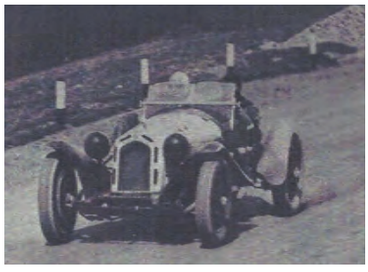
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**William H Binnie (USA) - Adam S Binnie (USA)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**8C 2300 MONZA**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,80**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.336 cc.**
Potenza/*Power*	**165 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**195 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Come restare indifferenti davanti a questa Monza, una delle più straordinarie vetture di tutte le epoche, che torna dopo tre quarti di secolo a Brescia?
Questo esemplare, 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, Ruesch portò questa Alfa Romeo all'ottavo posto alla Targa Florio del 1935. Si tratta di uno dei sessantotto esemplari della seconda serie di Alfa Romeo 8C 2300, in questo caso con carrozzeria Brianza.
Hans Ruesch, oltre che valente pilota, divenne celebre come scrittore, autore di romanzi di successo dai quali furono tratti film di successo, come "Destino dull'asfalto (titolo originale "The Racers") di Henry Hathaway, nel quale Michael Douglas vince la Mille Miglia.

How to be indifferent to this Monza, one of the most extraordinary cars of all times, that returns to Brescia after three quarters of a century?
This exemplary, driven by Ruesch-Maag, took part, without completing it, in the Mille Miglia in 1934. The following year, it achieved a fantastic fourth place with Ruesch-Guatta.
A few months later, Ruesch drove this Alfa Romeo to the eighth place at the Targa Florio in 1935. This is one of the sixty-six units of the second series of the Alfa Romeo 8C 2300, in this case with a Brianza body.
Hans Ruesch, as well as a leading driver, became famous as a writer, author of successful novels, from which important films were made like "The Racers" directed by Henry Hathaway, in which Michael Douglas wins the Mille Miglia.



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jose Ruiz Thiery (E) - Javier Rodriguez Zuazo (E)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.495 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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 parafanghi 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 cilindrate, 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.

Aston Martin, like other British brands, Bentley and M.G. in particular, was greatly chamed by Le Mans during the 1930s. After arriving at the English automotive company, the Italian technician Bertelli pushed towards racing. In 1932, he produced a Le Mans version of his splendid International and then, always on the International mechanics, he designed the model called simply Le Mans, which is recognisable for the motorcycle-style detached mudguards, the lowered radiator, and the exhausts on the sides outside the body. The debut at Le Mans in 1932 was a happy one: behind the big cars, the first of the three Aston Martin participating in the race was fifth. Beating the Bugatti 37, sixth, it was also first of the category up to 1,500 cc. Bertelli himself drove a second car to seventh place. There were three Aston Martin participating in the French race in 1933; Bertelli drove one personally arriving seventh again: curiously the result of the previous year was repeated with an Aston Martin, winner of its category, ranking absolute fifth and another one at the seventh place.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Norbert Abel (A) - Franz Steinbecher (A)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 508 BALILLA SPORT**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.

This is a version of the 508, or better the "Balilla" as it was called by everyone, built by S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) of Turin.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Karel Ten Cate (NL) - Paul Ten Cate (NL)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.495 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

This is the only Aston Martin Le Mans in the race that can boast in its palmarès the participation in the speed Mille Miglia. It occured precisely in 1934, during the edition won by Varzi. This model arrived in Brescia from London together with the English driver Maneck Dinchaw; it was not that lucky though as many other Aston Martin at the Mille Miglia, and was forced to give up.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Martin Gruss (USA) - Michel Brogard (USA)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 1750 GRAN SPORT**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paul Smeets (NL) - Roger Dassen (NL)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 BALILLA SPORT Mille Miglia**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Richard Braun (F) - Nicolas Plowiecki (F)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Roderick Jack (GB) - Elisabeth Jack (GB)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**8C 2300 MONZA**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.336 cc.**
Potenza/*Power*	**165 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**195 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questa è una delle versioni più sportive della 2300. Si tratta di uno "spider corto" nato per i gran premi. Il modello Monza disponeva di una potenza che variava tra i 165 e i 178 cv, per una velocità massima rispettivamente di 210 km/h e 225 km/h. Ne furono costruiti 6 esemplari nel 1931 e 4 nel 1932.
L'esordio avvenne proprio a Monza al G.P. d'Italia, di dieci ore, vinto da Nuvolari e Campari. Sempre con Nuvolari la 8C Monza fu prima al G.P. di Monaco nel 1932, mentre con Brivio si aggiudicò la Targa Florio. Con una Monza carrozzata Brianza, Achille Varzi e Amedeo Bignardi si aggiudicarono la Mille Miglia 1934.
Per le gare riservate alle vetture sport, come la Mille Miglia, sulla vettura venivano installati i fanali e quattro parafanghi di tipo motociclistico.

This is one of the most sporty versions of the 2300. A short spider born for the grand prix. The Monza model had a power ranging between 165 and 178 bhp, for a maximum speed of 210 km/h and 225 km/h respectively.
Six units were built in 1931 and four in 1932.
The debut took place in Monza at the Grand Prix of Italy, lasting ten hours and won by Nuvolari and Campari. Again with Nuvolari the 8C Monza was first at the G.P. of Munich in 1932, while it won the Targa Florio with Brivio. With a Monza having the Brianza chassis, Achille Varzi and Amedeo Bignardi won the Mille Miglia 1934.
For races reserved to sports cars like Mille Miglia, the car was fitted with headlights and four motorcycle-type mudguards.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Clinton Smith (GB) - Bradley Smith (*GB"*
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**K3 MAGNETTE**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.087 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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'oltremanica, 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.

This model won the Mille Miglia in the 1,100 cc category in 1933 driven by Count Giovannino Lurani and George Eyston. The MG K3 Magnette dominated its category of competence by enabling the English team to win surprisingly even the Brescia GP for teams.
For that edition of the race, the MG spared no expence: the new Magnette was a 6-cylinder car that could reach 160 kilometers per hour despite being rather heavy. It's Achilles' heel? The brakes, not with a good performance. The K3 Magnette was a historic car for the Bristish automotive industry, no doubt this is the car that gave way to the research and production of British racing cars to challenge German and Italian companies directly.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Tarek Mahmoud (RL) - Gregoire Audi (F)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS**
Anno/*Year*	**1933**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.752 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Osvaldo Peli (I) - Francesco Peli (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 S BALILLA COPPA ORO**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione/ *Sport Production***

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gian Mario Bariselli (I) - Ignazio Mario Marcoccio (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AUGUSTA BERLINA VIOTTI**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.196 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**105 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Houtkamp (NL) - Rutger Houtkamp (NL)**
Marca/*Brand*	**LAGONDA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**M45 RAPIDE**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.467 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questa macchina è una di quelle che può vantare una vera partecipazione alla Mille Miglia. Accadde nel 1935 quando partì da Brescia guidata da Eileen Ellison.
John Houtkamp e il figlio Rutger sono ottimi regolaristi, a conferma della crescita sportiva degli appassionati olandesi.

This is one of the cars that can boast true participation in the Mille Miglia in 1935 when it left Brescia driven by Eileen Ellison. John Houtkamp and his son Rutger are excellent contestants, confirming the sporting growth of the Dutch enthusiasts.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gabriele Di Stefano (I) - Luigi Giuffrida (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**ASTURA BERLINA**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-8 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.973 cc.**
Potenza/*Power*	**82 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Massimo Bettinsoli (I) - Daniele Peli (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 S BALILLA COPPA ORO**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione /*Sport Production***

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jean Marc Krief (F) - Matthieu Lamoure (F)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ULSTER**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1495 cc.**
Potenza/*Power*	**87 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

The Ulster was a model destined exclusively for competitions, derived from the MKII. Produced in only 24 exemplars between 1934 and 1936, it features the classic engine of one and a half litre dry-sump mounted by many other Aston Martins. The sports preparation included wider diameter S.U. carburettors, powered by two electric pumps, special valves, and a different compression ratio, in addition to a larger tank. It was the most successful car among those designed by the Italian engineer, at that time, majority share-holder, Augusto Bertelli. The battle-field of the Ulster was the most important races of the time: Tourist Trophy (a race to which, in a certain sense, the car was dedicated, as until 1936 the T.T. was held in Northern Ireland), Brooklands and 24 Hours of Le Mans. At the French race, the Ulster was first in the category of up to one and a half litres in 1936 – with a terrific overall third place – and in 1937.
In 1935 an Ulster, driven by Clarke-Faulkner, won the up to 1500 cc class at the Mille Miglia, ranking in 22nd place overall. Another Ulster was forced to retire, as with the other car entered in 1936.

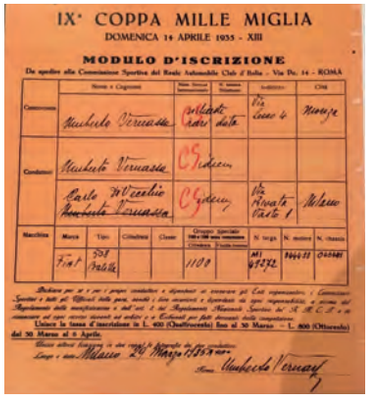
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marc Lenert (L) - Paul Welbes (L)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 CS BALLILA SPORT speciale**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione/ *Sport Production***

Note / *Note*

Questa Balilla Sport con una carrozzeria fuoriserie prese parte alla Mille Miglia del 1935, senza concludere la gara, con Umberto Vernassa e Carlo Di Vecchio.

This Balilla Sport, with out-of-stock body, took part in the 1935 Mille Miglia, not finishing the race, driven by Umberto Vernassa and Carlo Di Vecchio.


IX^a COPPA MILLE MIGLIA
DOMENICA 14 APRILE 1935 - XIII
MODULO D'ISCRIZIONE

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marc Newson (AUS) - Charlotte Newson (GB)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**Type 59**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.257**
Potenza/*Power*	**cc 250 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

Questo modello fu l'ultimo da corsa prodotto dalla Bugatti. La Type 59 fu presentata nel 1933 e impiegata nelle corse fino al 1936. Furono solo 6 o 7 gli esemplari realizzati, alcuni con carrozzeria monoposto ed altri in versione biposto.
Sul telaio delle Type 53 e 54 fu montato l'8 cilindri con compressore da 3257 cc della Type 57, ulteriormente elaborato.
A causa di una meccanica ormai obsoleta per l'epoca, le vittorie non furono molte, dovute più al talento di piloti come Tazio Nuvolari: il grande Nivola volle ed ottenne che la sua vettura da gara fosse verniciata in rosso Italia, anziché in azzurro-Francia.
Marc Andrew Newson, nato a Sidney nel 1963, è uno dei più importanti designer internazionali. 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 oggetti: sue opere sono conservate al Museum of Modern Art di New York, al Centro Pompidou di Parigi e al V&A di Londra. Per diversi anni, ha partecipato alla Mille Miglia con una Ferrari 225 S; quest'anno arriva con Bugatti Type 58.

This was the last race model produced by Bugatti. The Type 59 was presented in 1933 and used in races until 1936. There were only 6 or 7 exemplars made, some with single-seater bodies and others two-seater.
On the chassis of the Type 53 and 54 were mounted the 8 cylinders with compressor of 3257 cc. of the Type 57, further developed.
Because of mechanics that were obsolete for the time, there were only a few victories, thanks more to talent of the drivers like Tazio Nuvolari: the great Nivola wanted and got his race car painted in Italian-red rather than French-blue.
Marc Andrew Newson, born in Sidney in 1963, is one of the most important international designers. According to the Times review, he is one of the 100 most influential people in the world. He is concerned mainly with interior and house-hold objects, but also with glasses and so many other objects: his works are conserved at the Museum of Modern Art of New York, the Centro Pompidou of Paris and the V&A of London. For several years, he participated in the Mille Miglia with a Ferrari 225 S; this year he is arriving with a Bugatti Type 58.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marco Gaggioli (I) - Giorgio Becchetti (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT** *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* **[Italia]**
Modello/*Model*	**508 S BALILLA COPPA ORO**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione/ *Sport Production***

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Norbert Roos (D) - Miriam Roos (D)**
Marca/*Brand*	**BENTLEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**3,5 LITRE VANDEN PLAS**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.669 cc.**
Potenza/*Power*	**130 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dominique Cruyt (B) - Julie Cruyt (B)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AUGUSTA CABRIOLET**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.196 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**105 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Fabrizio Di Amato (I) - Ugo Maria Brachetti Peretti (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 S BALILLA COPPA ORO**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione/ *Sport Production***

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wilhelmus Peters (B) - Nelly Peters (B)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AUGUSTA CABRIOLET**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.196 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp* a/*at* 4.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**105 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo/*Touring***

Questa Augusta ha preso parte alla Mille Miglia del 1935.

This Augusta was taken part in the 1935 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Bernd Dannenmaier (D) - Christiane Dannenmaier (D)**
Marca/*Brand*	**RILEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**SPRITE prototype**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	4 cilindri/*cylinders.*
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	1.496 cc.
Potenza/*Power*	70 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.
Velocità/*Maximum speed*	120 km/h.
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

The Sprite was the last sports car built by Riley, from 1936 to 1938, before being sold to Morris. The name Sprite was then used at the end of the Fifties, by the Austin Healey, converged like the Morris in the British Motor Corporation. The B.M.C., between 1965 and 1968, produced a sedan with the Riley brand. The Sprite was constructed with racing in mind; for this reason, even the touring models have many lightweight parts. In the hands of Fred Dixon, it won two consecutive editions, 1935 and 1936, of the Tourist Trophy. The engine was a version powered by the old 12/4 four cylinders at one and a half litres.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Reidie (AUS) - Leigh Colbert (AUS)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 S BALILLA COPPA ORO**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**995 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione/ Sport Production**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Geert Van De Velde (NL) - Nicole Paulus (NL)**
Marca/*Brand*	**LAGONDA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**M45 Rapide**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.467 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

La sigla M 45 indica il motore americano Meadows da quattro litri e mezzo. È 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.

The M 45 anacronym indicates the Meadows four and a half litres American engine. It is one of the English House models that have become legendary in automobile history. Thanks to a powerful engine, six cylinders with magnet powered head valves and 3 spark plugs per cylinder - the Lagonda takes the place, on the English market, of the Bentley and, later, of the Invicta. The chassis has suspension springs and clutch dampers. But the salient feature of these cars was the performance, also in the base model 45. In total, 410 exemplars were produced, 53 more in the sportier version, Rapide.
It should be noted that, from 1935, the new series changed the acronym M 45 to LG 45. W.O. Bentley changed its name after having to surrender the company that carried its name to Rolls Royce, it was taken over by the Lagonda in 1935. Bentley was able to enjoy good production of the Lagonda, bringing a number of improvements.
The LGs, in effect, are considered the best Lagonda built.
The sporting results are also good: among them all, it is enough to cite the victory at the 24 hours of Le Mans in 1935 with Hindmarsh and Fontes driving.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Justin Kennedy (GB) - David Long (GB)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ULSTER**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1495 cc.**
Potenza/*Power*	**87 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Carlini (CH) - Alessandro Martignoni (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.309 cc.**
Potenza/*Power*	**95 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

The Alfa Romeo 6C 2300 was not a car born to participate in car races; its natural vocation was that of a touring car. The name, "Pescara", derives from its first sporting appearance when, in 1935, it took to the tracks of the 24 hours of Abruzzo. In particular, this exemplar took part in the 1936 Mille Miglia: its legitimate owner at the time was Benito Mussolini who ordered it "personalised" with an engine developed by Scuderia Ferrari and a spider body: at the Brescian race it was Ercole Boratto who participated, coming an honourable overall thirtieth, winning third place in its class.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Richard Lisman (USA) - Clifton Fink (USA)**
Marca/*Brand*	**LAGONDA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**M45 RAPIDE**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65/1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.467 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Winand Cremers (B) - Raphael Claes (B)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**PB**
Anno/*Year*	**1935**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55/1.55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**939 cc.**
Potenza/*Power*	**43 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Freeman (GB) - Russel Busst (GB)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2 LITRE SPEED MODEL "Spa Special"**
Anno/*Year*	**1936**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65/1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.949 cc./1,949 cc.**
Potenza/*Power*	**120cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**185km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questo glorioso esemplare di Speed Model, nome che chiarisce la destinazione, ha una storia sportiva assai lunga. Costruita nel 1936, corse con il pilota Tony Rolt. Dopo la guerra, subì diverse trasformazioni; la più importante fu a opera di John Horsfall, che la convertì secondo i regolamenti della categoria Sport. Nel 1949, Horsfall ottenne un ottimo quarto posto assoluto alla 24 ore di Spa-Francorchamps, che valse alla sua vettura il nome di "Spa Special". La Speed Model fu quindi acquistata da Ernest Stapleton che disputò molte corse, tra le quali due edizioni della Mille Miglia. Sempre in compagnia della moglie Betty, Stapleton partiva con la sua auto dalla Gran Bretagna, venendo in Italia guidandola attraverso la Francia. Nel 1951 gli Stapleton chiusero al centododicesimo posto, mentre nel 1952 furono costretti al ritiro. Nel 1954, questa Aston Martin fu acquistata dal padre di David Freeman, che la guiderà nella Mille Miglia 2017, restando sempre nella stessa famiglia.

This glorious exemplar of the Speed Model, name that clarifies the destination, has a long sporting history. Built in 1936, raced with the driver Tony Rolt. After the war, it underwent various transformations; the most important was the work of John Horsfall, who converted it according to the regulations of the Sport category. In 1949, Horsfall obtained an excellent overall fourth place at the 24 hours of Spa-Francorchamps, that gave his car the name of "Spa Special". The Speed Model was thus acquired by Ernest Stapleton who took part in many races, among which were two editions of the Mille Miglia. Always in the company of his wife, Betty Stapleton, he left Great Britain with his car, coming to Italy by driving through France. In 1951, the Stapletons came in hundred and twelfth place, while in 1952 they had to retire.
In 1954, this Aston Martin was bought by the father of David Freeman, who drove it in the 2017 Mille Miglia, staying in the same family.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Franciscus Van Haren (NL) - Leonie Hendriks (NL)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**8C 2900 BOTTICELLA**
Anno/*Year*	**1936**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75/1.75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.905 cc./2,905 cc.**
Potenza/*Power*	**180 cv/*bhp* a/*at* 5,200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**205 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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/*bhp*. 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 fu destinato unicamente alle corse, mentre il tipo B fu realizzato anche in versione Gran Turismo.

This exemplar is without doubt one of the most important of this edition of the Mille Miglia. Value added, in the detail, the fact that it is one of three that in 1936, on behalf of Scuderia Ferrari, participated in the Mille Miglia ranking third overall driven by Carlo Pintacuda, while the other two 2900 A's took the first two places.
This car, a few years later, was sold in South America where, until the Fifties, it continued to take part in sporting events.
The 2900's represent an exceptional episode in the history of the House of Biscione: with the type A, presented in 1935, Alfa Romeo won the 1936 and 1937 Mille Miglia, respectively with Brivio and Pintacuda and with a type B won the 1938 edition with Biondetti, and in 1947 with Romano and Biondetti (this car, according to the post war regulations, was not allowed to have compressors). The mechanics were extremely refined, deriving from the "Type B" single-seater, twin-block engine in light alloy with four cylinders each, steel cast cams and two Alfa produced lobe compressors, independent suspension back and front. The power of the race models, generally with open body derived from the formula car, reached 220 cv/bhp.
The type A had a more spartan body, of the Grand Prix, to which was added the mud guards for the races in the Sport category. There were 6 2900 type A's produced, from 1935 to 1939. The type B had instead various types of body, both open and closed. With this version, Alfa Romeo reached the peak of the construction of Sport cars and Gran Turismo of the period between the wars. The B had two chassis, one with a shortened pitch of twenty centimetres.
From 1937 to 1939 20 type B with short pitch, and 10 with long pitch were produced.
It should be noted that, while the design of the type A came first, the production of the two models, as well as the infinite series of their victories, overlap.
The type A was destined uniquely for racing, while the type B was also made in Gran Turismo version.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Macko Laqueur (NL) - Rob Brouwer (NL)**
Marca/*Brand*	**LAGONDA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LG 45**
Anno/*Year*	**1936**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65/1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.467 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Blakemore (CND) - Gregoren Mark Wood (GB)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2 LITRE SPEED MODEL**
Anno/*Year*	**1936**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60/1.60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.949 cc.**
Potenza/*Power*	**98 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**175 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stefaan Vallaeys (B) - Evelyn Moreels (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 A "TOPOLINO" TESTA SIATA**
Anno/*Year*	**1936**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**18 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**100 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa FIAT 500, la popolare "Topolino", appartiene alla prima serie, presentata proprio nel 1936. La testa SIATA le garantisce un supplemento di potenza rispetto ai 13,5 cv originali. Prese parte alla Mille Miglia del 1937 con l'equipaggio Guzman-Jelmini, concludendo la gara al 63° posto assoluto, terzo della classe 750 Sport.
Raffaello Guzman, nato a Brescia da famiglia siciliana, è stato uno dei più celebri giornalisti automobilistici, denominato da Enzo Ferrari il "barone blu". Lavorò al Messaggero e poi al Tempo. Abile pilota di aeroplani, fu decorato durante la seconda guerra mondiale per i suoi reportage dal fronte.

This FIAT 500, the popular "Topolino", belongs to the first series, presented in 1936. The SIATA head guarantees it a supplement of power with respect to the 13.5 hp originals. It took part in the 1937 Mille Miglia with the team Guzman-Jelmini, finishing the race in 63rd place overall, third in the class 750 Sport.
Raffaello Guzman, born in Brescia to a Sicilian family, was one of the most celebrated automobile journalists, named by Enzo Ferrari the "barone blu" (Blue Baron). He worked for the Messaggero and then the Tempo. Able aircraft pilot, he was decorated during the second world war for his reporting from the front.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marian Stoch (PL) - Bartosz Balicki (PL)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**15/98 SHORT CHASSIS**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.949 cc.**
Potenza/*Power*	**98 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**175 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dirk De Groen (NL) - Alexandra De Groen (USA)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

Born in 1936, the 328 was one of the best German sport of all time. The debut happened on 14 June in Nürburgring with a victory. The commercialisation on the market only happened a year later, while the two cars of 1936 were destined exclusively for competitions. The 328 was produced, until 1940, in 462 exemplars, with different bodys around the V-inclined valve engine, hemispherical pistons, and an original punching distribution system. The extremely low weight, little more than seven hundred kg, the road holding, and the braking system were the winning characteristics of this model. The power varied from 80 to 140 hp from the competition models. The most common, that however possessed an extraordinary palmarès, is the spider that rallied in the 2 litre class almost everywhere it raced. Of particular note, beyond the Tourist Trophy and Le Mans, the victory of the 2,000 cc. class at the Mille Miglia of 1938. At the 1940 Mille Miglia, the sedan of the Touring di Milano was overall first, while two spiders were third and fifth. Even after the war the 328 remained competitive for some years and its engine equipped race and touring cars throughout the Fifties.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hannes Winkler (A) - Johannes Strohmayer (A)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**INTERNATIONAL**
Anno/*Year*	**1934**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	4 cilindri/*cylinders.*
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	1.495 cc.
Potenza/*Power*	70 cv/*bhp*.
Velocità/*Maximum speed*	140 km/h.
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dario Giglio (I) - Fulvio Giglio (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APRILIA 1350**
Anno/*Year*	**1938**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	V-4 cilindri/cylinders..
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	1.350 cc.
Potenza/*Power*	40 cv/*bhp*.
Velocità/*Maximum speed*	115 km/h.
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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.

The Aprilia is the last masterpiece of Vicenzo Lancia, founder of the Turin House: it was presented to the public in 1937 shortly after the death of the brilliant entrepreneur who never got to see it finished. With the usual "V" four cylinder engine, 1,352 cc (for the first series until 1939) and 1,486 cc (the second series until 1949) with hemispheric combustion chambers, it conserved the same power in both versions: 48 hp for a maximum speed of 127 km/hour. The Aprilia also has independent suspension to the rear and back brakes mounted at the output of transmission. The body, still load-bearing, is one of the first used for a car of a series where the designer has taken account of aerodynamics in the realisation of the shape. Overall it turned out to be a lucky model: survived the World War and remained in production until 1949. The first series was produced in 10,354 exemplars, the second series in 11,082 units. Between the two series were produced different chassis cabs assigned to the bodywork for the special series. Altogether the production was thus 29,508 exemplars. From this Lancia model was derived the Ardea, practically identical in body, but on a scale of 4/5 and with a one litre engine. The Aprilia enabled future winners of the Mille Miglia like Marzotto, Bracco and Villoresi, who in 1938, with an Aprilia spider Zagato, the 1,500 sport class was won.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Tarcisio Bonomi (I) - Simone Bonomi (I)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	
Potenza/*Power*	
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ian Robertson (GB) - Jodie Kidd (GB)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328 "BERLIN-ROM"**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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.

This car is registered at the museum of the House of Monaco.
In the belief of competing in the Berlin-Rome race in 1941, the German Sporting Federation had three BMW 328 of 1937 modified by Carrozzeria Touring of Milan, who mounted more sophisticated chassis from an aerodynamic point of view. The final result was a race car with an exceptional aerodynamic penetration coefficient for the time. However, the tragic events of the Second World War led to all events being cancelled.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Juan Felipe Garcia (D) - Matthew Ivanhoe (USA)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ugo Amodeo (I) - Dario Margaritelli (I)**
Marca/*Brand*	**S.S. *"Swallow Sidecar & Coachbuilding Co."* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**JAGUAR 100**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.663 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Klaus Fröhlich (D) - Michael Schröder (D)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Massimo Ermini (I) - Lapo Ermini (I)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328 COUPé**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Matteo Belotti (I) - Emiliano Monella (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APRILIA 1350**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.350 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**115 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wolfgang Obermaier (D) - Des Sellmeijer (D)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1937**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giuseppe Boscarino (I) - Enrico Renaldini (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 [508 C] MM BERLINETTA**
Anno/*Year*	**1938**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**42 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

La comparsa di questa berlinetta Sport MM della Fi*at* 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 Fi*at* 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 Fi*at* 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.

The appearance of this Fiat Sport MM sedan in Piazza della Vittoria, at the 1938 Mille Miglia, aroused interest with the long aerodynamic body, designed by the Ufficio Carrozzerie Speciali of the same Fiat, but carried out by the Carrozzeria Savio of Turin. The mechanics are substantially those of the Balilla, but Dante Giacosa, one of the most important men in the history of the Fiat, was able to improve it enormously, above all in terms of power. It suffices to think that this 1,100 cc, derived from the 900 cc, would live a long career under the post-war Fiat 1100. The strange shape, elongated and square, of the body was due to the discovery, not without stupor by Giacosa, that among the series models, this one reached the maximum speed. It should be noted in particular, to understand how avant-garde the line of this car was, at the time: it is the first Fiat with a continuous side, with integrated mudguards, without dais. Impressive fuel capacity of 108 litres.
At the Mille Miglia in 1940, with a sedan with special Savio bodywork, Pietro Taruffi won the 1100 class at the extraordinary average of 112 km/h. With a Stanguellini development, the 508 CS driven by Fioruzzi-Sala took a surprising ninth place in the 1940 Mille Miglia ahead of the much more powerful BMW and official Alfa Romeo, winning also the first place in its own category. This exemplar, modified in front with respect to the series model, was consigned to the new Roman driver Ercole Boratto.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Baurdoux (NL) - Eric Van Straaten (NL)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**SA**
Anno/*Year*	**1938**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.322 cc.**
Potenza/*Power*	**75 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**n.d.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.

The SA is a sports sedan produced from 1935 to 1939: at the presentation a 2 litre engine, 2,062 cc. was mounted, successively increased to 2,228 cc and then to 2,322 cc. In all, in the various versions, open or closed, the exemplars produced were 2,738.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Sergio Solero (I) - Francesco Botré (I)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1938**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Enrico Scio (I) - Martina Scio (I)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TB**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.250 cc.**
Potenza/*Power*	**54 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luc De Vos (B) - Buno Mariens (B)**
Marca/*Brand*	**DELAGE [France]**
Modello/*Model*	**D6 75 SPORT**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.884 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *Note*

La serie D6 fu prodotta dalla francese Delage dal 1930 al 1954, in varie versione, berline e sportive. Nel 1932 fu introdotta la D6-11, dove 11 indica i cavalli fiscali. Poi, con la D6-65 del 1934, la cifra indicava i cavalli di potenza. La D6-75 fu l'ultima serie prima della guerra, nel 1939: gli esemplari da corsa come questo, in genere con carrozzeria Figoni e Falaschi, disponevano però di un motore più potente.

The D6 series was produced by the French, Delage, from 1930 to 1954, in various versions, sedan and sports. In 1932, the D6-11 was introduced, where 11 indicates the fiscal horsepower. Then, with the D6-65 of 1934, the figure indicated the horse power. The D6-75 was the last series before the war, in 1939: the race car exemplars like this, usually with bodywork by Figoni and Falaschi, had a more powerful engine.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Philipp Koch (D) - Martin Huber (A)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pieter van Andrighem (NL) - Carola H. Berkel (NL)**
Marca/*Brand*	**ZANUSSI [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 500 SPORT**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**647 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa piccola barchetta, preparata a Treviso da Fioravante Zanussi ha partecipato a due Mille Miglia iscritta dalla Squadra trevisо dell'Automobile Cub di quella città. In entrami i casi fu costretta al ritiro: nel 1949 con Caverzani-Van de Borre e nel 1951 con Rugolo-Mazzoccato. La carrozzeria era opera di Tullio Vendrame.

This small body, prepared at Treviso by Fioravante Zanussi participated in two Mille Miglia's, entered by the Treviso Team of the Automobile Club of that city. In both cases, it had to retire: in 1949 with Caverzani-Van de Borre and in 1951 with Rugolo-Mazzoccato. The bodywork was the work of Tullio Vendrame.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Romolo Becchetti (I) - Fabio Becchetti (I)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TB**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.250 cc.**
Potenza/*Power*	**54 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephan Schrauwen (B) - Luc Van Rompaey (B)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hendrik von Kuenheim (D) - Carl Christian Jancke (D)**
Marca/*Brand*	**BMW *"Bayerische Motoren Werke"* [Deutschland]**
Modello/*Model*	**328 SPIDER MILLE MIGLIA**
Anno/*Year*	**1939**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.957 cc.**
Potenza/*Power*	**139 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Super Sport**

Note / *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 cilindrate 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.

This exceptional car registered at the Museum of the House of Monaco, is the one that came fifth overall in the 1940 Mille Miglia, driven by Briem-Ritcher. The mechanics are the classic ones of the 328, with the famous 6 cylinder 2 litre engine, lightly different in cylinders and power by about 60 hp with respect to the series model (which is described in the sheet relative to car number 82). The beautiful bodywork reveals the aerodynamic search for maximum performance. It was realised in Germany by Fritz Fiedler.
If relatively less powerful, respect to the rivals that had superior cylinders, often supercharged, the 328 were winning cars thanks to their penetration, lightness, and handling. With a recoating in hard aluminium on a light tubular chassis, this spider does not pass 650 kg in weight. This, in particular, is very quick with its 200km per hour. The success obtained at the "Grand Prix of Brescia", the thirteenth Mille Miglia was epic: the BMWs obtained the first, third, fifth, and sixth place. To triumph was the sedan of the Touring di Milano, driven by Huschke Von Hanstein.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Antonio Belotti (I) - Ugo Gambardella (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APRILIA Cabriolet**
Anno/*Year*	**1940**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.350 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**115 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jan Veening (NL) - Albertus Ga Dekker (NL)**
Marca/*Brand*	**DB (Deutch-Bonnet) [France]**
Modello/*Model*	**CITROEN SPIDER**
Anno/*Year*	**1945**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.911 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**1.170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This sleek chassis took part in the 1950 Mille Miglia del 1950 driven by Simone René and De B. Marchio, without finishing the race. It is the fifth sports car to be built by D-B, acronym taken from the initials of the two founders, the engineer Charles Deutsch and the mechanic René Bonnet. The aerodynamic solutions studied by the two were avant-garde. The research into the maximum penetration involved a line with curved wheel arches and the elimination of any possible sticking out of the mechanical parts. The mechanics, in this case, are those of one of the most famous French cars of the time, the Citroen 11. The development of the engine guaranteed 20 more hp than the original. With mechanics Panhard, D-B dominated the 750 Sport category at the Mille Miglia of 1952, 1953 and 1954.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**J Geza Laqueur (B) - Alexandra Laqueur-Nekrasova (RUS)**
Marca/*Brand*	**HRG [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS LIGHTWEIGHT**
Anno/*Year*	**1946**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.497 cc.**
Potenza/*Power*	**75 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Palazzani (I) - Dong Jun (CN)**
Marca/*Brand*	**STANGUELLINI [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 SPORT**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / ***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.

This model was born 1947 following the introduction of the new Sport category. It was one of the first cars to adopt the tubular chassis. Thanks to the collaboration with the engineer Massimino, the Stanguellini Team managed to take from the engines of the Fiat 1100 S, equal to those that all the other small constructors were using, a greater quantity of horsepower, so much so as to validly compete with both the Cisitalia and the Official Fiat and, in some cases, even the first Ferraris. The result was 10 overall victories, 37 class wins and 4 national titles.

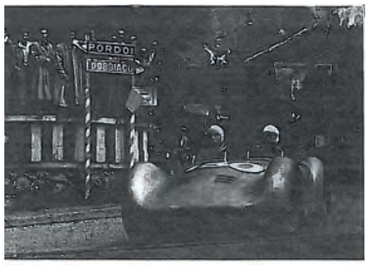
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jan Veening (NL) - Albertus Ga Dekker (NL)**
Marca/*Brand*	**DB (Deutch-Bonnet) [France]**
Modello/*Model*	**CITROEN SPIDER**
Anno/*Year*	**1945**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.911 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**1.170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / ***Note***

Questo particolare esemplare unico fu allestito dall'ingegner Nino Rovelli, negli anni Sessanta e Settanta salito alla ribalta delle cronache per le sua attività industriali e finanziarie.
Rovelli era amico e compagno di studi al Politecnico di Milano di Carlo Felice Bianchi Anderloni, patron della carrozzeria Touring.
Nel primo dopoguerra, Rovelli acquistò una BMW 328 anteguerra che modificò con parti della carrozzeria disegnata dalla Touring per la barchetta tedesca realizzata per la Roma-Berlino del 1941.
Nel 1947, decise di costruire questa barchetta sulla quale fece montare un motore Fiat 1100 preparato Testadoro e una carrozzeria firmata da Castagna.
Sulla vettura normalmente aperta, secondo le tendenze di quegli anni, poteva essere montato un parabrezza con due vetri e un tetto rigido.
Successivamente questa vettura partecipò ad altre gare di blasone come la Coppa d'Oro delle Dolomiti "ospitando" alla guida un giovane Giulio Cabianca, pilota destinato poi ad una carriera di tutto rispetto.

This unique exemplar was designed by the engineer Nino Rovelli in the Sixties and Seventies, and came into the limelight due to its industrial and financial activities.
Rovelli was a friend and study companion at the Polytechnic of Milano of Carlo Felice Bianchi Anderloni, patron of Touring bodywork.
In the early post-war period, Rovelli bought an pre-war BMW 328 that he modified with parts of the body designed by Touring for the German chassis made for Rome-Berlin in 1941. In 1947, he decided to build this chassis on which he mounted a Fiat 1100 Testadoro engine and a body signed by Castagna.
On a normally open car, according to the trends of those years, a windshield could be fitted with two windows and a rigid roof. Subsequently, this car participated in other blazing competitions such as the Dolomite Gold Cup "host" driven by a young Giulio Cabianca, driver destined then for an impressive career.



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Danieli (I) - Riccardo Bailo (I)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 S MM SPIDER NUVOLARI**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 5800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 Fi*at* 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 cilindrate 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.

The Spider MM, like the other 202s, in respect of which it had a more compressed engine, was the result of the collaboration between Giovanni Savonuzzi and Pietro Dusio's company. The aluminium body and the tubular chassis made it very light and the propulsion, although the base was the one of the usual Fiat 1100, after passing through the hands of Dusio, had the power needed to make it excel. After the Mille Miglia of 1947, in honour of the company of the "Mantuano Volante", it was called "Nuvolari type". On board the lightweight 202, "Nivola" made one of his memorable gestures, dominating the race to Turin, in front of cars with cylinders and power far superior to those of his 1100cc. Only in the 240 km of highway leading to the finish line in Brescia, under a heavy rain that slowed down his spider, did he have to surrender to the Touring sedan, with almost three-cylinder Alfa Romeo engine driven by Romano-Biondetti. Second, but the moral winner of that Mille Miglia.
A curiosity: the S of the acronym indicates the word spider (or spyder), which is believed to have been used for the first time by Dusio to mean an open two-seater car, inspired by a nineteenth-century two-seat chassis similar to a spider. Another version suggests instead that the chassis of the hood resembles a spider. Whatever the case, the English word spider has ever since identified the two-seater Italian discovery in the world.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Donald Behrens (USA) - Maximilian Behrens (USA)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 S MM SPIDER**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.443 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Al posto della sportiva carrozzeria "tipo Nuvolari" che abitualmente equipaggia questo modello, questo esemplare monta una carrozzeria realizzata da Savonuzzi e prese parte alla Mille Miglia del 1948 guidato da Pietro Dusio in compagnia del figlio. Dopo aver disputato altre gare in Italia, questa macchina fu ceduta in Argentina a Nico Dellepiane, che vinse il campionato nazionale nel 1950. Successivamente, questo esemplare fu venduto a Ernesto Turnquist, che sostituì il motore con un Simca-Gordini da competizione, da 1,4 litri, tuttora montato sulla vettura. Il nuovo proprietario vinse il campionato di classe dal 1951 al 1955.

Instead of the sporty "Nuvolari type" body that usually equips this model, this exemplar mounts a chassis made by Savonuzzi, and took part in the 1948 Mille Miglia driven by Pietro Dusio in the company of his son. After competing in other races in Italy, this car was sold in Argentina to Nico Dellepiane, who won the national championship in 1950. Subsequently, this exemplar was sold to Ernesto Turnquist, who replaced the engine with a competition Simca-Gordini, 1.4 litres, still mounted on the car. The new owner won the class championship from 1951 to 1955.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniel Von Eerdewijk (NL)**
Marca/*Brand*	**DELAHAYE [France]**
Modello/*Model*	**135 MS**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.557 cc.**
Potenza/*Power*	**145 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

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.
Nel 1938 fu introdotta la 135 M, dove la lettera M sta per modificata per l'utilizzo di tre carburatori invece di uno. Questa è versione ancor più spinta della 135, denominata 135 MS, nella quale il già noto 3.6 litri arrivava ad erogare 145 CV di potenza massima.

The 135, in various designs (coupé and cabriolet for Gran Turismo, Le Mans, and C for competitions) was the car that brought the greatest glory to the French House, which produced about two thousand between 1935 and 1939. The first series mounted a 3227 cc engine, increased to 3,557 for the next MS's.
Among the successes of the 135 should be noted the 1937 and 1939 Monte Carlo Rally and the 1938 24 Hours of Le Mans and 12 Hours of Donnington. A specialised magazine of the time claimed that this model was a bit Bugatti 57 "of the poor." Today, in return, it is at least an oil tanker ...
The refinement of these cars is evidenced by some models that fitted a 4-speed gearbox equipped with an electromagnetic switch; at the side of the steering wheel there was a small chrome lever that ensured total synchronisation. A great advantage for drivers of the time, accustomed to heavy and non-synchronised gears.
In 1938, the 135 M was introduced, where the letter M is modified for the use of three carburettors instead of one. This is an even more thrilling version than the 135, called 135 MS, in which the already noted 3.6 litre managed to deliver 145 hp of maximum power.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gianfranco Mazzola (I) - Alessio De Angelis (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT-STANGUELLINI [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 S BARCHETTA ALA D'ORO**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa barchetta deve la tipica linea del primo dopoguerra alla carrozzeria Ala d'Oro di Reggio Emilia. La tradizionale meccanica FIAT 1100 (l'unica reperibile sul mercato in quegli anni) fu elaborata nelle officine Stanguellini di Modena.

This bodywork owes its typical line to the first post-war period at the Alaior d'Oro in Reggio Emilia. The traditional FIAT 1100 mechanics (the only available on the market in those years) was developed at the Stanguellini workshop in Modena.

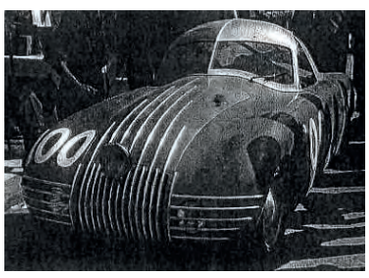
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paul Ockers (NL) - Lorenzo Lenarduzzi (NL)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**508 C BERLINETTA ALA D'ORO**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

La carrozzeria Ala d'Oro di Reggio Emilia, specializzata in carrozzerie d'alluminio, nacque dall'iniziativa di Franco Bertani, buon pilota, Campione Italiano della classe 1100 nel 1938.
Questo esemplare, con un'originale carrozzeria munita di hard-top, dispone della classica meccanica Fiat 1100. Con al volante Alberico Cacciari prese parte alla Mille Miglia del 1947, senza concludere la gara.

The Alaior d'Oro in Reggio Emilia bodywork, specialized in aluminium bodywork, was born from the initiative of Franco Bertani, a good driver, Italian Champion of class 1100 in 1938.
This exemplar, with an original hard-top body, features the classic Fiat 1100 mechanics. With Alberico Cacciari at the wheel, it took part in the Mille Miglia in 1947, without finishing the race.



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Klaas De Boer (NL) - Ton Koolen (NL)**
Marca/*Brand*	**TALBOT LAGO [France]**
Modello/*Model*	**T26 RECORD**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.257 cc.**
Potenza/*Power*	**190 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

In 1947, the French house owned by Antonio Lago, originally from Italy, presented the Grand Sport 26 hp in both coupé and cabriolet versions. The engine design, with 190 hp, was from the new chief engineer, Carlo Marchetti. The last exemplars of the series, completed in 1956, had 210 cv.
Among the features is a Wilson pre-selector gearbox.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stefan Rybczynski (D) - Sabrina Nebenfuehr (D)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS SPIDER COLLI**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**140 cv. 190 km/h.**
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Super Sport torna 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 Florio, il Giro di Sicilia, la Torino-Valentina ecc.

Is this Super Sport back on the streets where it raced in 1947, 1948 and 1949.
This beautiful spider, transformed by the Canavesi specialist and bodywork by the Colli brothers, was tenth in the first post-war Mille Miglia, sixth and first in its class with Bianchetti-Cornaggia doctors in 1948 and fifty-first in 1949.
In the post-war years, this exemplar competed in a lot of other races, such as the Florio plate, the Giro di Sicilia, Turin-Valentina and so on.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Steven Snauwaert (B) - Guy Vuylsteke (B)**
Marca/*Brand*	**HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DUNCAN DRONE**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**104 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**175km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.
Nel 1949, questa vettura sgraziata ma potente partecipò alla Mille Miglia, condotta da James Coen e Reginald Hignet, soci in un autosalone di Manchester. I due giovani inglesi, tuttavia, non ebbero fortuna sulle strade italiane tant'è che furono costretti al ritiro e a fare ritorno, senza gloria, in Inghilterra.

Until 1948, Duncan Industries Ltd designed twenty-eight cars, with various bodies, on chassis and mechanics provided by Donald Healey Motor Company. Among these, a dozen were made in a spartan sports version, the Drone.
In 1949, this unfortunate but powerful car took part in the Mille Miglia, driven by James Coen and Reginald Hignet, members in a Manchester car salon. The two young British drivers, however, did not have any luck on the Italian roads and were forced to retire and return, without glory, to England.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thierry Dehaeck (B) - Michael Matthijs (B)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 S MM SPIDER NUVOLARI**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 5800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Cisitalia ha partecipato a due edizioni della Mille Miglia: nel 1949 con l'equipaggio Bortolotti-Medri e nel 1952 con De Boni-Dal Cin, montando un curioso hard top trasparente.

This Cisitalia participated in two editions of the Mille Miglia: in 1949 with the Bortolotti-Medri team and in 1952 with De Boni-Dal Cin, mounting a curious transparent hard top.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luigi Ferrari (I) - Andreas Halder (D)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 S BERLINETTA "GOBBONE"**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**51 cv. a 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

La 1100 S fu una delle più famose e vittoriose Fi*at* 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 fatidica 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 FI*AT* 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.

The 1100 S was one of the most famous and victorious Fiats of the post-war period. Based on the mechanics of the 508 C, first in its class at the 1938 Mille Miglia, engineer Dante Giacosa used the experience gained caring for the single-seat Cisitalia car of 1946 (from 17:00 onwards, with Fiat's blessing) by designing a powerful and very aerodynamic sedan. Its debut at the 1947 Mille Miglia saw it fifth overall behind the Cisitalia that had adopted the same engine as Giacosa. The latter were, however, benefiting from the fabulous Dusio tubular and the greater power, obtained without compromising the reliability of serial production.
With the addition to the acronym of the fateful M-M, synonymous with extra hp, he took his revenge in 1948, winning the 2nd, 3rd and 4th overall position, surpassing the special big cars with far more power.
Its bodywork emulated, modernized, the stylistic theme of the two-seater aerodynamic sedan truncated pre-war. Hence the nickname "gobbone". It is curious to note that this line was adopted after Giacosa discovered that the "garden" variety, station wagon we would say today, of the serial model was faster than the normal one. From the mechanical point of view, it is worth noting that the engine, equipped with lubrication circuit with oil radiator, use of centrifugal water pump, bench and paddle bearings on thin shell, camshaft gears and not chains. The maximum speed of the model was 150 km/h. FIAT produced a total of 401; this exemplar, which came out of the Turin factory in 1948, was purchased by Faustino Campostella in 1950, who, taking part in the Mille Miglia in 1953, 1954 and 1955, obtained the overall best result in the second participation, presenting itself as official car of the Stanguellini team and finishing in one hundred and forty-eighth position.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ton Ottevanger (NL) - Tineke Ottevanger-Littooy (NL)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 S MM SPIDER NUVOLARI**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,75**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 5800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This exemplar took part in the 1947 Mille Miglia ranking fourth position driven by the Mindetti-Facetti team, which finished the race in 17 hours and 40 seconds, a little less than 30 minutes' difference with the "captain" Nuvolari.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Haruo Masuda (J) - Yoshiko Masuda (J)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA COLOMBO [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 SPORT**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**51 cv/*bhp* a/*at* 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

Haruo Masuda, enthusiast of the Mille Miglia since the Eighties, is the organiser of the Japanese version of Freccia Rossa, the "Festa Mille Miglia" that is held each year starting from Tokyo.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Masaaki Kurihara (J) - Osamu Matsudo (J)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6 GCS "MONOFARO"**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.978,5 cc.**
Potenza/*Power*	**125 cv/*bhp* a/*at* 6.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

The A6 GCS was perhaps the luckiest Trident model: 6 cylinders, G stands for cast iron casting, and CS explains the destination of the car: sports racing. The first series was presented in 1947, natural sports evolutions, as well as promotional support of the A6 1500, the new Maserati presented in 1946 by Pininfarina (studied during the conflict, while machine tools and motorbikes came out of the plant). During its long competitive career, in the various series and bodies, the A6 GCS was the car that took the most wins, despite the qualified competition, Ferrari in the lead.
The bodywork is of a torpedo type, with recessed wheels made of small fenders for road racing. Some of the first exemplars, called "monofaro", are characterised by a single large central beacon at the centre of the radiator grid: this was permitted by the regulations of the time, although the exemplars used at the Mille Miglia used another two headlights to adequately light the roads in the night-time section (in truth with little luck, despite diligent participation). The chassis was made by Gilco, in welded elliptical section tubes.
The engine of the A6, a litre and a half, was increased in the engine displacement and brought to the limit of the two litres. The power of the first two exemplars was around 115 hp; soon after, with a number of improvements, the hp went up to 130. The high compression ratio of the engine and the adopting of three carburettors imposed the use of a mixture of methyl alcohol as a fuel.
This model represented the House, which in 1940 moved from Bologna to Modena, one of the most resounding successes, thanks to the return of the image guaranteed by the many victories. There were sixteen exemplars built, from 1947 to 1953, when the new A6 GCS / 53 series was presented completely refurbished, with a magnificent body painted by Fantuzzi.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Rolf Dombrowsky (D) - Yvonne Kubitz (D)**
Marca/*Brand*	**MOTOR RG (REMO GATTAI) [Italia]**
Modello/*Model*	**RG 1 750 SPORT**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**Lancia Ardea V-4 cilindri/cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**750 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This FIAT Motor RG 1 took part in the 1952 Mille Miglia - when, driven by Osvaldo Peri, it finished in two hundred and eighty-first place – and in 1953, year in which, in the hands of Enrico Neri, it finished the race in overall one hundred and eighty-sixth place. It is without a shadow of a doubt an exemplar of great interest, born in 1948 of the genius of Remo Gattai, a preparer at Prato that started with a Topolino chassis to mount a 903 cc Lancia Ardea engine, reduced to 750 cc to compete in the minor classes. The car was born with torpedo bodywork and motorcycle mudguards that could be removed easily at any moment.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Johan Story (B) - Mark Sels (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 S BERLINETTA "GOBBONE"**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**51 cv. a 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Livio Colosio (I) - Fabio Colosio (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**SIATA 750 SPORT "FENOCCHIO"**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**580 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa elegante barchetta, con stilemi assai avanzati per l'epoca, fu commissionata dai fratelli Mario e Domenico Fenocchio. La meccanica, derivata dalla Fiat 500, la Topolino, fu pesantemente modificata dalla SIATA, con incremento della cilindrata e adozione della famosa testa del motore.
I due bresciani presero parte a numerose gare; in particolare, fu Domenico a ottenere ottimi risultati, mentre Domenico diventò un campione di motociclismo. Insieme, i due parteciparono con questa vettura alle Mille Miglia del 1948 e 1949, classificandosi 148esimi la prima volta e ritirandosi la seconda.
In seguito, la piccola SIATA prese il via anche nel 1955, quando l'equipaggio Vielmi-Loda fu costretto nuovamente al ritiro.

This elegant body, with style that is advanced for the time, was commissioned by the brothers Mario and Domenico Fenocchio. The mechanics, derived from the Fiat 500, the Topolino, was heavily modified by the SIATA, with increase in the cylinder capacity and the adoption of the famous engine head.
The two Brescians took part in numerous races; in particular, Domenico obtained excellent results, while Domenico became a motorcycle champion. Together, the two took part with this car in the Mille Miglia of 1948 and 1949, ranking 148th the first time and retiring the second.
Then the little SIATA took to the road also in 1955, when the Vielmi-Loda team was obliged once more to retire.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michele Cibaldi (I) - Andrea Costa (I)**
Marca/*Brand*	**GILCO MARIANI [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 1100 SPORT**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.090 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

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 tubolare Gil.Co, sigla dell'azienda di Gilberto Colombo, mentre la carrozzeria dotata di parafanghi di tipo motociclistico è opera dei F.lli 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.

Agile car with "torpedo" bodywork, is a unique exemplar driven in this edition, as in many other re-enactments, by the Brescian contestant Michele Cibaldi. The engine of this car with special bodywork, that makes it very similar to a track single-seater, is the FIAT 1100, point of reference of many assemblers, suitably developed by Stanguellini.
The chassis is the famous Gil.Co tubular, acronym of the company of Gilberto Colombo, while the bodywork is equipped with motorcycle mudguards and work of F.lli Mariani di Pistoia. As on all the Sports cars of the time, mudguards could be taken off for track races and put back on for the street tests. This exemplar took part in many competitions with drivers like Bartozzi and Checcacci; in 1949, driven by Elio Checcacci, it took to the road with the number 514 at the Mille Miglia, forced to retire in the tract between Brescia and Roma.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark Cooper (GB) - Andrew Gandon (GB)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 S MM SPIDER NUVOLARI**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 5800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Simon Fraser (GB) - Bernard Leclercq (B)**
Marca/*Brand*	**GIANNINI [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 750 SPORT**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**743 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questo esemplare ha una lunga storia sportiva alle spalle: nel 1949 fu primo di classe alla Mille Miglia, corsa nella quale tornò nel 1950. In entrambi i casi fu portato al via dal toscano Maggiorello Maggiorelli.

This exemplar has a long sporting history on its shoulders: in 1949, it was first in its class at the Mille Miglia, race to which it returned in 1950. In both cases, it was driven by the Tuscan Maggiorello Maggiorelli.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stefaan Bettens (B) - Charles T Rolls (GB)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 S BERLINETTA MOTTO**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questa berlinetta realizzata dalla carrozzeria torinese di Rocco Motto sfrutta la tipica meccanica FIAT 1100, opportunamente elaborata da Stanguellini. Senza arrivare al traguardo, prese parte alla Mille Miglia del 1952 con l'equipaggio Vielmi-Loda.

This sedan made by the Turin body work of Rocco Motto uses the typical FIAT 1100 mechanics, appropriately developed by Stanguellini. Without reaching its target, it took part in the 1952 Mille Miglia with the Vielmi-Loda team.

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Tjeerd Van Den Berg (NL) - Natalie De Haan (NL)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 SC BERLINETTA PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questa berlinetta partecipò alla Mille Miglia del 1950 guidata da Ernesto Cauvin e Annio Bignardi mentre, nel 1952, prese il via da Viale Venezia con Giuseppe Stianti e Roberto Vignoli.

This sedan took part in the 1950 Mille Miglia driven by Cauvin and Annio Bignardi while, in 1952, it took to the road of Viale Venezia with Giuseppe Stianti and Roberto Vignoli.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Tom Vandekerckhove (B) - Riet De Vos (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 S BERLINETTA "GOBBONE"**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**51 cv. a 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Deenik (NL) - Willem Deenik (NL)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 B "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa Topolino della seconda serie fu iscritta alla Mille Miglia del 1950 dalla Squadra Treviso, per l'equipaggio composto da Luigi Salice e Pietro Spataro.

This second series Topolino was entered in the 1950 Mille Miglia by the Treviso team, for the team composed of Luigi Salice and Pietro Spataro.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ad Branderhorst (NL) - Jeroen Branderhorst (NL)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 S CABRIOLET TOURING**
Anno/*Year*	**1942**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp* a/*at* 4.600 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Questo modello Alfa Romeo, chiamato indifferentemente 6C 256 o 6C 2500 SS, fu prodotto in 279 esemplari da turismo dal 1939 al 1943, 152 in versione "Coloniale" e 779 in versione Sport da 95 cv dal 1939 al 1953.
La versione corsa ha una gloriosa storia sportiva perché al Gran Premio di Tobruk conquistò il primo posto con Boratto, il secondo posto con Biondetti ed il quarto con Pintacuda. Alla Mille Miglia del 1940 conquistò il secondo posto con Farina-Mambelli, il quarto con Biondetti-Stefani, il settimo con Pintacuda-Sanesi e l'ottavo con Trossi-Lucchi.
Il motore a sei i cilindri in ghisa, con due alberi a camme, ha la testa e il carter in alluminio. Derivata dalla 2300 Pescara, la 6C 256 ne conserva la corsa di 100 mm. 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.

This Alfa Romeo model, called either 6C 256 or 6C 2500 SS, was produced in 279 touring exemplars from 1939 to 1943, 152 in "Coloniale" version and 779 in Sport version with 95 hp from 1939 to 1953.
The race version has a glorious sporting history because at the Grand Prix of Tobruk it took first place with Boratto, the second place with Biondetti, and fourth with Pintacuda. At the 1940 Mille Miglia it took second place with Farina-Mambelli, fourth with Biondetti-Stefani, seventh with Pintacuda-Sanesi and eighth with Trossi-Lucchi.
The cast six-cylinder engine, with two camshafts, has the head and casing in aluminium. Derived from the 2300 Pescara, the 6C 256 keeps its 100 mm. Stroke. A particularity is represented by brakes, drum brakes with Farina hydraulic system, that has the particularity of impeding the emulsion of liquid and of warning the driver of any loss of the same with obvious advantages for security. The bodywork of the 256 was done in various ways, also being supplied without bodywork.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Florian Rajki (CH) - Martin Siebenmann (CH)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Martien Heinrichs (NL) - Bob Nieuwenhuijzen Van Den (B)**
Marca/*Brand*	**BENTLEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**MK VI SPECIAL**
Anno/*Year*	**1948**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.398 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daan Van der Ley (NL) - Freek Janssen (NL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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/*bhp*.
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.

The 356 was the first Porsche produced with the name of the famous engineer, Ferdinand, who had designed some of the most beautiful Mercedes in the 1920s and 1930s and launched the Volkswagen project. His first creature, with the chassis designed by his son Ferry, is based on the Volkswagen and, like the "Beetle", of which it uses many mechanical parts, it has a rear engine and traction. The first series, simply called 356, was introduced in 1949 with a 1.131 cc engine, in the coupé and cabriolet versions. From April 1951, an alternative 1.290 cc engine was available and, from September, there was also a 1.488 available in two versions, one with 55 bhp and one with 70 bhp. In September 1955, the 356 A appeared, the second series, with a 1.582 cc engine, and the 1.290 cc was always available. The most important differences were the steering wheel, suspension, and larger windscreen. The 356 A was produced in 21,045 units, including some "Speedster" and "Carrera" models. Upon request, there was a Super version, provided with additional 15 bhp. In 1959, the 356 B was presented and the C in 1963. The production ended in 1965 with the arrival of the new 911. From 1952 to 1957, the 356 dominated its category in the Gran Turismo at the Mille Miglia.
The career of the 356 at the Freccia Rossa is incredible: in 1952, with Giovannino Lurani, it won the category up to 1,500cc of the Gran Turismo; in 1953 it won with the category up to 1,300cc and the one up to 1,500 of the Sports Series with Hermann; in 1954 it won both in the 1,300cc group and in the 1,600 in the Gran Turismo Category; same in 1955; in 1956 the Speedster won in the group up to 1,600 cc of the Sports With Price Limit category and Coupé for the 1,600 Gran Turismo.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Maurice Roetgering (NL) - Gerhardus J.F. Roetgering (NL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SUPER**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Peter Van Merksteijn (NL) - Frans Munsterhuis (NL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 A 1600**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Adolphus Leonardus Jans (NL) - Lars Andreas Jans (NL)**
Marca/*Brand*	**VERITAS [Deutschland]**
Modello/*Model*	**RS**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**205 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Adrian Berry (GB) - Hannah Goodman (GB)**
Marca/*Brand*	**BRISTOL [Great Britain]**
Modello/*Model*	**400 FARINA**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gianmarco Rossi (I) - Marco Bertocchi (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APRILIA 1500**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.486 cc.**
Potenza/*Power*	**48 cv/*bhp* a/*at* 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ioannis Pipilis (GR) - Arsenios Sinanoglou (GR)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS LIGHTWEIGHT**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

Questa Jaguar XK 120 Open Two Seater è una "Lightweight" o "Alloy", ad indicare la leggera carrozzeria in alluminio.

This Jaguar XK 120 Open Two Seater is a "Lightweight" or "Alloy", indicating the light alloy chassis.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Job Van Breevoort (NL) - Catelijne Van Breevoort (NL)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 B CABRIOLET FARINA**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

All'epoca, questo genere di vetture venivano definite "fuoriserie", perché costruite con una esclusiva carrozzeria, in questo caso degli Stabilimenti Farina, su meccaniche di serie, qui quella collaudata della 1100 B, l'evoluzione del dopoguerra della 508.

At that time, this kind of cars were called "limited edition" because they were built with an exclusive body, in this case by Stabilimenti Farina, on standard mechanics, here the tested 1100 B, the post-war evolution of the 508.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luc Brandts (NL) - Robert Kools (NL)**
Marca/*Brand*	**DAGRADA [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 750 SILURO**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**2 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**750 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This car was built by Angelo Dagrada in 1949, along with three other similar models and is the flagship of the Milanese craftsman, famous for his ability to build excellent "barchetta", little boat, cars. This car, in particular, participated in the Mille Miglia in 1950, with Franco Bordoni and Angelo Dagrada, forced to leave the race after less than nine hours. Dagrada sold the car in 1961: a Belgian collector now owns it.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Roland De Boer (NL) - Jan De Boer (D)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS COUPÉ TOURING**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ronald Brouwer (NL) - Jack Gosselink (NL)**
Marca/*Brand*	**FIAT MOR & SCA [Italia]**
Modello/*Model*	**500 SPORT**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**546 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**n.d.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Partendo da un telaio FIAT 500 C "Topolino", il bresciano Davide Boccardi, fece costruire questa piccola Sport con l'intenzione di partecipare Mille Miglia del 1949. Alleggerito lo chassis, il motore installato fu un FIAT 500 A con testata SIATA, dotato di valvole in testa e capace di sviluppare molti più cavalli del propulsore prodotto di serie, grazie anche all'utilizzo di un carburatore Weber. Il motore, dotato di pompa dell'acqua Abarth, coppa dell'olio maggiorata, collettore aspirazione e scarico speciali, e pistoni compressi risultò estremamente performante, rispetto alla cilindrata. La firma della carrozzeria è "Mor & Sca", una sigla poco conosciuta. Da ricerche eseguite, pare che la Mor stia per Morelli, colui che acquistò l'autotelaio dalla commissionaria FIAT di Brescia, affidando l'esecuzione della livrea a una carrozzeria di Sant'Eufemia, alle porte della città, il cui nome comincia per Sca. L'unico documento reperito è scritto a mano ed è di difficile interpretazione: il nome completo potrebbe essere Scalvini. Inutile dire che, attualmente, nessuna carrozzeria con il nome che inizia per "Sca" è operante in zona. In ogni caso, l'auto fu iscritta alla Mille Miglia 1949, nella classe 750 Sport: sfortunatamente, l'equipaggio composto da Davide Boccardi e Luigi Schreiber sarà costretto al ritiro, prima del passaggio a Roma. Con la stessa auto, i due amici ritentarono l'anno successivo, il 1950, con medesimo sventurato risultato.

Starting with a FIAT 500 C "Topolino" chassis, Davide Boccardi, from Brescia, built this little Sport model with the intention of participating in Mille Miglia in 1949. The chassis was lightened, the engine installed was a FIAT 500 A with SIATA head, equipped with valves on the head and apt of developing many more horses than the standard propulsion thanks also to the use of a Weber carburetter. The engine, equipped with the Abarth water pump, increased oil cup, suction manifold and special discharge, and compressed pistons was extremely high performing compared to the engine size. The signature of the chassis is "Mor & Sca", a name that is not much known. From researches, it seems that Mor is for Morelli, the person who bought the chassis from FIAT dealer in Brescia, entrusting the execution of the livery to a body shop in Sant'Eufemia, just outside the city with a name that starts with Sca. The only document found is handwritten and is difficult to interpret: the full name could be Scalvini. Needless to say, that at present there is no body shop with a name starting with "Sca" open in the area. In any case, the car was registered to participate in the Mille Miglia in 1949, in the 750 Sport class: unfortunately, the team with Davide Boccardi and Luigi Schreiber was forced to retire before reaching Rome. With this car, the two friends tried again the following year, in 1950, with the same unfortunate outcome.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Satoshi Koshikawa (J) - Yayoi Koshikawa (J)**
Marca/*Brand*	**HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2400 SILVERSTONE D-TYPE**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**104 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**175 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

Silverstone, that obviously takes the name from the circuit, was the sportiest among all the Healeys; it was built in 104 units between 1949 and 1950. The shortened chassis, the motorcycle-style detached mudguards and the spartan aluminium body, give it a special grit. This is the two-seater version of the Healey series with a Riley 2400 engine that, in other versions like Elliot, Westland or Tickford, took part in the first Mille Miglia of the post-war period.
Don Healey himself, with his son Geoffrey, took part in the Mille Miglia with a Silverstone in 1950. The second series took the name E-Type.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Yasuhiko Yamashita (J) - Atsuko Yamaashita (J)**
Marca/*Brand*	**STANGUELLINI [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 SPORT**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This model was born in 1947 following the introduction of the new Sport category. It was one of the first cars to have a tubular frame. Thanks to the collaboration with the engineer Massimino, the Stanguellini team managed to obtain from the Fiat 1100 S engines, identical to those used by all the small producers, a greater number of horses, so many that it could contrast the Cisitalia and the official Fiat and, in some cases, even the first Ferrari. The result was 10 absolute wins, 37 class wins and 4 national titles.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ambrogio Ripamonti (I) - Nicoletta Moroni (I)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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 ricarrozzare, 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.

Immediately after World War II, after the Swallow Sidecar was transformed into a Jaguar, named after its most successful model, William Lyons commissioned his chief designer, William Heydes, with an exceptional engine intended to be used for the first car to be produced after the end of the conflict.
So, the XK engine was born, a three and a half litre, that first increased to 3,800 cc and then to 4,200 cc, equipped the fast-moving saloon car or a sporty Jaguar for over forty years, granting the luxury of conquering, among other things, five Le Mans editions with the "C" and "D" models. The first car to mount this engine was the XK 120. As with the evolutions of this model, the XK 140 and the XK 150, the figures after the letters indicate the maximum speed, 120 miles per hour. The versions were three: the OTS (open two-seater) or Roadster (7,612 units from 1949 to 1954), the Coupé (2,678 units from 1951 to 1954) and a second open version, the Drophead Coupé (1,765 units from 1953 to 1954) recognisable by the large windshield posts with deflectors.
In 1955, the production of the XK 140 began with the same versions. The charm of the beautiful aerodynamic body was unchanged over the years to allow the presentation of a third version, the XK 150, in 1958 and produced until 1961 when the XKE, better known only as E Type, was born with an updated version of the extraordinary engine of 1948.
One of the most famous XK 120 was the burgundy one, with Italian and British flags painted on the mudguards, with which Clemente Biondetti participated in the Mille Miglia and then had bodywork carried out, in Italy, with an exclusive red livery, in the Fifties. With Johnson-Lea, an XK 120 ranked fifth at the Mille Miglia in 1950.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Francis Verspeelt (B) - Annick Houtsaeger (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 C "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa Topolino fu costretta al ritiro alla Mille Miglia del 1953, con l'equipaggio Poggiolli-Bergami.

This Topolino was forced to leave the Mille Miglia race in 1953, with the Poggiolli-Bergami team.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andreas Pohl (D) - Nathalie Pohl (D)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**275/340 AMERICA SCAGLIETTI**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.101,66 cc.**
Potenza/*Power*	**230 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**240 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Race**

Note / *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.

The name with two initials of this model comes from the profound transformations it underwent.
The 275 is one of the rarest Ferrari cars, with a 3.300 cc engine (275 indicates the 12-cylinder unit size). This is the first version of the 12-cylinder designed by engineer Lampredi. The engine block provided the possibility of being increased up to four litres and a half to adapt to the Formula 1 regulations of those times.
The car, chassis number 030MT (at the time Enzo Ferrari assigned even numbers to competition models and odd numbers for road ones), was born as 275 in 1950. For the Mille Miglia of year 1950, Ferrari entered two 275 with spider body made by Touring of Milan. The two "barchette" models were entrusted to Alberto Ascari and Gigi Villoresi but they were forced to retire. At the last check before leaving the race in Pescara, Villoresi was the absolute first. There was a lot of discussion on which of the two cars would be assigned to Ascari and which in Villoresi, whether this model or the other, 032MT chassis.
After the Mille Miglia, the engine was increased, or maybe replaced, with the most powerful 4,100 cc of the 340 series, the evolution of the original 3,300 of Lampredi. The engine of this car is the number one of the 340 series (described in the datasheet number 218).
The car was then purchased by Scuderia Marzotto; this time registered as Ferrari 340, the car took part in the Mille Miglia 1951 with Vittorio Marzotto and Otello Marchetto, once again the race was not finished. The Marzotto brothers replaced the Touring body with one of Carrozzeria Fontana of Padua.
For Mille Miglia 1952, the car was entrusted to Gianfranco Comotti and Oreste Ronchi who endure the third consecutive retreat; same happened with the Monaco Grand Prix for Sports Cars. The first result of prestige was obtained by Giannino Marzotto who, with Marco Crosara, was second at the Coppa d'Oro, the Golden Cup of the Dolomites.
In 1953, the car was sold to Angelo Bacchini, who entered it in the Mille Miglia in 1954; confirming its unluck in the race in Brescia, this car did not even start the race.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**rik Van Dijk (NL)**
Marca/*Brand*	**TALBOT LAGO [France]**
Modello/*Model*	**T26 GS BERLINETTE**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.482 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Frederic Dechamps (B) - Jean Thomas (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 C "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa Topolino fu portata al 116°posto assoluto della Mille Miglia del 1950 da Mario Checcacci e Mauro Vinattini della Scuderia Etrusca.

This Topolino reached the 116th absolute position driven by Mario Checcacci and Mauro Vinattini of the Scuderia Etrusca at the Mille Miglia in 1950.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giuseppe De Angelis (I) - Vincenzo Marini Marini (I)**
Marca/*Brand*	**GIAUR [Italia]**
Modello/*Model*	**750**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**656 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Giaur 750 Sport - con motore G1-085 elaborato dai fratelli Giannini di Roma e telaio Taraschi BT-004 - ha partecipato a quattro edizioni della Mille Miglia, l'ultima delle quali con il padre e lo zio di Giuseppe De Angelis, socio del Club Mille Miglia, che dopo sessant'anni l'ha ritrovata e restaurata.
A venderla ai De Angelis fu l'amico Gustavo Laureati di San Benedetto del Tronto e i fratelli iniziarono, alternandosi, a cimentarsi in gare locali e nazionali. La piccola barchetta era stata costruita nella vicina Teramo dal pilota e costruttore locale Berardo Taraschi, fondatore della Urania che, in collaborazione con la Giannini, costruiva vetturette sportive che prendevano il nome dalle iniziali delle due case, Gia-Ur.
La vettura dei De Angelis era stata immatricolata nel 1950, con la targa TE 6004, per partecipare alla diciassettesima Mille Miglia, condotta dal pilota abruzzese Italo Arlini di Brigida, che conquistò il settantunesimo posto della classifica assoluta e il sesto di classe.
Nel 1951, passò a Laureati che la utilizzò lo stesso anno alla diciottesima Mille Miglia, con Elio Celani. Dopo alcuni aggiornamenti della carrozzeria, dovuti al cambiamento dei regolamenti del 1953, partecipò alla ventesima Mille Miglia in coppia con l'ascolano Amedeo Francescangeli (161esima posizione assoluta e undicesima di gruppo).
I fratelli De Angelis non persero tempo: dopo aver testato l'auto in diversi circuiti, si iscrissero alla Mille Miglia del 1954, ottenendo il 156mo posto assoluto e il dodicesimo di classe.

This Giaur 750 Sport – with the G1-085 engine developed by the Giannini brothers of Rome and the Taraschi BT-004 chassis - participated in four editions of Mille Miglia, the latter with the father and uncle of Giuseppe De Angelis, partner of Club Mille Miglia, who found it again after sixty years and restored it.
To sell it to De Angelis was his friend Gustavo Laureati from San Benedetto del Tronto and the brothers began to participate, alternately, in local and national car races. The "barchetta" had been built in the nearby Teramo by Berardo Taraschi, local pilot and builder, founder of Urania who, with Giannini, constructed sports cars named after the initials of the two companies, Gia-Ur.
The De Angelis car was registered in the 1950s, with the TE 6004 plate, to take part in the seventeenth Mille Miglia, driven by the Abruzzo-born driver Italo Arlini of Brigida, who reached the 71st place of the absolute sixth of its class.
In 1951, it went to Laureati who used it on that same year at the eighteenth Mille Miglia, with Elio Celani. After a few updates on the body, due to the amendments of the regulations in 1953, he participated in the 20th Mille Miglia with Amedeo Francescangeli (161th absolute position and eleventh of the group).
The De Angelis brothers did not waste time: after testing the car on several circuits, they entered the Mille Miglia in 1954, reaching the 156th absolute place and twelfth of the class.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hiroaki Kato (J) - Yumiko Kato (J)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 CABRIOLET**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ivan Sabbe (B) - Laurenz Sabbe (B)**
Marca/*Brand*	**ZAGATO [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 1100 E BERLINETTA**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**45 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

Questo esemplare, allestito dalla Zagato di Milano su meccanica FIAT 1100 Sport, ha preso il via alla Mille Miglia del 1954.

This model, arranged by Zagato of Milan on a FIAT 1100 Sport mechanics, it made its debut at the Mille Miglia in 1954.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jerome Jean Haegeli (CH) - Laurent Haegeli (CH)**
Marca/*Brand*	**TALBOT LAGO [France]**
Modello/*Model*	**T26 GS**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.482 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jorgen Troelsfeldt (DK) - Palle Murmann (DK)**
Marca/*Brand*	**BUGATTI [France]**
Modello/*Model*	**101 C**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.257**
Potenza/*Power*	**cc 250 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

La Type 101 fu costruita dalla Bugatti nel 1951 e nel 1952, (oltre a una postuma del 1965) allo scopo di riavviare la produzione dopo la Seconda Guerra Mondiale e la morte di Ettore Bugatti e suo figlio Jean. La Tipo 101 fu sviluppata dalla Tipo 57 anteguerra, della quale riprende il motore. Solo sette telai furono costruiti, carrozzati da quattro diversi carrozzieri: Gangloff, Guillore, Ghia e Antem, come questo.

The Tipo 101 was built by Bugatti in 1951 and in 1952, in addition to a 1965 posthumous model) to restart production after World War II, the death of Ettore Bugatti and of his son Jean. The Tipo 101 was developed from the pre-war Tipo 57, of which it resumes the engine. Four different body builders built only seven chassis: Gangloff, Guillore, Ghia and Antem, like this one.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Norihisa Morita (J) - Megumi Morita (J)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 SC BERLINETTA PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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 quattrocentottantacinque 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. Carrozzato 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, 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.

The Cisitalia brand, founded by Pietro Dusio in 1946, has always enjoyed a good reputation for the accuracy of its designs. The Cisitalia have all been beautiful, very innovative, lightweight cars and, with respect to the engine size, they are very fast. This coupé, of which there are four hundred and forty-five cars, is famous not only for the sports' results but because one of them is on display at the Museum of Modern Art, the "Moma" in New York. The bodywork is by Pinin Farina, it has anticipated the aesthetic elements of the coupé cars designed in the 1950s. Nothing special with regards to the mechanics: under the bonnet is the Fiat 1100 universal engine suitably and masterfully designed. Strong points, thanks to which quite many successes were obtained, are the low tubular chassis and the low weight. The commercial success of the car was limited only by the manual constructive process and the resulting high price. This implies many differences between the numerous, open and closed, versions. The most important ones are the sports versions: Biposto 1100 Sport, Sport Special and Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pieter Olthof (NL) - Lars Olthof (NL)**
Marca/*Brand*	**BENEDETTI [Italia]**
Modello/*Model*	**GIANNINI FIAT 750 SPORT**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**743 cc.**
Potenza/*Power*	**48 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questo esemplare prese il via con il numero 005 alla Mille Miglia del 1952, conquistando con Carlo Chiti il quinto posto di classe al termine di una bella gara. L'ing. Chiti diventerà poi uno dei più valenti progettisti italiani.

This esemplar took to the track with the number 005 at the 1952 Mille Miglia, taking fifth place in its class with Carlo Chiti at the end of a beautiful race. The engineer Chiti then became one of the most talented Italian designers.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Peil (D) - Isabel Peil (D)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.488,2 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp* a/*at* 4.700 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**153 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

In the period between the two wars, the Maserati brothers were committed exclusively to the construction of competition vehicles. Excellent technology, they showed themselves less able as administrators finding themselves forced to surrender, in 1937, the majority ownership to the Orsi family who, as their first move, transferred the factory from Bologna to Modena where their other activities took place. The bestselling series of Maserati, up till now, was in 25/30 exemplars. To start a new era and, simultaneously, small series production, was the A6 which then, with the bigger 2 litre engine, would be the forefather of one of the luckiest house models. Researched during the conflict, while car tools and motorcycles came out of the factory, the six cylinder sedan was presented in 1946 by Pininfarina, who produced, until 1950, 61 exemplars. In 1951, it was replaced by the A6G.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Van Zyl (ZA) - Patricia Margherita Van Zyl (ZA)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**166 MM BARCHETTA TOURING**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.995,02 cc.**
Potenza/*Power*	**140 cv/*bhp* a/*at* 6.600 rpm**
Velocità/*Maximum speed*	**190km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Uno dei più gloriosi modelli della storia del Cavallino e dell'automobilismo. Preparata per la stagione sportiva 1949, porta la sigla MM per celebrare la vittoria del 1948 con Biondetti sulla 166 S. Ha vinto di tutto: nel suo palmares spiccano la 24 Ore di Le Mans, con Chinetti, la Targa Florio e la Mille Miglia del 1949 (entrambe con Clemente Biondetti). L'anno successivo arrivano le vittorie a Silverstone, al G.P. del Lussemburgo e al Giro di Toscana.
La sigla 166 indica, come tradizione di Casa Ferrari, la cilindrata unitaria del poderoso dodici cilindri di tipo superquadro. Come accadeva all'epoca, 166 identifica sia il tipo di telaio che quello del motore; a questi furono abbinati diversi modelli di carrozzeria sia chiusi sia aperti. Le potenze variavano da 90 cv a 140 cv che consentivano velocità comprese tra i 160 km orari e i 200 km orari. è tra le più importanti della produzione di Maranello perché viene considerata l'auto del definitivo debutto di Enzo Ferrari quale costruttore.
Malgrado fosse progettata in funzione della carenza di materie prime - inevitabile problema dei primi anni del dopoguerra - fu una vettura vincente su strada e su pista.
Questa barchetta, una dei quattordici spider carrozzati dalla Touring nel 1950, ha una storia insolita. Dopo aver corso in Portogallo nei primi anni Cinquanta ha cambiato tre Paesi dove ha continuato a correre fino agli anni Sessanta: Angola, Mozambico e Sud Africa.

One of the most glorious models of the history of the Cavallino and of motoring. Prepared for the 1949 sports season, it carries the anacronym MM to celebrate the 1948 victory with Biondetti in the 166 S. He won everything: in his palmares he stood out at the 24 Hours of Le Mans, with Chinetti, the Targa Florio and the 1949 Mille Miglia (both with Clemente Biondetti). The next year brought the victory at Silverstone, the G. P. at Luxembourg, and at the Giro di Toscana.
The acronym 166 indicates, as with tradition of the Ferrari House, the cubic capacity of the powerful 12 cylinders of the supercharged type. As it was at the time, 166 identified both the type of chassis and engine; to these were combined various models of bodywork both closed and open. The powers varied from 90 hp to 140 hp which allowed speeds of between 160 to 200 km/h. It is among the most important of the Maranello production as it is considered the car of the definite debut of Enzo Ferrari as builder.
In spite of being designed with a shortage of raw materials in mind – inevitable problem with the first years of the post-war period – it was a winning car on the streets and on the track.
This barchetta, one of the fourteen spiders with bodywork by Touring in 1950, has an unusual history. After racing in Portogallo in the early Fifties, it moved three countries where it continued to race till the Sixties: Angola, Mozambique and South Africa.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Rudolf W. Hug (CH) - Mark Woodhouse (GB)**
Marca/*Brand*	**HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2400 WESTLAND**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**104 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

The Westland was the first car put into production by the Donald Healey Motor Company: presented in 1946, it put a series of cars on the road, co-designed together with Achille Sampietro, with Riley 2400 engine. From 1956 to 1950, the Westland was built in sixty-five exemplars.
The same Don Healey, in company of his son Geoffrey, took part with a Westland in the 1948 Mille Miglia, taking ninth place. In 1949, with a Westland, Geoffrey Healey and the strong driver Tommy Wisdom were overall tenth, winning the Turismo category.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephen Brauer (USA) - Camilla Brauer (USA)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Steven O'Leary (GB) - Robert Eels (GB)**
Marca/*Brand*	**HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2400 SILVERSTONE E-TYPE**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**104 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**175 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Vincenzo Carlo Invernizzi (I) - Stefano Podini (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS CABRIOLET PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alexander Ribbink (NL) - Volkert Doeksen (NL)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 SC BERLINETTA PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Warren Kennedy (GB) - Guy James Loveridge (GB)**
Marca/*Brand*	**NASH HEALEY [USA/Great Britain]**
Modello/*Model*	**SPORTS 3850 cc**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.850 cc.**
Potenza/*Power*	**150 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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/*bhp*. 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 berlinetta. 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.

This car is the result of collaboration between the American Nash Motors and the English Healey Motor Co. The idea was born thanks to a casual meeting, on board the Queen Elizabeth, the famous ship that served the Southampton -New York route. Here Donald Healey and George W. Mason met, head executive of Nash-Kelvinator Corporation, the American group that produced cars with the Nash Motors brand and fridges with the name Kelvinator. The Englishman was returning from a failed trip to the US, in the course of which he had attempted in vain to obtain the Cadillac engines from General Motors, while the American was going to Europe to sell his fridges.
The production of American sports cars, in the post war period, was virtually non-existent and Mason claimed that a model of this type would have been able to promote the sales of other Nash vehicles. The project was concretised in 1951, with the presentation of the first Nash-Healey at the Chicago Motor Show; the production lasted until 1954, little more than 500 units produced in total.
The mechanics were borrowed from the Nash Ambassador, with six cylinder 3,848 cc. engines and a three-speed gearbox with overdrive. The first 104 exemplars had bodywork in aluminium designed by Healey. The engine delivered around 125 hp. In 1952, the bodywork was redone by Pinin Farina and the engine was replaced with a bigger one of 4,138 cc.
The car ended up however being too expensive as it had to support the costs of too much transport: the mechanics were sent by sea to England to Healey where the vehicles came assembled with the bodywork in steel built in Turin and sent overland. At the end of the operation, the Nash-Healey were sent to the US to be sold.
In 1954, a hard-top version was also available.
With some special versions, with sports bodywork different to those of the series, the Nash Healey also saw an intense sporting life. In 1951, the same Donald Healey, with his son Geoffrey, obtained a discrete thirtieth place in the Mille Miglia with the New Nash-Healey. In 1952, Leslie Johnson and McKenzie obtained an excellent overall seventh place, while father and son Healey were obliged to retire after an incident that damaged their Nash-Healey with special sedan bodywork. The car was repaired and the bodywork replaced with a spider type; little over two months later, with Leslie Johnson and Tommy Wisdom at the wheel, they came overall third in the 24 hours of Le Mans.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wolfgang Biedermann (D) - Thomas Steinke (D)**
Marca/*Brand*	**ABARTH-CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**204 BERLINETTA VIGNALE**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.098 cc.**
Potenza/*Power*	**80 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Nel 1949, la Abarth & C. acquistò da Piero Dusio, patron della Cisitalia, sei berlinette della serie 204, tutte con telaio tubolare. Carlo Abarth voleva però una vettura ancora più performante: sulla base delle 204 fece carrozzare da Vignale, su disegno di Giovanni Michelotti, tre berlinette "coda lunga" con un telaio d'acciaio da lui stesso disegnato.
Questo esemplare, il primo costruito dalla Abarth, prese parte alla Mille Miglia dle 1950 con l'equipaggio composto da Guido Scalfarini e Cornelio Maffiodo, che non giunse al traguardo.

In 1949, Abarth & C. acquired from Piero Dusio, boss of Cisitalia, six sedans of the 204 series, all with tubular chassis. Carlo Abarth wanted however a still more high performance car: based on the 204, Vignale bodywork, designed by Giovanni Michelotti, he made three "coda lunga" sedans, with a steel chassis designed by himself.
This exemplar, the first to be built by Abarth, took part in the 1950 Mille Miglia with the team composed of Guido Scalfarini and Cornelio Maffiodo, who did not reach the finish line.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alexandra Klim-Wiren (D) - Carl Mikael Wiren (S)**
Marca/*Brand*	**NASH HEALEY [USA/Great Britain]**
Modello/*Model*	**SPORTS 3850 cc**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.850 cc.**
Potenza/*Power*	**150 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andrea Marchiori (I) - Tiziano Cortella (I)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DB 2 VANTAGE**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2580 cc.**
Potenza/*Power*	**116 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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/*bhp*.
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.

In 1947 David Brown had just bought Aston Martin and Lagonda, where W.O. Bentley worked. After the experiment of the DB 1 (only 15 exemplars) the able English entrepreneur launched the first of a long series of famous winning cars, the DB's, from the initials of his name. The DB 2 was thus born, thanks to the marriage between a tubular Aston Martin chassis and one of the Lagonda engines designed by Bentley, now also him in charge at the new factory. The power of the series car was 107 hp, while with 100 pounds more, the Vantage version with 116 hp could be purchased.
To the sporting clients, the 123 hp version was thus delivered. Some exemplars were made in aluminium by Tickford: they won the performance index at Le Mans with Abecassis and Macklin and with Tommy Wisdom the Gran Turismo category at the 1951 and 1952 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Graus (USA) - Scott Richter (USA)**
Marca/*Brand*	**FRAZER NASH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TARGA FLORIO**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**130 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

The Targa Florio was born in honour of the victory in the Sicilian race in 1951, obtained by Franco Cortese. It is an evolution of the Mille Miglia, in its turn derived from Le Mans. As with the other two, in spit of the sporting successes, the Targa Florio model was luxurious enough, having a street vocation.
Offered in two versions, Turismo (in Italian) from 100 hp and Gran Sport of 125 hp, was built in 13 exemplars.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Domenico Abbenante (I) - Maurizio Lodovisi (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 C "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,20**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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/*bhp* a/*at* 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.

The car entered to the right in the Italian costume: is the Topolino.
The first series, then called 500 A, was presented in June of 1936 and sold at a price of less than ten thousand lire: at the moment of the first launch it cost 8,900 lire. This version has the four cylinder 569 cc. engine with lateral valves. The original power was only 13 hp at 4,000 rpm with a speed of 85 km/h, but the assiduous work of many preparers rapidly increased this performance that the generous engine (with horizontal carburettor and lateral valves), designed by the engineer Dante Giacosa, could handle without too many breaks. The gearing system is four way, with the only two superior synchronised. Among the curiosities, innumerable for this legendary car, the bumpers were on request; optional we would say today. Most of the cars delivered had an openable top. The Topolino line was influenced by the style of the "1500" born the year before. After producing 46,000, FIAT decided to modify he back suspension: thus was born the so called "balestra lunga" Topolina that remained in production till 1948. In that year, the version "B" saw the light of day with a powerful engine and head valves. In 1949 "C" went into production, with a new body with headlights encased in the mudguards for all three versions: sedan, belvedere, giardinetta. Data to measure the success of this car: from 1936 to 1955 376,370 FIAT 500 "Topolino" were produced.
Since its birth, it is the preferred Topolino thanks to the limited costs, the "mass" participation of many amateurs in the Mille Miglia. With this car, protagonist of the first popular motorisation in Italy, and great number of drivers participated in the Mille Miglia in the post-war period: in the early Fifties, there were more than 120 Topolino entered in each edition.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Filippo Tanfoglio (I) - Mattia Colpani (I)**
Marca/*Brand*	**PAGANELLI [Italia]**
Modello/*Model*	**LANCIA 2000 SPORT**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1974 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questo esemplare fu allestito nell'officina napoletana di Sabatino Paganelli, sfruttando la meccanica di una Aprilia, con il motore di 1486 cc maggiorato a due litri, componentistica FIAT e una carrozzeria a siluro con parafanghi di tipo motociclistico.

This exemplar was designed in the Neapolitan office of Sabatino Paganelli, using the mechanics of an Aprilia, with the over two litre 1486 cc engine, FIAT components and a torpedo body with motor cycle type mud guards.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Johan Gitsels (B) - Freddy Loix (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 C "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa Topolino chiuse al 179° posto assoluto alla Mille Miglia del 1952, con l'equipaggio Siciliani-Netti.

This Topolino finished in overall 179th place at the 1952 Mille Miglia, with the Siciliani-Netti team.

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

IDENTIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AUTOVEICOLO

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Joost Bert (B) - Vincent Van Quickenborne (B)**
Marca/*Brand*	**HW (> HWM) - *Hersham and Walton Motors*" [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ALTA JAGUAR**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp.***
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 *Engine*ering 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.

Before founding HWM, in 1949, Heath and Abecassis already possessed an office in Walton, which was called HW Motors Ltd. Their first construction used a post-war two litre engine of Alta Car and Engineering Ltd, founded in 1931 in Kingston-upon-Thames, by Geoffrey Taylor. In the post-war period, Taylor designed a sport car that never left the plant; the engine was however used by HWM and Connaught. With a Connaught, Terry Brooks won the G.P. of England in 1954.
In the middle of the Fifties, Alta dedicated itself to other mechanics sectors, abandoning motor sport.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Keishi Nakano (J) - Yoko Nakano (J)**
Marca/*Brand*	**GIAUR (Giannini Urania)[Italia]**
Modello/*Model*	**TARASCHI 750 SPORT**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**730 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Giaur 750 Sport è stata costruita a Teramo dal pilota e costruttore locale Berardo Taraschi, fondatore della Urania che, in collaborazione con la Giannini, costruiva vetturette sportive che prendevano il nome dalle iniziali delle due case, Gia-Ur. Ha partecipato alla Milel Miglia del 1950.

This Giaur 750 Sport was made in Teramo by the driver and local builder Berardo Taraschi, founder of Urania that, in collaboration with Giannini, constructed sports cars that took the name of the initials of the two houses, Gia-Ur. It participated in the 1950 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marco Rollinger (L) - Raymond Niesen (L)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**340 AMERICA BERLINETTA VIGNALE**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.101,66 cc.**
Potenza/*Power*	**230 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**240 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

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 Villoresi: 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 parte alla Mille Miglia, quella vittoriosa di Villoresi 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.
Questo esemplare, nel 1957, vinse il Tour del Belgio con Blaton mentre con un altro belga, Tissin, si impose nel Gp di Angola. Tuttavia, le maggiori copertine se le è guadagnate negli anni Ottanta quando, dopo essere stata acquistata dal collezionista bresciano Giuseppe Lucchini partecipò a varie edizioni della Mille Miglia con l'indimenticato Michele Alboreto, pilota di F1 della Ferrari, in quel periodo senza dubbio l'italiano più in vista del mondo dei motori.

The presentation of this model was at the Paris Motor Show in 1951. The engine of the 340, and exuberant four litre, derived from the engine of the Lampeda formula 1. The debut on the road was at the Carrera Panamericana, in the two cars of Ascari and Villoresi: hence the name of America. From 1951 to 1953 the 340 America was made in 22 exemplars, with various bodywork.
A curiosity: among the 340 Americas that took part in the Mille Miglia, the victory at Villoresi was the only one in which the finish line was reached. Still in 1951, in fact, the three Touring barchettes of Ascari, Vittorio Marzotto, and Serafini were forced to retire, as in 1952 with the Fontana di Comotti spider and the Vignale di Taruffi barchetta. In 1953, it would be another 340 however, the MM, to re-take the first place with Giannino Marzotto.
This exemplar, in 1957, won the Tour del Belgio with Blaton while with another Belgian, Tissin, it did well in the GP at Angola. Nonetheless, the main covers were won in the Eighties when, after being acquired by the Brescian collector Giuseppe Lucchini, it participated in various editions of the Mille Miglia with the unforgettable Michele Alboreto, F1 driver for Ferrari, in that period without doubt the most visible Italian in the motoring world.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Basilico (I) - Giorgio Makula (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**6C 2500 SS VILLA D'ESTE**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

La versione Villa d'Estedella 6C 2500 fu una delle ultime prodotte, in soli 32 esemplari, dal 1949 al 1952. Era venduta all'astronomica cifra di quattro milioni e mezzo di lire.
Il nome deriva dal famoso concorso di eleganza di Villa d'Este, vinto nel 1949 da una 6C 2500 SS realizzata su disegno dell'Ing. Felice Anderloni Bianchi, della Carrozzeria Touring Superleggera di Milano.

The Villa d'Estedella 6C 2500 version was one of the last products, in only 32 exemplars, from 1949 to 1952. It was sold at the astronomical price of four and a half million lire.
The name derives from the famous elegant race of Villa d'Este, twentieth in 1949 by a 6C 2500 SS made from the design of the Engineer Felice Anderloni Bianchi, from the Carrozzeria Touring Superleggera of Milano.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Rob Peters (NL) - Tinie Peters (NL)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**AMICA 50**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**85 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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".

With the post war period the SIATA (whose official name, according to some sources, is Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori, put for others it is Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie, was also dedicated to the construction of cars, always with Fiat mechanics: the first, in 1949, was the Amica, small two-seater cabriolet on Fiat 500 mechanics "Topolino".

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ettore Prandini (I) - Ezio Maiolini (I)**
Marca/*Brand*	**ALLARD [Great Britain]**
Modello/*Model*	**K1**
Anno/*Year*	**1947**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00** *"Special List"*

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-8 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.928 cc.**
Potenza/*Power*	**130 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Nel dopoguerra Sidney Allard diede il via ad una, seppur piccola, produzione vera e propria. Le meccaniche utilizzate furono sempre americane, con i grossi motori V8. La filosofia di Allard badava solo alle prestazioni, all'accelerazione in particolare.
Le auto di Sidney Allard sono sempre state estremamente veloci. La differenza tra i modelli stradali e quelli da corsa era minima.
La prima vettura prodotta fu la K1, che fece sensazione nel 1946 per la sua linea inconsueta e le doti di accelerazione, ottenute abbinando un grosso motore V8 (Ford da 3.6 cc o Mercury da 3.9 cc, a scelta del cliente europeo, oppure Cadillac per l'America) ad un peso assai limitato.

In the post-war period, Sidney Allard began a small but genuine production. The mechanics used were always American, with the large V8 engines. The philosophy of Allard was only about performance, acceleration in particular.
Sidney Allard's cars were always extremely fast. The difference between the street and race models was minimal.
The first car produced was the K1, that made a sensation in 1946 with its unusual line and acceleration capacity, obtained by combining a large V8 engine (Ford 3.6 cc or Mercury 3.9 cc, at the choice of the European client, or Cadillac for America) to a very limited weight.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luca Pascolini (I) - Joseph Bastianich (USA)**
Marca/*Brand*	**HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**2400 SILVERSTONE E-TYPE**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.443 cc.**
Potenza/*Power*	**104 cv/*bhp* a/*at* 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**175 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

Su questa Silverstone c'è Joe Bastianich, il ristoratore italoamericano divenuto famoso in tutta Italia per la sua partecipazione come giudice al programma televisivo Masterchef. Classe 1968, nato a New York da una famiglia di origini friulane, è titolare di numerose attività enogastronomiche tra Europa ed America.

In this Silverstone is Joe Bastianich, the Italo/american restaurateur famous all over Italy for his participation as judge in the television program Masterchef. Class 1968, born in New York to a family of Friulian origin, he holds titles for numerous gastronomical activities across Europe and America.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Maria Bussolati Bonera (I) - Walter Benzoni (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

The 300 SL, or W 198 I in the internal code of the House, is one of the most famous cars produced in the Fifties: it derives from the competition car that participated for the House Race Team in numerous races of the time. In particular, in 1952, it won the Carrera Panamericana with Kling-Klenk and, with the same team, was second at the Mille Miglia. In the same year, it came first (with Lang and Riess) and took second place at the 24 Hours of Le Mans. Even in the series versions the 300 SL offered outstanding performance. 1,400 exemplars were produced, many of which were destined for competitions, above all in the Gran Turismo category, in which Fitch and Kurt won the first place at the 1955 Mille Miglia, taking an exceptional fifth place overall. The 300 SL was soon famous for the upward looking "gull wing" doors, and this is the nickname still used today for the 300 SL. In the different languages, this car was never called by the official anacronym, but always with the nickname that in German is "flügeltürer", in English "gullwing" and in French "papillon".
The engine is 6 cylinders limited to 3 litres, mounted inclined on the tubular trunk chassis. This special chassis weighed only 50 kg. The maximum speed varies from 220 to 260 km per hour according to the final transmission report; the available axle ratios were in fact 5 different ones from 1: 3.64 to 1: 4.11.
The 300 SL was produced from 1954 to 1957; it was replaced in the Mercedes-Benz lists by a model with the same mechanics but an open body.
A curiosity: the steering wheel can be removed so as to facilitate the entrance of the proiver, certainly it is not among the easiest. One on board, for performance, driving comfort, and reliability, the 300 SL can be compared to modern cars.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Radici (I) - Michele Gregis (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 A 1600**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.582 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Karl-Friederich Scheufele (CH) - Romain Dumas(F)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 SPYDER A - 1500 RS**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.498 cc.**
Potenza/*Power*	**135 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 Karl-Friedrich Scheufele, patron di Chopard, la casa svizzera dal 1988 licenziataria del marchio Mille Miglia per la produzione di orologi. Al suo fianco c'è Romain Dumas, campione automobilistico delle ruote coperte, ha corso per Audi e Porsche. Nel 2010 e 2016 ha vinto la 24 Ore di Le Mans, nel 2007, 2008, 2009 e 2011 la 24 ore del Nürburgring, nel 2003 e 2010 la 24 ore di Spa e la 12 ore di Sebring nel 2008. Nel 2014 e 2016, oltre oceano ha vinto la prestigiosa Pikes Peak International Hill Climb.

In this splendid exemplar entered by the Porsche Museum, belonging to the second series introduced at the end of 1956, the 550 A, sit two "regulars" della Mille Miglia. At the wheel is Karl-Friedrich Scheufele, boss at Chopard, the Swiss house licensed by the Mille Miglia brand for the production of watches since 1988. At its side is Romain Dumas, champion covered wheel racer, who raced for Audi and Porsche. In 2010 and 2016 he won the 24 Hours of Le Mans, in 2007, 2008, 2009 and 2011 the 24 hour of Nürburgring, in 2003 and 2010 the 24 hour of Spa and the 12 hour of Sebring in 2008. In 2014 and 2016, overseas he won the prestigious Pikes Peak International Hill Climb.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Leo Schigiel (USA) - Eric Schigiel (USA)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 SC CABRIOLET**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Houghtaling (USA) - Volkert Struycken (NL)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS LIGHTWEIGHT**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Achille Donati (I) - Patrizia Verzeletti (I)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**DAINA GS STABILIMENTI FARINA**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.395 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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 Fi*at* pesantemente modificata. In questo caso si trattava della Fi*at* 1400; il telaio veniva rinforzato ed accorciato mentre il motore veniva messo a punto con nuove teste a valvole in testa, nuovi collettori, carburatori e talvolta impianti di scarico Abarth. Su alcune vetture, il motore Fi*at* da 1.395 cc veniva incrementato fino a 1480 cc.

The S.I.A.T.A. Daina Gran Sport did not seem to have much luck at the Mille Miglia: in 1951 it did not even manage to get on the road. It did succeed however in 1952 in three exemplars, the best of which was sixty-second. This is the first car of a certain importance, after the small "Amica" put in production by the company of whose name only the first two words are known for sure, "Società Italiana", while the rest of the acronym is varied and crippled over time. Like all SIATA motors, it was based on heavily modified Fiat mechanics. In this case it is the Fiat 1400; the chassis was reinforced and shortened while the engine was fine-tuned with new head valves, new manifolds, carburettors, and in some cases, Arbath exhaust systems.
On some cars, the 1,395 cc Fiat engine was increased to 1,480 cc.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alberto Gnutti (I) - Giuliano Gnutti (I)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Andreas Geitner (D) - Santino Biella (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B21**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp* a/*at* 4.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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.

The long and crowded Aurelia series, designated heir to the fortunate Aprilia, began in 1950 with the B10 sedan with 1,754 cc. engine. At the start of 1951, the Lancia put the B21 on the market, with bodywork identical to the B10 but with a GT engine. The Aurelias had a refined mechanics, managed by Vittorio Jano, the man who with the Alfa Romeo designed by him had dominated the races for ten years between the Twenties and Thirties.
Decidedly interesting, specifically in terms of some solutions such as rear-clutch friction-clutch unit and brake drums at the centre of the car instead of on the wheels. The Aurelia sedans participated in numbers at the various editions of Mille Miglia, but in their own category they found an often insurmountable opponent in Alfona 1900. This exemplar participated in the 1952 Mille Miglia with the number 207, which is still today painted on the bodywork.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**William Scheffler (USA) - Elisabeth Scheffler (USA)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**DAINA GS STABILIMENTI FARINA**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Flavio Gandolfi (I) - Giacinto Savoldi (I)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**DAINA GS STABILIMENTI FARINA**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Cesare Palmieri (I) - Alberto Palmieri (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 E**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp* a/*at* 4.440 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Christian Heumann (D) - Volker Dreve (D)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DB 2 VANTAGE**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2580 cc.**
Potenza/*Power*	**116 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Wells (USA) - Marian Walecki (GB)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**300 BC CONVERTIBILE HARDTOP**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**724 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**n.d.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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 Fi*at* 1100, nella cilindrata originale oppure portato a 750 cc. Ovviamente, nella migliore tradizione motoristica della SIATA, i propulsori Fi*at* 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.

The 300 BC (in Italy better known as the 750 Sport) was presented at the Salone di Torino in 1952. This small barchetta used the Amica floor chassis, the small and refined utility produced by SIATA.
Being destined for mainly US customers, the most used engine was the American Crosley, 724 cc, also available in versions developed by Nardi. The body work was carried out in House or, in some cases by external body shops, like the 11 exemplars of Bertone. On request, the Fiat 1100 engine could be mounted, with the original cubic capacity, or 750 cc. Obviously, in the best motoring tradition of SIATA, the Fiat propulsion were radically transformed with components of their own production, like the cylinder heads that made the Turin house famous in the Thirties.
For the American market, where the car was called simply spyder, the 1100 engine could also be brought to 1,221 cc.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dieter Kinzer (A) - Gabriela Kinzer (A)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.884 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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 "II 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.

Along with the mechanical test of that great success that was the 1900 sedan, Alfa also put into production the coupé model, the Sprint.
Like the sedan, the coupé of the first series, produced in 949 exemplars from 1951 to 1954, mounted the 1,884 cc engine, obviously in the TI version, more powerful. The second series, still in parallel with the sedan, mounted the 1,975 cc. with 115 hp of the Super, become "Super Sprint": in 1954 and in 1955 it was constructed in 248 exemplars. The last series, unchanged mechanics, was sold from 1956 to 1958, in 599 exemplars.
In spite of it being the third, the C Super Sprint was noted as "The coda lunga series". The 1,796 exemplars overall constructed were, for the most part, fitted by Touring, a few others by Pinin Farina and Zagato. It was one of the most desired cars of its time.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Frank Groenewegen (NL) - Frederik Groenewegen (D)**
Marca/*Brand*	**CISITALIA [Italia]**
Modello/*Model*	**202 D 2800 CC**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.800 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**Telaio/carrozzeria: tubolare/coupé.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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/*bhp*. 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 al 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.

The D series represented the swan song of the 202, the splendid car of the House of Piero Dusio designed by Battista "Pinin" Farina. The D was in fact the last series of the model that has anticipated the aesthetic canons of the coupé pf the Fifties and Sixties, meriting the exhibition of an exemplar at "Moma", the Museum of Modern Art of New York.
The 202 D is also the most powerful version, with its 185 hp. A beautiful difference with respect to the 60 hp of the 1,100, obtained thanks to the adopting of marina four cylinder 2,800 cc., constructed by "Botta and Puricelli Milano" and appropriately modified by the engineer Savonuzzi. In addition to the 2,800 cc a 2,000 cc. Was also available, still the same type.
In total, there were 202 D's made, three coupés and two spiders. Only two, including this were the coupés sold with greater capacity engines, while one of the two spiders mounted the 2,000 cc. The bodywork, very similar to that of the 1,100, is however wider, longer, and taller; the design is by Savonuzzi and the building by Pinin Farina.
The debut of the 202 D happened at the Salone di Ginevra in 1952; a few weeks after Piero and Carlo Dusio took part in the Mille Miglia with the other 2,800 coupé, forced to retire after around 100 kilometres due to trouble with the clutch.
This exemplar did not participate in the speed Mille Miglia, but it is among the few that took apart in the first re-enactment, in 1977, thirty-eight years ago.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hans-Martin Schneeberger (CH) - Shirin Schneeberger (CH)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**C-TYPE**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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, 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.

The full name of this Jaguar is XKC Type: it derives in fact from the XK 120. The C, as we can understand, stands for a competition model. The Competition Type was designed at the end of the 1940s: the frame is tubular, the suspension has a torsion beam while the steering is of the control rack type. The first units were ready in 1950: after a setup of just one year they were already competitive and able to beat, at 24 Hours in Le Mans, the greatest cars of the time like Ferrari and Talbot. In 1953, Jaguar developed a lightened version and with a power increased by 10 percent. This evolution raced throughout the sporting year for the title against the Ferrari builders that was first thanks to the victory in the Carrera Panamericana. Among the successes of the C-Type that year, in any case, there was the second place at the 24 Hours of Le Mans: on that occasion, the Dunlop disc brakes debuted. The gearbox was always a four speed plus rear. The first units produced mounted two British carburettors, while later three Weber double carburettors were preferred.
Only 11 units were built for racing and destined to the official team and Ecurie Ecosse from June 1951 to June 1953. Other 43 were made in a small series for private customers.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Joel Berg (S) - X (-)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**C-TYPE**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Jaguar partecipò alla Mille Miglia del 1953, condotta dal francese Luc Descollanges: in un terribile incidente, perse la vita il co-pilota Pierre Ugnon.

This Jaguar took part in the Mille Miglia in 1953, driven by the Frenchman Luc Descollanges: the co-pilot Pierre Ugnon died in a terrible accident.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Juergen Boden (A) - Max Werner (D)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**225 S SPIDER vignale**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**12 cilindri a V di 60°.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.715,46 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv a 7200 giri/m.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

225 indica, come sempre, la cilindrata unitaria del 12 cilindri di Gioacchino Colombo. Si tratta, in pratica, di un'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 berlinette 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 Eugenio Castellotti. Con Paolo Marzotto vinse il Giro di Calabria e la Coppa d'Oro delle Dolomiti.

225 indicates, as always, the 12-cylinder unit of Gioacchino Colombo. This is actually an evolution of the 212 Export model. It could be considered as the intermediate model between 212 and 250 mm. As usual, it has been produced in the open and closed version, for a total of 23 units: 5 Vignale saloon models, a spider Touring and 17 spider Vignale. In 1952, a 225 S was second at the G.P. of Munich and first at the G.P. of Portugal driven by Eugenio Castellotti. With Paolo Marzotto, it won the Giro di Calabria and the Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Keith Roberts (GB) - Richard Milne (GB)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SPRINT GARA TOURING**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.884 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Lauro Gandelli (I) - Loris Savaresi (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**ARDEA BERLINA**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**903 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**80 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

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 V-4 cilindri/cylinders. della sorella maggiore. La 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.

Ardea was the family car version of the Aprilia: intentionally almost identical, it was designed with external measures that were four-fifths of those of Aprilia. The propulsion is the smallest ever built by Lancia and developed around 30 bhp in 1939. The architecture respects that of the V-4 cylinders of its older sister. The main differences are in the simplified back wheels and power. The Ardea was produced in four series: the first, very rare and of which this is one of the few in circulation, from 1939 to 1941, the second immediately after the war, the third from 1948 to 1949 and the last until 1951. The total number of units was 22,730. Mille Miglia was the debut for many pilots.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Nicola Montevecchi (I) - Marco Forti (I)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**DAINA GS STABILIMENTI FARINA**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Nolli (I) - Alberto Orioli (I)**
Marca/*Brand*	**F.L. - FIAT LAUREATI [Italia]**
Modello/*Model*	**1100 PROTOTIPO SPORT**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.090 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa tipica sport, come molte di quegli anni, è un esemplare unico commissionato da un pilota per le competizioni. In questo caso, il committente Gustavo Laureati volle siglare la vettura con le iniziali di Fiat, che fornì la meccanica, e del suo cognome.
Il telaio è il classico tubolare Gil.Co mentre la meccanica è quella classica utilizzata per la maggior parte delle sport di quegli anni, quella della FIAT 1100 S.
Con questa vettura, il pilota ascolano prese parte - sempre da solo - a tre edizioni della Mille Miglia, nel 1954, 1955 e 1956. A differenza di altri anni, con altre automobili, in queste tre occasioni Laureati fu sempre costretto al ritiro.

This typical sport car, like many of those years, is a unique model commissioned by a racing driver. In this case, Gustavo Laureati wanted to sign the car with the Fiat initials that had provided the mechanics, and his surname.
The chassis is the classic tubular Gil.Co while the mechanics is the classic one used for most sports in those years, the FIAT 1100 S one.
With this car, the pilot born in Ascoli Piceno took part - always alone - at three Mille Miglia editions in 1954, 1955 and 1956. Unlike previous years, with other cars, Laureati had to abandon the race on these three occasions.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paul Lee (GB) - Daniel Lee (GB)**
Marca/*Brand*	**PARISOTTO [Italia]**
Modello/*Model*	**750 Pasqualin barchetta**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**738 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questo esemplare costruito nell'officina di Cesare Rizzato a Padova, su commissione della Scuderia Patavium di Alessandro Parisotto, dispone di uno dei telai realizzati da Armando Pasqualin e di un motore SIATA da 750 cc, derivato Fiat, montato al posto di quello di derivazione Lancia Ardea abitualmente utilizzato.
Con Gino D'Angeli e Alberto Gasparin prese parte alla Mille Miglia del 1952, partendo a mezzanotte precisa, con il numero 2400, senza concludere la corsa.

This unit, built in the Cesare Rizzato workshop in Padua, commissioned by Scuderia Patavium belonging to Alessandro Parisotto, has one of the chassis made by Armando Pasqualin and a 750 cc SIATA engine derived from FIAT, mounted instead of the Lancia Ardea one that had been used until then.
With Gino D'Angeli and Alberto Gasparin, it took part in the Mille Miglia in 1952, starting at midnight on the dot with number 2400 and without finishing the race.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pieter De Boer (NL) - Chris De Boer (NL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SUPER**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Questa Porsche prese il via alla Mille Miglia del 1952 pilotata da Elio Lewis Dinga.

This Porsche particpated in the Mille Miglia in 1952 driven by Elio Lewis Dinga.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Raeven (NL) - Josef Joannes Maria Andrien (NL)**
Marca/*Brand*	**PANHARD ET LEVASSOR [France]**
Modello/*Model*	**DYNA X86**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,15**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**2 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**745 cc.**
Potenza/*Power*	**35 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Dopo il conflitto, la Panhard Et Levassor - che fino ad allora aveva costruito vetture di lusso - si rese conto di dover inserire nella gamma una vettura di grande serie. Nacque così la Dyna, che fu presentata al Salone di Parigi del 1946, grande rivale della contemporanea Renault 4CV. La Dyna X fu messa in vendita nel 1947, con l'originale bicilindrico con cilindri contrapposti orizzontalmente di 610 cc, raffreddato ad aria, e la carrozzeria in alluminio. La trazione era anteriore, nel rispetto del progetto originario, a testimonianza dell'alto livello tecnologico raggiunto da questa Casa nei primi anni del dopoguerra.
La Dyna X era realizzata su un telaio tubolare e la carrozzeria era in lega di alluminio, il che la rendeva più leggera e quindi più briosa nel comportamento stradale. Nel 1950, fu introdotto un nuovo motore boxer bicilindrico, con cilindrata incrementata a 745 cc e un aumento di potenza da 22 cv a 35 cv. Due anni dopo, fu presentata anche la versione con motore da 851 cc, sempre bicilindrico, con potenza di 40 Cv.
Già nel 1950, la produzione annua superò le 10.000 unità; si pensò allora di crearne una versione sportiva. Nacquero così le DB-Panhard e le Monopole-Panhard, che si distinsero a Le Mans e al Rally di Montecarlo. La produzione cessò nel 1953, quando fu presentata la nuova Dyna Z, con carrozzeria del tutto diversa, più spaziosa ed altrettanto originale.
Alla Mille Miglia vinsero, in particolare con le vetture carrozzate da Allemano, nell'ordine: la Classe 750 Utilitarie nel 1951, la Classe 750 Gran Turismo e la Classe 750 Sport nel 1952, la Classe 750 Sport nel 1953, nel 1954 e nel 1955, la Classe da 750 cc a 100 0cc Serie Speciale Gran Turismo nel 1956 e nel 1957.

After the war, Panhard Et Levassor – that, until then, had built luxury cars - realised that he should have included a big car in his range of offer. The Dyna was born, presented at the Paris Motor Show in 1946, a great rival of the contemporary Renault 4CV. The Dyna X was marketed in 1947, with the original twin-cylinder with 610 cc horizontally opposed cylinders, air-cooled, and aluminium bodywork. The traction was in front, in compliance with the original design, proving the high level of technology attained by this model in the early post-war years.
The Dyna X was made on a tubular frame and the body was in aluminium alloy, making it lighter and therefore more brilliant on the road. In 1950, a new two-cylinder boxer engine, with a displacement increased to 745 cc and a power increase from 22 bhp to 35 bhp. Two years later, the 851 cc version was also introduced with a two-cylinder engine and a power of 40 bhp.
Already in 1950, the annual production exceeded 10,000 units; so a sporting version was created. The DB-Panhard and the Monopole-Panhard were born and stood out at the Le Mans and Monte Carlo Rally. The production ended in 1953 when the new Dyna Z was introduced, with a completely different style, more spacious and equally original. At the Mille Miglia they won, in particular with cars designed by Allemano: Class 750, a town car in 1951, Class 750 a Gran Turismo and Class 750 Sport in 1952, Class 750 Sport in 1953, 1954 and 1955, the class from 750 cc to 1000 cc Special Gran Turismo Series in 1956 and 1957.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Roberto Cerè (I) - Antonia Damijanidis (HR)**
Marca/*Brand*	**ERMINI [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 1100/103**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Con questa bella barchetta disegnata da Motto, 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.

With this beautiful "Barchetta" designed by Motto, Aldo Terigi obtained a striking result, ending in the fourth place at the Targa Florio in 1952. The following year, it was forced to abandon the race at Mille Miglia.

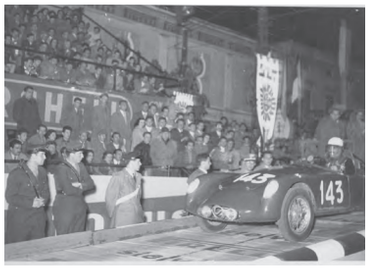
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Takashi Mita (J) - Yuichi Oota (J)**
Marca/*Brand*	**STANGUELLINI [Italia]**
Modello/*Model*	**750 S**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**743 cc.**
Potenza/*Power*	**62 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa bella barchetta costruita a Modena nelle officine Stanguellini fu acquistata da Anna Maria Peduzzi, appassionata donna-pilota conosciuta come la "Marocchina" grazie alla sua pelle olivastra che, nel 1933 entrò a far parte della Scuderia Ferrari (si veda la vettura in gara con il numero 34).
La Peduzzi disputò tre edizioni della Mille Miglia, arrivando terza di classe nel 1953. Alla Mille Miglia 1956, il secondo proprietario, il bresciano Paolo Renato Martoglio, fu secondo di classe. Questa longevità è spiegata, come sempre accadeva presso le officine dei piccoli costruttori, da continui aggiornamenti di carrozzeria e meccanica.
Il motore di 741 cc, di origine Fiat, era addirittura trasformato in "bialbero" nell'officina modenese. Nelle ultime versioni, per la 24 ore di Le Mans del 1957, arrivò a sviluppare più di 70 cv.

This beautiful "Barchetta" was built in Modena at the Stanguellini workshops and bought by Anna Maria Peduzzi, a passionate pilot known as the "Moroccan lady" becauseof her olive complexion and who, in 1933, entered the Scuderia Ferrari (see the car racing with number 34).
Peduzzi participated in three editions of the Mille Miglia, arriving third of her class in 1953. At the Mille Miglia 1956, the second owner, the Brescia-born Paolo Renato Martoglio, was second of his class. This longevity is explained, as usual for those workshops of small builders, by the continuous upgrades of body and mechanics.
The 741 cc engine, originally a Fiat, had even become a "twin-axle" in the Modena workshop. The later versions, for the 24-hour Le Mans of 1957, developed more than 70 cv.



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Biagio Capolupo (I) - Beatrice Saottini (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SUPER**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gregory Johnston (GB) - Karin Johnston (GB)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

OTS means open two-seater.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Balaji Ramamoorthy (USA) - Ashley Ramamoorthy (USA)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hubert Bonnet (B) - Charles De Pauw (B)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Derek Hood (GB) - Steven Riedling (GB)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**MARK VII**
Anno/*Year*	**1951**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Mark VII fu lanciata al Salone dell'Automobile di Londra del 1950: si tratta di una grande berlina sportiva di lusso a quattro porte. Rimpiazzò la Mark V ma, dato che era già presente sul mercato la Bentley Mark VI, la Jaguar decise di denominare il nuovo modello Mark VII.
La prima serie fu prodotta fino al 1954, la seconda fino al 1956. Proprio nel 1956, una Mark VII vinse il Rally di Montecarlo.

Mark VII was launched at the London Car Show in 1950: this is a big luxury four-door sports saloon car. It replaced the Mark V, but since the Bentley Mark VI was already on the market, Jaguar decided to call this new model Mark VII.
The first series was produced until 1954, the second until 1956. In 1956, a Mark VII won the Rally of Monte Carlo.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Steve Ward (GB) - Josh Ward (GB)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 140 SE OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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, SE, comprendente cerchi a raggi e motore da 210 cv/*bhp*.

The XK 140 replaced the XK 120 in the Jaguar list in 1955 and stayed there until 1957 when it was replaced by the XK 150. Like the first Jaguars, the 100 models, the number indicates, intentionally, the maximum mileage. The XK 140 was produced in three versions: "roadster" (the sportiest open version) produced in 3,347 units, the "drop head coupé" (another open version but finely finished and with a large windscreen, uprights, and windows), 2,740 units and the "fixed head coupé" (closed), 2,779 units. The most noticeable differences between this model and the previous one are the front bonnet with a generous chromed radiator grill (even wider than the 150) and the jaguar brand element with the "Le Mans Winner", honouring the victory of 1955. The car was offered in the standard version with a 193 bhp engine, or in the special version with the SE special equipment including radial beams and a 210 bhp engine.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Lee (GB) - Nigel Lempriere (GB)**
Marca/*Brand*	**A.C. *"Auto Carries Ltd"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACE**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**212 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.

This English car manufacturing company is known for the famous AC-Shelby Cobra of the Sixties. The Ace is actually the "mother" of the Cobra, of which it resumed the lines, appearing to be a much more "muscled" AC. The AC produced two types of Ace, both with a two-litre six cylinders, one with its own engine (1,991 cc for 90 bhp) and one with the much more powerful two-litre Bristol engine (1,971 cc for 120 bhp). It should be noted that the Bristol derived from the pre-war BMW 328, licensed in England after the war. The chassis was by John Tojeiro and is with four independent suspensions.
Of 692 Aces produced, 466 had a Bristol engine, a copy of the two-litre BMW 328. Instead the coupé version, also produced with two different mechanics and called Aceca, was built in 320 units.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ramiro Garza (MEX) - Carlo Barel Di Sant'Albano (I)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jeff Lotman (USA) - Donny Edwards (GB)**
Marca/*Brand*	**LINCOLN [USA]**
Modello/*Model*	**CAPRI sport Hard top**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri a V.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**5.204 cc.**
Potenza/*Power*	**225 cv. N.D.**
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.
Fu lanciata, nel 1952, per competere con la Cadillac Serie.

Capri is a full-size luxury car produced by Lincoln from 1952 to 1959: the coupé and hard-top versions derived from the saloon.
It was launched in 1952 to compete with the Cadillac Series.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ted Marlow (USA) - Kent Thirley (GB)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 140 SE DROP HEAD COUPÉ**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**193 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Nicholls (GB) - James Henwood-White (AUS)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100 M**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.660 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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. da qui il nome della vettura. La "100" divenne popolarissima negli Stati Uniti.
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.
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/*bhp*.

This classic English model was born in 1953 thanks to the collaboration between Austin and Healey Motor Co. It was Austin's answer to Sir John Black's TR2 project, owner of the Triumph. With this car, a partnership began to produce other important cars like "100/6", "3000" and "Sprite".
Donald Healey made this fabulous spider, with its distinctive windscreen that can be removed to improve aerodynamics, in 14,012 units divided into two series between 1953 and 1956.
The first, the BN1 - produced until 1955 - had a 3-speed gearbox plus an overdrive; the second produced in 1955 and 1956, the BN2, also had the fourth gear. They both had about 100 bhp of power and this gave the name to the car. The "100" became very popular in the United States.
The 100/4 M models, with extra 10 bhp, were reserved to sporting customers. The 100 S model was built for races in fifty units with various changes and 132 bhp.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephan Joebstl (A) - Hermann Joebstl (A)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**C-TYPE**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marco Vanoli (CH) - Cornelia Vanoli (CH)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 IV SERIE**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Il pilota svizzero Marco Vanoli, campione della categoria Gran Turismo, nella sua carriera si è piazzato tra l'altro quarto alla 24 Ore di Le Mans nel 1979.

The Swiss pilot Marco Vanoli, champion of the Grand Toring category, during his career he was fourth at the 24 Hours of Le Mans in 1979.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Limberger (D) - Robert Schimanko (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Knaepple (D) - Stefan Stotz (D)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Josef Peter Reichenberger (D) - Josef Reichenberger (D)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100/6**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.639 cc.**
Potenza/*Power*	**102 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**164 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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/*bhp*. 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.

The Austin Healey was born in 1953 thanks to the partnership between Austin Morris (from 1952 part of the BMC Group, the British Motor Corporation) and Healey Motor Co. The first car produced was the 100/4 to answer the TR 2 Triumph. The "100" indicates the power, 100 bhp, and "6" indicates the cylinders, as well as the "4" of the first four-cylinder series (described at number 149).
The engine of the previous version was considered outdated and customers wanted more space in the small inside. In 1956, a six-cylinder was chosen among those produced by BMC and the design of the bodywork, began, even if small.
The works, without great benefits to the engine's power, more elastic but less reactive, with only 2 bhp more, made it heavier than the 100/4.
So in 1957 it was necessary, by redesigning head and manifolds, to increase the power to 117 bhp. This second series was called BN6. It is unusual that while the two 100/4 series were obviously BN1 and BN2, the first 100/6 series was called BN4. "Six" was produced with 10,289 cars in the first series, BN4 and 4,150, among which is this one, of the second, BN6, the most powerful series. In 1959 the new model, called simply 3000, was introduced.
The 100/6 took part in the Mille Miglia in 1956 and 1957, with poorer results than the 100/4. In 1956 the two cars entered the "open cars with price limit" category but had to leave the race. In 1957, for the Gran Turismo category, it was the turn of Wisdom that ranked in the thirty-seventh place.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ivana Cattazzo (I) - Sabrina Bignotti (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**500 C "TOPOLINO"**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,20**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**569 cc.**
Potenza/*Power*	**16,5 a 4400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Akihiro Yukawa (J) - Yoko Yukawa (J)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 DROP HEAD COUPÉ**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ananda Covindassamy (F) - Ranga Covindassamy (USA)**
Marca/*Brand*	**OSCA *"Officine Specializzate Costruzione Automobili"* [Italia]**
Modello/*Model*	**MT4 1450 2AD**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.490,86 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp* a/*at* 6.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 cilindrate 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 Villoresi; 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 diventarono 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.

The first series out in 1948 was named MT4 and was produced in what was then the modest workshop in Modena, called "Officine Specializzate Costruzione Automobili (Specialised Cars Construction Automotive)." Over the years, the size and characteristics of the engines followed the rules set down by the regulations. Produced with a 1.092 cc engine, the MT4 debuted at the Grand Prix of Naples in 1948, entrusted to Gigi Villoresi, a 1.350 cc engine was also available with a 90 bhp power that following year. In 1950, the engines were two-shaft and, from then onwards, all MT4 models became MT4 2AD (double distribution axle). In 1953, a new engine with a displacement increased to 1,450 cc, 110 bhp, and lastly to 1,490 cc for 120 bhp power in 1954. The point of strength of this car was the very low weight, only 520 kg, combined to a tubular frame with a structure designed to minimise the torsional effects. The front suspension, very robust, have helical springs, while the rear ones are of the rigid axle type. In 1954, a MT4 1500 was tenth at the Mille Miglia; In 1956, it was ninth and first of the 1,500 cc Sport class. At the steering wheel, for both races, was Giulio Cabianca.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Arnold Meier (CH) - Markus U. Diethelm (CH)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**250 MM BERLINETTA PININFARINA**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.953,2 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**240 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

The 250, one of Maranello's most successful and celebrated cars, is inspired by the name Mille Miglia, event for which the first units had been prepared. It mounts the classic and famous twin "V" 60 cylinders at the limit of the three-litres, with a mono-axle distribution featuring three huge four-core carburettors. This engine was born as an experimental evolution of the 225 S and mounted on the 250 S of Vignale with which Giovannino Bracco won, incredibly and unexpectedly, the Mille Miglia in 1952 ahead of the 300 SL Prototype of Kling, and according to a tradition, Ferrari left the name to a car when it won. With this model, the collaboration between Enzo Ferrari and Pinin Farina began, and even today he designs the the Maranello bodyworks. For this model, the Turin car producer prepared an elegant saloon with the minimised protruding parts both in the front and back: a compact design, lightened by a very low beltline.
In total, as many as 33 250 MM were produced (18 Pinin Farina saloon, 14 Spider Vignale and a Morelli spider). In those years, many Ferrari customers used to compete with the same car they used to move around daily. In the closed or open versions these are the cars that, in the various sporty versions (S, MM and subsequent GT Competizione and TDF), have consolidated the fame of the Cavallino worldwide.
Among the curiosities, the one purchased by Aga Khan entirely lined with grey leather by the master artisans of House Hermès of Faubourg St. Honoré in Paris is famous even today.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Charles Joice (GB) - Mark Mitchell (IRL)**
Marca/*Brand*	**FRAZER NASH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**LE MANS COUPé**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**140 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *Note*

La Frazer Nash divenne celebre come importatrice di BMW, che denominava Frazer Nash/BMW. Nel dopoguerra, Aldington – il proprietario della Casa - continuò a costruire, fino al 1957, alcune straordinarie vetture sportive, basate sulla meccanica della BMW 328. I motori erano costruiti in Inghilterra, su licenza, dalla Bristol.
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 fu pertanto rinominata "Le Mans replica".
In due serie, 1948-52 e 1952-53, fu prodotta complessivamente in 34 esemplari. Da sottolineare che, da allora, i nomi delle Frazer Nash saranno sempre dedicati alle grandi competizioni alle quali prendevano parte: Mille Miglia, Targa Florio (vinta nel 1951), Sebring e, appunto, Le Mans.
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 2.000 cc, dietro una Ferrari 166.
Questo esemplare ha vinto la classe due litri alla 24 Ore di Le Mans del 1953.

Frazer Nash became famous as a BMW importer called Frazer Nash/BMW. In the post-war period, Aldington - owner of the car production company - continued to build, up to 1957, some extraordinary sports cars, based on the mechanics of the BMW 328. The engines were built in England, licensed, by Bristol.
In 1949 a High Speed, conducted by H.J. Aldington himself and Norman Culpan, and won an extraordinary third place at 24 Hours Le Mans. Therefore, the series production of this model was renamed "Le Mans replica."
It was produced in two series, 1948-52 and 1952-53, for a total of 34 units. It should be underlined that, since then, the names of the Frazer Nash would always be dedicated to the great competitions it participated in: Mille Miglia, Targa Florio (won in 1951), Sebring and Le Mans, of course.
In 1950 and 1951, Franco Cortese, with a Le Mans spider, was the absolute sixth and ninth at Mille Miglia ; in both cases he was second in the Sport class up to 2,000 cc, behind a Ferrari 166.
This car won the two-litre class at the 24 Hours of Le Mans in 1953.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniel Schlatter (CH) - Jalil Nekmouche (MA)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100 S**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.660 cc.**
Potenza/*Power*	**132 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**230 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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...

Derived from the 100/4 BN2 series, Donald Healey made only fifty specimens of the "S" model.
The modifications were: 32 bhp in addition to the 100 that gave the name to the car, the engine head and part of the body in aluminium with an elliptical radiator instead of trapezoidal, 4 disc brakes (extraordinary for those times), the outer receptacle for a quick refill and a thin Plexiglas instead of the windshield.
Healey had always been fascinated by Mille Miglia and his cars took part in many editions of the Brescia race. At the Mille Miglia in 1949, Count Lurani won the Touring category with an Elliot, while Healey and his son were nine with a Westland.
In 1953, he registered three 100 S at Mille Miglia, all forced to retire, including the one he was driving with his son, as usual. The other two were entrusted to Hadley-Mercer and Lockett-Reid. A curiosity: Healey painted his Mille Miglia cars red, convinced that the Italian public would surely cheer them as favourites.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Donald Murray (USA) - Sheldon Zide (USA)**
Marca/*Brand*	**ZAGATO [Italia]**
Modello/*Model*	**SIATA 1400 SPORT**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

Questa bella berlinetta firmata da Zagato è basata sulla meccanica della SIATA Daina, a sua volta derivata dalla FIAT 1400: prese parte alle Mille Miglia del 1954 e 1955. Come rivelano le schede di iscrizione, con tanto di titoli, al volante c'era il proprietario dell'epoca, il Cavalier Ufficiale Geometra Roberto Montani da Ancona.

This beautiful Zagato saloon model is based on the mechanics of the SIATA Daina that, in turn, derived from the FIAT 1400: took part in the Mille Miglia in 1954 and 1955. As revealed by the registration cards, the owner at the time, with so many titles, was the Cavalier Ufficiale Geometra Roberto Montani from Ancona.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Enzo Moroni (I) - Federico Moroni (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT PININFARINA**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.884 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Franco Indaco (I) - Simone Massarelli (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 III SERIE**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Frans Heijstee (NL) - Aart Bezemer (*NL*)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

A bordo di questa Sprint, Amedeo Munarini e Lorenzo Negro chiusero al settantatreesimo posto alla Mille Miglia del 1953.

Driving this Sprint, Amedeo Munarini and Lorenzo Negro finished the Mille Miglia race in the seventy-third place in 1953.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hidemoto Kimura (J) - Tetsu Kurosawa (J)**
Marca/*Brand*	**OSCA *"Officine Specializzate Costruzione Automobili"* [Italia]**
Modello/*Model*	**MT4 1500 2AD**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.490,86 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp* a/*at* 6.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jan Veening (NL) - Peter Deelstra (NL)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B22**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1991 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**162 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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.

The long and crowded Aurelia series started in 1950 with the B10 saloon powered with a 1754 cc. At the beginning of 1951, the B21 entered the market with an identical body but with a GT engine, the B20. In 1952, the elongated B15 arrived: the ministerial version was called "six lights" due to the extra window. The B22 appeared almost at the same time, an update of the B21, of which it retains the line, but has a 90 bhp engine, against the 70 of the B21. The Aurelia models had a refined mechanics by Vittorio Jano, the man who, with the Alfa Romeo cars designed by him, dominated the races for ten years between the Twenties and Thirties. Some of the solutions, such as the clutch-gear unit in the rear block and the brake drums at the centre of the car, instead of on the wheels, are noteworthy. The B 22 was built in 722 units to which 197 of the B22 S version are added, with a left-hand drive. The Aurelia saloons all participated in the Mille Miglia in the fifties; but they were blocked by the unbeatable, for them, Alfona 1900.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Johannes Zieser (A) - Gerhard Lindner (A)**
Marca/*Brand*	**SIATA (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) [Italia]**
Modello/*Model*	**DAINA GS STABILIMENTI FARINA**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Harold Barrett (USA) - Lindsay Christine Barrett (USA)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100/103 BERLINA**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**36 cv/*bhp* a/*at* 4.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**135 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

XXIV MILLE MIGLIA
COPPA FRANCO MAZZOTTI
Scuderia
"MEDIOLANUM"
MILANO
Dichiarazione

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. La dizione completa di quella che tutti chiamano familiarmente "milleecento" 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. 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 "milleecento" 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/*bhp* a/*at* 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.

Two participations in the Mille Miglia for this FIAT 1100: in 1955 driven by Raffaele Cammarota and the following year by the Angelo Cazzulani from Milan. The complete name of what everyone calls "millennium" is "Nuova 1100 103". The so articulated name used to distinguish this model from the previous series and, above all, to underline the modernity of the project with a self-supporting body. The elegant, compact line – quite original for the times - made a big stir at the Geneva Motor Show in 1953, where the New 1100 was introduced. The mechanics, completely rebuilt compared to the previous version, uses the indestructible 4-cylinder engine of the 1,089 cc, for years the winning model for the car production company. This model was important for the commercial future and for the Fiat production lines: in just three years, 250,000 units were built. This is a sensational number, considering that until then the normal production of a successful car was measured in tens of thousands. The presentation of this new model is now considered to be the greatest automotive event in Europe in the first half of the 1950s. For the Agnelli family, this was a real turning point; The choice of installing state-of-the-art equipment transformed the company, founded in the nineteenth century, into an industry in the forefront of the European panorama. The versions available at dealers – also increasing in number- were the Tipo A (single front seats, no chrome plating) sold at 945,000 liras, and Tipo B that for an extra 30,000 liras offered a sofa-like front seat, more finishing elements for the colours and chrome touches. It should be noted that the public mostly opted for the more luxurious Tipo B, equipped, exceptionally for those years, with an aeration and heating system. It should not be a surprise that the favourite version for Italians was the most luxurious one. Unlike today, the classical cubic capacity just above one litre was considered as medium to high in those years. The 1100 was, indeed, very brilliant and fun to drive. Italy was emerging from the dark years of the first post-war period to venture decisively into the "dolce vita" and the "millecento" soon became a status symbol, indicated as an example of distinction.
The 1100 103 also has an important place in the history of the Mille Miglia because it was the protagonist of what car historians call the "great democratic opening of the race" with dozens of these cars ready to race in the Fifties. In the last five editions of the Brescia race, from 1953 to 1957, the 1100 103 conquered the first three position, uninterruptedly, seats of the 1100 Touring Class. The sport career of the 1100 was favoured, a few months after the debut in Geneva, by the presentation of a third version, the "103 TV". The "103 Turismo Veloce", as officially defined in the projects of the time, debuted at the Paris Motor Show in 1953. The engine, boosted by a 14 bhp compared to the previous model, touched 50 bhp at 5.400 rpm allowing brighter performances, almost 20 miles per hour more at top speed. The 1100 TV, considered at the time as an upper-class car, is immediately distinguishable for the two-colour varnishing and the fog light at the centre of the radiator grill. The sporting features and finer finishing level involved a considerable increase in the price, which was raised to 1,225,000 lira.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Lindsay Gray (GB) - John Watson (GB)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 Super**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**70 cv/*bhp* a/*at* 4.500.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Con questa Porsche 356, debutta alla Mille Miglia John Watson ex pilota automobilistico britannico, vincitore di cinque Gran Premi in Formula 1. Dal 1973 al 1985, Watson ha corso con Brabham, Penske e McLaren.

With this Porsche 356, John Watson a former British motor racer, winner of five Grand Prix in Formula 1 made his debut in the Mille Miglia. From 1973 to 1985, Watson raced with Brabham, Penske and McLaren.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marcello Gavio (I) - Piero Pissavini (I)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**250 MILLE MIGLIA SPIDER VIGNALE**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.953,2 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**240 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This specimen changed three times. In 1953, it was given to Franco Cornacchia as a saloon car by Pinin Farina who raced it several times, winning the Stella Alpina. In the same year, this 250 MM was purchased by Luigi Piotti, who replaced the original body with an open one by Morelli. Piotti also ran some races with this Ferrari, winning at the Circuit of Reggio Calabria.
In 1954, the car ended up in Florence, in the hands of the great Clemente Biondetti, winner of four editions of the Mille race. The "toscanaccio", the Toscana guy, confirmed his class, despite his no longer young age, finishing the Mille Miglia in the fourth place in 1954. In the following months - always with this 250 MM - Biondetti was fifth at the Targa Florio, fourth at the G.P. Supercortemaggiore and seventh at the Grand Prix of Portugal. The car was then sold and equipped with a spider body by Vignale, that is still mounted today.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Matthew Collings (GB) - David Large (GB)**
Marca/*Brand*	**HWM [Great Britain]**
Modello/*Model*	**CADILLAC**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00 *"Special List"***

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri a V.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**5.420 cc.**
Potenza/*Power*	**250 cv**
Velocità/*Maximum speed*	**n.d.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Cantillon (GB) - John Self (GB)**
Marca/*Brand*	**NASH HEALEY [USA/Great Britain]**
Modello/*Model*	**SPORTS 4138 CC**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.138 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Stehle (GR) - Mathias Lukas (D)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**375 MM SPIDER PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.522,94 cc.**
Potenza/*Power*	**340 cv/*bhp* a/*at* 7000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**280 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 berlinette).
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.

It is easily deductible from the registration numbering of this series, all even, that this evolution of the 340 model was born for races.
The engine was a further development of the one designed by Lampredi for the Formula 1.
During 1953, the 375 MM won the 24 Hours of Spa with Hawthorn and Farina, the 1000 Km of Nürburgring, the 12 Hours of Reims with Maglioli and the 1000 Km of Buenos Aires.
Many chassis were mounted; of the 25 cars produced, 21 are by Pinin Farina (15 spiders and 6 saloon models). It was a very difficult car to keep on the road, especially for the exuberant power, so much that it gained the name of "monster" from the other drivers. It was difficult to dominate even for Alberto Ascari, nicknamed "velvet foot".
This specimen, a Pinin Farina spider, was given to the Tuscan pilot Piero Scotti, who made his debut with a victory with Giuseppe Farina, at the 12 Hours of Casablanca in December 1953.
With the Florentine pilot, this 375 did many races; among these, we mention the victory at the G.P. Senegal in Dakar in March 1954 and the Tuscan Cup in April; third place at the G.P. of Rome, first place at the Consuma Cup, in July 1954, second place at the G.P. of Syracuse and first at the Circuit of Castelcusano in October 1954.
With this Ferrari, Scotti was less lucky at the Mille Miglia, where he was forced to leave the race in 1954 and in 1955.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Niels Borum (DK) - Christian Daluiso (DK)**
Marca/*Brand*	**OLDSMOBILE [USA]**
Modello/*Model*	**88**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**X**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**5.300 cc.**
Potenza/*Power*	**185 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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.

From the Thirties onwards, the Oldsmobile used to add a double figure to the name of the car models of which the first represented the type of body (the numbers 6, 7, 8 and 9 were used) and the second was for the type of engine if with 6 or 8 cylinders, with numbers between 66 and 98.
The car production company introduced the 88 in 1949, with the full name of Rocket 88. From 1949 to 1999, it was produced in eleven series. Since 1989, the numbers in the name was replaced by the wording Eighty-Eight.
The high performance allowed the 88 to participate in the NASCAR races, winning six of the nine races in 1949, ten of the nineteen races in 1950 and twenty of the forty-one in 1952; at the end, Hudson Hornet interrupted its dominion, even if the 88, thanks to the victories, is stuck to collective imagination as the first "NASCAR queen". These sports achievements, confirmed by the victory in the difficult Carrera Mexico race, led to a great increase in sales.
The Rocket 88 debuted with great success and inspired a famous slogan of the 1950s, "Make a Date with a Rocket 88", and a song "Rocket 88", considered the first rock&roll song in history. Also thanks to the success of the Rocket 88, Oldsmobile used a "rocket" as the Company logo from 1950 until the nineties.
In 1954, the 88 cars were subjected to great restyling with a longer and wider car body, as well as windshields and wrap-around rear windows. The pitch was increased to 3.099 mm. The basic version was simply named "88" and the Super 88 was remarketed. The V8 Rocket engine displacement was increased from 5 litres to 5.3 and the double-carburettor was maintained. The 88 base stroke propeller provided 170 bhp, while the Super 88 engine developed 185 bhp, thanks to a quadruple body carburettor. An 88 took part in the Mille Miglia in 1954, driven by Joe Santi and Bruno Pozzato, retiring after Rome.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Sabine Goethals (B) - Sylvie De Meuleneere (B)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**8V**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri a V.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.996 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa celebre berlinetta della Casa torinese partecipò alla Mille Miglia di velocità nel 1953 e nel 1954 quando fu portata in gara dal pilota cremonese Vincenzo Auricchio, il noto produttore caseario.

This famous saloon-style car by the Turin-based car producer took part in the the speed Mille Miglia in 1953 and in 1954 when it was driven by the pilot from Cremona Vincenzo Auricchio, the well-known producer of dairy products.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Spencer Croul (USA) - Natalie Croul (USA)**
Marca/*Brand*	**zagato [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 8V**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri a V.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.996 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 6.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

Questo fantastico esemplare di FIAT 8V Zagato, di proprietà del collezionista americano Spencer Croul, prese parte alla Mille Miglia del 1957 con l'equipaggio formato da Luigi Nobile e Franco Castagna e concluse la gara al trentaseiesimo posto assoluto, dominando la classe due litri Gran Turismo. Come risulta dall'Archivio Storico del Museo Mille Miglia, Nobile fu iscritto alla gara dalla Scuderia Madunina di Milano. Il grande Franco Cortese guidò questa vettura alla Mille Miglia del 1956, non riuscendo però a concludere la corsa.
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.

This fantastic FIAT 8V Zagato model, owned by the American collector Spencer Croul, took part in the Mille Miglia in 1957 with the team comprising Luigi Nobile and Franco Castagna and finished the race at the thirty-sixth absolute position, dominating the two-litre Gran Touring class. As indicated in the Historic Archives of the Mille Miglia Museum, Nobile had been registered for the race by the Scuderia Madunina in Milan. The great Franco Cortese drove this car at the Mille Miglia in 1956 but failed to complete the race.
Among the FIAT 8V, the three ones with chassis by Zagato are of extraordinary beauty. They are not only beautiful, but also very sporty, and often won the 2000 GT class, as was the case of the Mille Miglia 1954, with the brothers Leto di Priolo and Nobile - Castagna, also winners of their class in 1957.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stefano Brendolan (I) - Marco Corbetta (I)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	6 cilindri/***cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Werner Van Dyck (B) - Paul Daems (*B"***
Marca/*Brand*	**SIMCA [France]**
Modello/*Model*	**ARONDE**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
6 cilindri/*cylinders.*	**X**
1.221 cc.	**5.300 cc.**
45 cv/*bhp* a/*at* 4500 rpm.	**185 cv/*bhp*.**
125 km/h.	**160 km/h.**
Turismo	**Turismo**

Note / *Note*

La Aronde è un'autovettura di fascia media prodotta dal 1951 al 1963 dalla Casa automobilistica francese Simca, ovvero Société Industrielle de Mécanique et Carroserie Automobile
Dopo l'interruzione della produzione a causa del conflitto mondiale, la casa italo-francese iniziò dal 1948 il progetto di una nuova vettura che vide la luce nel 1951: fu la prima Simca totalmente francese e si chiamava Aronde, ovvero rondine in italiano. La prima serie dell'Aronde, la cui produzione si arrestò nel 1959, riuscì a vendere circa un milione di vetture, con un'ampia distribuzione nel mercato statunitense.
Il primo motore fu derivato dallo storico propulsore da 1089 cc montato sulle contemporanee FIAT 1100, con la quale la SIMCA sviluppò sempre una forte collaborazione; la scocca era portante, proprio come sulla 1400 che a FIAT stava introducendo sul mercato

Aronde is a mid-range car produced from 1951 to 1963 by the French car company Simca, namely Société Industrielle de Mécanique et Carroserie Automobile
After the interruption of the production due to the global conflict, the Italian-French car company started to design a new car born in 1951: it was the first completely French Simca and was called Aronda, swallow in English. The first series of the Aronde for which the production ended in 1959, managed to sell about a million cars with a great distribution in the US market.
The first engine was derived from the historic 1089 cc engine mounted on the contemporary FIAT 1100, with which SIMCA always had an important collaboration; the body was bearing, just like the 1400 that FIAT was introducing to the market

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Antonio Rossi (I) - Rudy Briani (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**8V**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
6 cilindri/*cylinders.*	**8 cilindri a V.**
1.221 cc.	**1.996 cc.**
45 cv/*bhp* a/*at* 4500 rpm.	**105 cv/*bhp*.**
125 km/h.	**190 km/h.**
Turismo	**Sport Produzione**

Note / *Note*

Sportiva di gran razza, fu la prima FI*AT* 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 FI*AT* 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.

A great sportscar, it was the first FIAT series with an eight-cylinder engine; it also boasts the four-wheel independent suspension that were the strong elements of this car, famous for its excellent roadholding. Manufactured in 114 units, only 14 more than necessary to be approved for the Gran Turismo category, it proved to be a great promotional business success for FIAT, thanks to the victories in numerous competitions against worthy rivals and the conquest of the Italian Championship in 1954. The two models built after 1954 have a much discussed completely plastic body, like the previous one.
This is a vehicle designed by a small group of people in a FIAT department that almost seemed as if it did not belong to the Company and was produced from 1952 to 1954. The engine power was originally 105 bhp, then increased to 115. The racing versions had 130 bhp. The ones made by S.I.A.T.A are famous. Many other carmakers began producing this oval tube frame, first, and then circular. It won every year, from 1955 to 1957, the Gran Turismo Class up to 2,000 cc at the Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Antonio Carrisi (I) - Matteo Piotto (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Carlo Ducci (I) - Helio Ascari (BR)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B24 SPIDER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
4 cilindri bialbero.	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
1.975 cc.	**2.451 cc.**
115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.	**118 cv/*bhp* a/*at* 5.300 rpm.**
180 km/h.	**185 km/h.**
Gran Turismo	**Gran Turismo**

Note / *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".

Universally acknowledged as one of the most beautiful spiders of all time, the B 24 is one of the masterpieces of Pinin Farina, as well as the coupe B 20 that provided the mechanics. The B 24 was introduced at the end of 1954 in two versions: "spider" (with a canvas roof) and "convertible" (with a rigid roof). The mechanics was that of the B 20 fourth series. For this reason, the first series of the B 24 is called the "4th series". Until 1955, it was built in 240 units. This is the model that is recognisable for the front bumper separated into two "moustaches" and the curved windshield all in one piece. The success in the U.S. was such that it was nicknamed B 24 America. Beware, the "S" that is considered today as a synonym for Spider, used to indicate the cars requested with a left-hand drive as it was a right-hand drive series. In 1956, with the second series (called 5th, of course), it underwent slight changes: to the front bumper (linear, in a single piece), to the rectangular windscreen, with uprights and deflectors and to the engine, it lost 8 of the 118 bhp of the first series. The production consisted in 150 items. In 1957, the last series, called 6th, was basically unchanged, except for touches to the engine (which regained 2 cv) and improvements to the top. As many as 371 cars were produced. It was also a protagonist, with Vittorio Gassman and Jean Louis Trintignant, of the film "The Easy Life".

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Fabrizio Curci (I) - FCA (-)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Hans Hamer (D) - Hossein Niemann (D)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Francois Sallin (CH) - Luigi Carosella (CH)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**GIULIETTA SPRINT Bertone**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
4 cilindri bialbero.	**4 cilindri/*cylinders.***
1.975 cc.	**1.290 cc.**
115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.	**65 cv/*bhp*.**
180 km/h.	**180 km/h.**
Gran Turismo	**Gran Turismo**

Note / *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, 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/*bhp* a/*at* 80 cv/*bhp*.
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.

The presentation of the Sprint, born as a small and agile coupé with high performance, raised eyebrows 1954.
In the further ten years of life the "coupé Giulietta Sprint" was produced in 24,084 exemplars. The mechanics, with a base of light alloy twin cam engine, with removable cast iron cylinders and the head (with hemispherical chambers) also in alloy, was very refined for a small cubic capacity produced in series.
With the Sprint, designed by Bertone, the Alfa Romeo entered the sector of the medium cubic capacity. The success was so great that Alfa was forced to expand its plants more than once and to ultimately transfer the old factory of Portello to Arese.
At the presentation, the Giulietta sedan was also announced, designed by the Alfa Style centre, ready in April 1955. A few years after it was the turn of the Giulietta Spider, another great success for Alfa Romeo.
In 1956, requested by the sportsmen, the SV, Sprint Veloce, version appeared, of teh coupé and the spider. Some of the exemplars prepared for the Mille Miglia were made lighter.
At the Mille Miglia of 1956 and 1957 it dominated the Gran Turismo up to 1,300 cc category: in 1956, as well as the class victories, Sgorbati-Zanelli would take a fantastic eleventh place overall, beating many cars with superior cubic capacity.
In 1959, with the adopting of a "four in one" exhaust manifold, the power went from 65 hp to 80 hp.
In 1962, with the presentation of the new Giulia sedan, the Sprint and the Spider would undergo some light modifications to the body, while the engine was replaced with a 1,600 cc.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jean Luc Papaux (CH) - Philippe Muller (CH)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Great Britain]**
Modello/*Model*	**GIULIETTA SEBRING**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.290 cc.**
Potenza/*Power*	**95.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Aart Van Bochove (NL) - Ton Roks (NL)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Italia]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS LIGHTWEIGHT**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark Geessink (NL) - Edwin Lammertink (NL)**
Marca/*Brand*	**ABARTH [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 1400 BERLINETTA TOURING**
Anno/*Year*	**1950**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.393 cc.**
Potenza/*Power*	**76 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Questa macchina fu commissionata da Ovidio Capelli, concessionario milanese, che volle una Superleggera 1400 più snella e leggera per essere più competitivo nelle gare su strada nella categoria Granturismo. Con questo intento nacque questo esemplare, oggi "migrato" in Belgio, che fu protagonista di diverse manifestazioni favorito dal suo peso (842 kg contro i 1130 kg della versione berlina) e dalle sue prestazioni, ottenute grazie all'utilizzo da parte del Centro Studi FIAT di parecchia componentistica della Abarth. Il pilota milanese, che ebbe l'onore poi di esporre la sua auto al salone di Torino del 1951, si presentò alla Mille Miglia dello stesso anno ma fu in Sicilia che ottenne il riconoscimento più grande vincendo, a sorpresa, la classe Granturismo del Giro di Sicilia contro Lancia e Cisitalia.

This car was commissioned by Ovidio Capelli, a Milan dealership, that wanted a more light and slender Superlight 1400 to be able to be more competitive in the street races and Gran Turismo category. With this intent was born this exemplar, today "migrated" to Belgium, that was protagonist of different events favoured for its weight (842 kg against the 1130 kg of the sedan version) and for its performance, obtained thanks to the use by the Centro Studi FIAT of similar components to the Abarth. The Milanese driver, who had the honour to then exhibit his car at teh Turin Motor Show in 1951, entered the Mille Miglia the same year, but it was in Sicily that it obtained the greatest recognition, winning surprisingly, the Gran Turismo class of the Giro di Sicilia against Lancia and Cisitalia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michiel Bakker (NL) - Jaques Walch (NL)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Deutschland]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 III SERIE**
Anno/*Year*	**1953**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jochen Mass (D) - Artur Bechtel (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Great Britain]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Su questa "ali di gabbiano" siede uno dei fedelissimi della Mille Miglia: il tedesco Jochen Mass, ex pilota di Formula 1. Tra le sue più belle vittorie, oltre alla 24 Ore di Le Mans" del 1989, c'è il G.P. di Spagna di Formula 1 del 1975, con la Mc Laren.

In this "gull wings" sits one of the Mille Miglia faithful's: the German, Jochen Mass, ex Formula 1 driver. Among his most beautiful victories, in addition to the 24 Hours of Le Mans of 1989, is the Formula 1 Grand Prix of Spain in 1975, with Mc Laren.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Harmen Van Putten (NL) - Delio Alessandroni (I)**
Marca/*Brand*	**ROVER [Sverige]**
Modello/*Model*	**75**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.230 cc.**
Potenza/*Power*	**70 a 4.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Werner Budding (NL) - Michiel Oortman Gerlings (NL)**
Marca/*Brand*	**SAAB (Svenska Aeroplan AktieBolaget) Italia]**
Modello/*Model*	**93**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,15**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
3 cilindri/*cylinders.*	**4 cilindri bialbero.**
748 cc.	**1.975 cc.**
150 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
120 km/h.	**180 km/h.**
Turismo	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Theo Bean, Jr. (USA) - Ann Bean (USA)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**500 MONDIAL SPIDER PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri, doppia accensione.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.984 cc.**
Potenza/*Power*	**190 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**260 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 quindic spider.

This is one of the twelve 500 Mondial spiders by Pinin Farina. It was an official car of the Scuderia Ferrari that was entrusted to Enrico Sterzi and Ovidio Rossi for the 1954 Mille Miglia, where they were fifteenth overall.
The next year it was purchased by Bianca Maria e Mario Piazza, who although entered in the Mille Miglia, did not take to the road as the number 69 had already been assigned. Fit was thus sold to Venezuela.
Sit is the first Ferrari sports model to use the 4-cylinder engine designed by Aurelio Lampredi. The Mondial anacronym was decided by the same Enzo Ferrari to record two Formula 1 titles taken in 1952 and 1953 by Alberto Ascari. With an exemplar of this series, Vittorio Marzotto won second place overall in the 1954 Mille Miglia. From then onwards the name Mondial became a constant in teh Maranello catalogue. The 2,000 cc. 4-cylinder engine had 160 hp in the first series and 170 hp from 1955. It is a very sophisticated engine, with light alloy head, two spark plugs per cylinder, two camshafts driven by a set of gears arranged in cascade, duel fuel pump, two distributors, and two brake pumps.
The 500 Mondial destined for driver-clients has bodywork from Pinin Farina of Turin, who finished a dozen spiders and two sedans; Scaglietti, in Modena, did the bodywork of a further fifteen spiders.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Simone Beltrame (I) - Enrico Ceccon (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Great Britain]**
Modello/*Model*	**APRILIA 1500**
Anno/*Year*	**1949**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/cylinders..**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.486 cc.**
Potenza/*Power*	**48 cv/*bhp* a/*at* 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**127 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Aurelio Carlin (I) - Laura Carrara (I)**
Marca/*Brand*	**TRIUMPH [Italia]**
Modello/*Model*	**TR 3 SPORTS**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

The TR 3 is the evolution, presented in 1955, of the Standard Triumph TR 2. The modifications relate to the bodywork (the grill in front of the radiator is the most evident) and, from 1956, the power of the engine increasing by 10hp with two new S.U. carburettors, and the introduction of front disk brakes. If it excludes the application on some specific race models, like the Jaguar D (whose disks were baptised at the Mille Miglia), the Triumph was the first to mount the disks on regular series cars. This characteristic, that with respect to competition allowed for brakes that were efficient under pressure, made it top in the rallies. The TR 3 won its own category at the Tulip Rally in the Netherlands, in 1956 and 1957, at the Alpine Rally of 1956, it was third in teh East African Safari of that year and overall fifth in 1956 and overall third in 1957 at teh gruelling Liegi-Roma-Liegi (4,500 km). At the Rally di Montecarlo of 1958, in addition to winning its class, it was sixth overall and, in the same year, first overall at the Irish Circuit. It also took part in the 1957 Mille Miglia, having to retire. After exactly two years and 13,376 exemplars produced, in September 1957 the TR 3 was replaced by the TR 3A, which differed only in a further change to the front grill, larger. The TR 3A was produced in 58,250 exemplars up till September 1961. It is curious that, given the request of teh American market, between March and October of 1962, Triumph produced 3,334 TR 3B, with a 2,138 cc engine of the new TR 4.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Umberto Chiarva (I) - Martina Cussino (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Deutschland]**
Modello/*Model*	**AURELIA B24 SPIDER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Angelos Papadimitriou (GR) - Andrea Rosana Da Rocha (BR)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Italia]**
Modello/*Model*	**356 1500 SPEEDSTER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

This is the most sought after version of the Porsche 356, streamlined with a small windshield. La Speedster was added to the list of the coupé and cabriolet versions, in 1954, destined mainly for the American market. "Essentiality and lightness" were the features that distinguished. The mechanics followed the evolution of the corresponding versions of the 356.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mario Boglioli (I) - Enrica Pezzia (I)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6 GCS/53 FANTUZZI**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.985,6 cc.**
Potenza/*Power*	**170 cv/*bhp* a/*at* 7.300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**235 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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 parafanghi 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.

The A6 GCS was perhaps the luckiest Tridente model: 6 cylinders, G indicates the cast iron of the base and CS explains the destination of teh car, sports racing.
In its long career, in various series and bodies, it was the car that attained the most victories, despite the worthy competition, Ferrari at the head. It derives from the A6G of 1951, in its turn heir to the A6G of the Forties. It took part in all the Mille Miglia from 1947 on. The first series had detachable mudguards and a 115 hp engine (that after ten years would be 190). Some of teh first exemplars are characterised by a single large headlight on the front: this wasallowed by the regulations of teh time, although the cars used another two head lights in the Mille Miglia to light the way in teh night time parts of the race.
This model represented the House, that in 1940 transferred from Bologna to Modena, one of the most resounding successes. The new series "1953" was completely overhauled, thanks to the splendid spider designed by Fantuzzi. The double-ignition engine, and various other details, came from teh Formula 2 Maserati. Among the advantages of this mechanics was the extreme simplicity of the construction: any technician could keep it in perfect efficiencybetween races. The cubic capacity, too remaining within the limits of teh two litre class, changed from 1,978.7 cc to 1,985.6 cc /170 hp, combined with the 740 kg of weight, they conserved excellent performance.
The series 53, or 2000 Sport as it was more simply called, debuted at the Mille Miglia of that year, winning the 2,000 cc class of the International Sport category, driven by Giletti-Bertocchi. IN 1954, with Musso, it was overall third. The success in the class was repeated in 1955 with Giardini and Scarlatti. On both occasions the A6 GCS/53 occupied the first three places in the 2,000 cc. class.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Chris Au (HK) - Dolores Au (SGP)**
Marca/*Brand*	**OSCA *"Officine Specializzate Costruzione Automobili"* [It]**
Modello/*Model*	**MT4 1100 2AD**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.092,40 cc.**
Potenza/*Power*	**92 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa MT4 corse la Mille Miglia del 1955 con l'equipaggio Monzino-Gianoli, quarti di classe, e quella del 1956 e del 1957con Masperi-Foglietti, ritirati la prima volta e quinti di classe la seconda.

This MT4 raced the Mille Miglia of 1955 with the Monzino-Gianoli team, fourth in its class, and of 1956 and 1957 with Masperi-Foglietti, retiring the first time and fifth in its class the second.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gian-Pietro Rossetti (CH) - Werner Kummer (CH)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6 GCS/53 FANTUZZI**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.985 cc.**
Potenza/*Power*	**170 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**235 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giuseppe Casali (I) - June Morosini (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SPRINT CABRIOLET**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00 *"Special List"***

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.884 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Kazumi Araki (J) - Nao Mizumoto (J)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Kevin Wood (NZ) - Augustin Sabatié-Garat (F)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6GCS FIANDRI**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.985 cc.**
Potenza/*Power*	**170 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**235 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Loris Gianotti (CH) - Mauro Capiaghi (CH)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luca Mario Antonio Begni (I) - Mario Ronzoni (I)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italia]**
Modello/*Model*	**1100/103 TV COUPé PININ FARINA**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv/*bhp* a/*at* 5.400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**135 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

Produced in only 170 exemplars by Pinin Farina (not yet become Pininfarina) its full name is 1100/103 Turismo Veloce Coupé, adopting the classic mechanics of the 1100 TV sedan; with the Milanese team Moscatelli-Bassi it took part in the Mille Miglia of 1955.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luigi Zampaglione (I) - Claudio Filippini (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SPEEDSTER**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marco Merati Foscarini (I) - Anna Maria Kanakis (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

A cinema and TV diva would face up to the Mille Miglia in this Porsche, in the company of her husband Marco Merati Foscarini, descendent of teh third last Doge di Venezia and President of the Banca Svizzera Italiana. It is Anna Maria Kanakis, Miss Italy in 1977, before staring a great acting and writing career. In 1981, she took part in Miss Universe.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Remon Leonard Vos (CZ) - Roman Hendrik Jung (CZ)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**250 GT EUROPA**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.953,2 cc.**
Potenza/*Power*	**220 cv/*bhp* a/*at* 7.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**218 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

The 250 Europa was the first Turismo version to mount the extraordinary engine of the 250 series born for competitions. The chassis was taken from the 375 America, of which the pitch and carriage were conserved.
The first exemplar, from Vignale, was exhibited at the Paris Motor Show in 1953.
In less than one year a total of eighteen exemplars would be built: three Vignale coupés, fourteen – among which this one - by Pinin Farina, and one cabriolet, also by Pinin Farina.
In 1954, it would be replaced by the 250 GT, the first Ferrari built in series, that for a brief period was called 250 GT Europa.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark Thieme (NI) - Toine van Ooijen (NL)**
Marca/*Brand*	**AUTOBLEU [France]**
Modello/*Model*	**750**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Dopo aver costruito alcuni piccoli coupé su base Renault 4CV, nel 1954, Maurice Mestivier e Roger Lepeytre - 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/*BHP*.
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 vetturetta 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.

After having built some small coupés based on the Renault 4CV, in 1954, Maurice Mestivier and Roger Lepeytre – shareholders of Autobleu – decided to build a car to take part in the Mille Miglia.
The two were the owners of a Parisian company specialising in the making of preparation kits for the 4CV/BHP.
Thanks to this exhaust system made in collaboration with Carlo Abarth, the little French cars could avail of exciting performance that would contribute to their sporting fame.
Using Renault mechanics and their own components a competition car was created with Riffard body, called Type Mille Miglia
Entrusted to Jean Bianchi, this Autobleu took part in the 1954 and 1955 editions, both times without finishing the race.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Maurizio Zanni (MC) - Luca Stefanini (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ralph Dolega (D) - Brigitte Schaaf Dolega (D)**
Marca/*Brand*	**BIANCHI PANHARD [Italia/France]**
Modello/*Model*	**italfrance 750 S colli**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**2 cilindri contrapposti/*opposed cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**745 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**145 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questo esemplare derivato dalla serie 86X della Dyna (la cui storia si trova descritta nella scheda numero 261) fu costruito appositamente per la Mille Miglia, che disputò due volte, nel 1954 e nel 1955, con il pilota Rigamonti. A progettarlo fu il milanese Aldo Bianchi, detto Tino, al quale era affidata la direzione tecnica della Scuderia Ital-France. L'originale carrozzeria – che riveste un telaio tubolare alleggerito da corsa - è opera di Allemano.

This exemplar derived from the Dyna 86X series (whose history is described in sheet number 261) was built especially for the Mille Miglia, that it took part in twice, in 1954 and 1955, with the driver Rigamonti. The Milanes, Aldo Bianchi, known as Tino, was the designer, and he was entrusted with the technical management of the Scuderia Ital-France. The original body – featuring a lightweight tubular frame, is the work of Allemano.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Defares (NL) - X (-)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri, doppia accensione.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996,6 cc.**
Potenza/*Power*	**260 cv/*bhp* a/*at* 6.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

This is an evolution, with increased cubic capacity, of teh 500 Mondial (sheet no. 293), the first Ferrari with four-cylinder engine designed by Lampredi. This model by Ferrari links its name for the first time to that of the Autodromo Nazionale: the debut took place on the Monza track, in 1954, for the Supercortemaggiore G.P. It is one of the cars most dear to Enzo Ferrari because the bodywork was done by Scaglietti based on designs by Dino, the eldest son of, who died of an illness in 1956. "A total son" his father described him, who had seen in him a successor. Four 750 Monza took part in the 1955 Mille Miglia, with little luck. The most prestigious victory of this model remains that obtained at the Tourist Trophy with Hawthorn and Maglioli.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robert Van Keilegom (B) - Marc Hens (B)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 SE OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

On the SE versions (Special Equipment), as well as radial wheels, the equipment also provided for more rigid suspension, a more powerful engine and a double exhaust system. The head of the C-Type, where the "C" is for Competition, provided and extra 30 hp.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Tadeusz Koziol (PL) - Monika Sikora (PL)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luigi Mion (I) - Antonio Auricchio (I)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 120 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**160 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**192 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Toto Wolff (A) - Aldo Costa (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL W 194 PROTOTYPE**
Anno/*Year*	**1952**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.066 cc.**
Potenza/*Power*	**177 cv/*bhp* a/*at* 5.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**260 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Direttamente dal Museo Mercedes-Benz di Stoccarda un pezzo di storia dell'automobile torna nuovamente alla Mille Miglia, esattamente 46 anni dopo la prima volta. Dopo la guerra, nei primi anni Cinquanta, la Mercedes tornò alle corse grazie alla spinta del vecchio direttore sportivo, Alfred Neubauer. Il debutto di questa nuova berlinetta sport, con il motore (derivato dalla berlina 300) coricato in posizione inclinata per ragioni aerodinamiche, fu proprio alla Mille Miglia del 1952. Kling e Klenk furono secondi assoluti e Rudy Caracciola, vincitore con la SSKL della Mille Miglia del 1931, ormai non più giovane, conquistò un ottimo quarto posto. Un debutto straordinario: la 300 SL alcuni mesi dopo, con Kling e Klenk si aggiudicò la Carrera Panamericana e con Lang e Riess la 24 Ore di Le Mans. Visti i successi la Mercedes decise di mettere in produzione la 300 SL: nacque uno dei coupé più famosi della storia dell'automobile, detto "ali di gabbiano" per la forma della portiere ad apertura verticale. I prototipi costruiti furono tre in tutto. La carrozzeria di serie, messa in produzione nel 1954, avrà le portiere più grandi, per rendere più accessibile l'ingresso alla vettura e una linea un poco più spigolosa.
Nell'abitacolo ci sono Toto Wolff, team principal della Mercedes AMG F1 e Aldo Costa, ingegnere italiano e padre del motore che fino alla scorsa stagione sportiva ha dominato il massimo campionato automobilistico del mondo.

Directly from the Mercedes-Benz Museum of Stoccarda a piece of motoring history turns again to the Mille Miglia, exactly 46 years after the first time. After the war, in the early Fifties, Mercedes returned to racing thanks to the efforts of the former sports director, Alfred Neubauer. The debut of this new sports sedan, with the engine (derived from teh 300 sedan) in an inclined position for aerodynamic reasons, was at the 1952 Mille Miglia. Kling and Klenk were overall second and Rudy Caracciola, winner with the SSKL of the 1931 Mille Miglia, no longer young, took an excellent fourth place. An extraordinary debut: the 300 SL a few months later, with Kling and Klenk won the Carrera Panamericana and with Lang and Riess the 24 Hours of Le Mans. Given the success, Mercedes decided to put the 300 SL into production: one of the most famous coupés in the history of motoring was born, so called "gull wings" due to the shape of the vertical opening hatch. The prototypes built were three in total. The series bodywork, put in production in 1954, would have a bigger door, to make entry to the car more accessible and to create a slightly sharper line.
In the passenger compartment is Toto Wolff, main team of the Mercedes AMG F1 and Aldo Costa, Italian engineer and father of the engine that up till the last sporting season dominated the world's top motoring championship.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marcus Breitschwerdt (D) - David Williams (GB)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Duvenbeck (D) - Stefan Buchner (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	
Potenza/*Power*	
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Bernd Maylander (D) - Roberto Chinchero (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

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.
Roberto Chinchero, noto giornalista esperto di F1, è uno dei commentatori Sky.

Bernd Mayländer is a well-known German driver born in 1971. Since 2000, he is official driver of the Formula 1 safety car. At the 24 hours of Le Mans in 1999 he came second in the GT class and, in the same year, he began driving the Safety Car in Formula 3 until 2002. In 2000, he won at Nürburgring in the Porsche 911 GT3-R the 24 Hours, and still in the same year he came second in the Porsche Supercup. In 2001, he raced again in the Deutsche Tourenwagen Masters Championship, this time for Mercedes-Benz, obtaining a first place at Hockenheim.
Roberto Chinchero, noted expert journalist of F1, is one of the Sky commentators.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Ammann (D) - Gorden Wagener (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Ammann (D) - Gorden Wagener (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Christian Hupertz (D) - Jens Thiemer (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	6 cilindri in linea/***in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Matthias Malmedie (D) - Thomas Weber (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**190 SL**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	4 cilindri in linea/***in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.897 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 5.700 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**171 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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 a 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.

The Mercedes-Benz W121B II anacronym identifies the 190SL model, a medium-high range roadster produced from 1955 to 1963. Born to come alongside the 300 SL "Gull wings", too expensive for most of its admirers. The official importer of Mercedes-Benz in the US, Max Hoffman, who in 1952 had pushed for the Stoccarda House to produce the 300 SL in series, urged Daimler-Benz to design and build cars that maintained the sports character of the 300 SL, but less thrust and with medium cubic capacity, in sum more accessible for the wider public and with open bodywork.
One of the imperatives was that of saving on production costs: the platform of the 180 W120 was thus chosen, easy going sedan on the list, the most economical among those available. The platform was reinforced and stiffened and the pitch was again reduced, from 2.65 to 2.4 m. The engine was new, a 4 cylinder in line 9 litre with single shaft displacement engine, called M121 and capable of delivering up to 105 hp maximum power. This engine was derived from the 3 litre used for the 300 SL, of which it maintains some characteristics. It did not have a very high power, since the group engine – gearbox, fixed on an auxiliary chassis, was anchored on three points amortised by large rubber buffers. In this way, a system was obtained that was independent and isolated acoustically from teh body. It was a choice to prioritise driving comfort and clearly indicated the will, on the part pf the designers, to produce a sports Turismo car that would permit going the relevant distances at a quick enough speed, but without excessive effort for the driver and passenger; this approach was however at the expense of sportiness.
With various modifications, 25,881 exemplars were produced up till 1963.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gregor Schulz (D) - Jens Nawrotzky (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Nelle diverse lingue questa vettura non è mai stata chiamata con la sigla ufficiale ma sempre con il suo soprannome, "ali di gabbiano", che in tedesco è "flügeltürer", in inglese diventa "gullwing" e in francese "papillon".

In the different languages, this car has never been referred to with the official acronym but always with its nickname, "gull wings", that in German is "flügeltürer", and in French "papillon".

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Timo Friedmann (D) - Fabian Hoberg (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Yoshi Kimura (J) - Ellen Lohr (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Krysztof Weka (PL) - Dorota Weka (PL)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DB 2/4**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.922 cc.**
Potenza/*Power*	**116 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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/bhp.
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.

The DB 2/4 was the evolution of the DB 2. The number four added signifies that the chassis was lengthened and the car also has two – small – back seats.
The engine is powered by the DB 2 Vantage, offered here as standard version.
From 1953 to 1955 the DB 2/4 was produced in 564 exemplars, among which were 70 with open body.
In 1954, the 2,580 cc 116 hp engine was replaced with a new 2,922 cc 140 hp engine.
In 1955, the DB 2/4 MK2 was presented, with some modifications to the bodywork, now more angular: there were 199 exemplars produced, 58 of which were open. The engine remained three litre, as with the 1957 MK3, that also had 162 hp. Until 1959 551 cars would be produced, with front disk brakes and optional overdrive.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Juergen Strasser (D) - Andrea Strasser (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Matthias Doerfler (D) - Johanna Niedere (D)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italia]**
Modello/*Model*	**A6 G 54 BERLINETTA Zagato**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.985,6 cc.**
Potenza/*Power*	**150 cv/*bhp* a/*at* 6.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

This model originated from the 1951 A6G, produced in turn after Pinin Farina's A6G, presented in 1946; it was the first Maserati road car produced in small batches. The car was mostly designed after A6 GSC, the racing version of the Sport class, equipped with a double-ignition engine. The Maserati was almost completely involved in sport activities, both in Formula for one-siters and in Sport Championships. The production of this model started in view of obtaining a two-liter-class racing car, to be sold to private pilots.
This Grand Tourer model was produced in as many as sixty original copies until 1957: all the bodies were entirely in aluminium. Its most famous version is the small town car designed by Zagato: streamlined, light and smart, one of the most typical examples of the Italian design that made Italy renowned in the Fifties. Zagato produced twenty city cars, mostly for racing, and client-customized; plus a magnificent Spider. Frua created twelve Spiders and six coupés, all with a road outfitting. Since 1956, the production of the road versions was outsourced to Allemano, who signed twenty-one coupé-bodied cars.
This car's performances are indeed noticeable for a 150 hp, and very good for a two-liter car; it weights no more than 850 kgs.
In the Mille Miglia race, the A6G 54 was unlucky: the three vehicles that participated between 1955 and 1957 were all forced to withdraw.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Detlef Kloss (D) - Helmuth Vogt (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Adrian Sutil (D) - X (-)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

A bordo di questa Mercedes-Benz ci sarà anche Adrian Sutil, attuale terzo pilota della Williams dopo otto campionati con Midland, Spyker, Force India e Sauber.

This Mercedes-Benz will be also manned by Adrian Sutil, currently the third Williams pilot after eight championships with Midland, Spyker, Force India and Sauber.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Viktor Willgerodt (D) - Thomas Bodenstein (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**220 A**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giulio Olivini (I) - Graziella Santangelo (I)**
Marca/*Brand*	**ARNOLT [USA/Great Britain]**
Modello/*Model*	**BRISTOL BOLIDE**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Note / *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.

In 1954 the partnership between Bristol Aeroplane Company of di Filton, in England and Arnolt of Chicago, gave birth to the Arnolt-Bristol, aimed at outfitting Bristol cars for the American market.
The most renowned model is the Bolide, designed by Franco Scaglione equipped with Bristol-400 mechanics.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Bruno Piccinini (I) - Massimo Mazzoni (I)**
Marca/*Brand*	**Mariani-Colombo [Italia]**
Modello/*Model*	**lancia ARDEA 750 S**
Anno/*Year*	**1954**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**903 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa grintosa barchetta fu allestita dallo specialista Mariani di Pistoia con telaio Gil. Co (Gilberto Colombo), in previsione della Mille Miglia del 1954, utilizzando la meccanica dell'Ardea (vettura nunero 256)
Come voleva la tradizione alcuni dei 22.730 autotelai prodotti dalla Lancia furono ceduti a carrozzieri che realizzarono esemplari fuoriserie come in questo caso.

This fierce Barchetta was outfitted by the specialist Mariani di Pistoia with a Gil.Co chassis (Gilberto Colombo) in view of the 1954 Mille Miglia, and equipped with Ardea mechanics (car no. 256)
As per tradition, some of the 22,730 Lancia-manufactured car chassis were given to car body professionals who created specially built cars, like this one.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Richard Bergsma (NL) - Luciano Pasqualin (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 VI SERIE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**112 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pierluigi Boglioli (I) - Guido Capelli (I)**
Marca/*Brand*	**ERMINI [Italia]**
Modello/*Model*	**TIPO 357 SPORT 1500 SCAGLIETTI**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri doppia accensione.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.431 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa splendida Sport con motore da un litro e mezzo è l'unico esemplare sopravvissuto dei tre prodotti dal costruttore toscano. Carrozzata 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.

This fantastic Sport car with a one-and-half-liter engine is the only vehicle left of the three cars manufactured by their Tuscan producer. Its body was entirely aluminium-made by the famous Scaglietti, in Modena, and is powered by a 1,431 cc engine. It is a very particular double-shaft propeller, because Ermini usually manufactures more traditional 1,100-cc-displacement cars. The propeller was fully designed in Florence and is equipped with a double ignition (with eight plugs, two for each cylinder) and a revolutionary (at that time) engine shaft with five carriers. Its 120-hp- maximum power for 510 kgs, allowed this speedy barchetta to attain 200 km/h. In 1955, it participated in the most prestigious contests, for example in the Mille Miglia and the Florio Plate.

AUTOMOBILE CLUB BRESCIA
BRESCIA

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Alessandro Franzi (I) - Andrea Biasia (I)**
Marca/*Brand*	**A.C. *"Auto Carries Ltd"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**212 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Attilio Bonetti (I) - Corrado Zobbio (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**GIULIETTA SPRINT BERTONE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.290 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Baptiest Coopmans (NL) - Robert Fluttert (NL)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**MAGNETTE ZA**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.489 cc.**
Potenza/*Power*	**61 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questa elegante berlina, con pelle e radica in quantità, fu prodotta dal Morris Garage in 12.754 esemplari dal 1954 al 1956. In realtà, se non fosse per gli eleganti allestimenti e il massiccio radiatore cromato che la distinguono, verrebbe scambiata per una Austin con una carrozzeria Wolseley. Il motore da un litro e mezzo è lo stesso che equipaggia la più famosa MGA. Nel 1956, due Magnette presero parte alla Mille Miglia nella categoria Turismo preparato.

This elegant berlina, abounding in leather and walnut, was produced from 1954 till 1956 by Morris Garage, in 12,754 copies. Were it not for the elegant outfit and for the massive chrome radiator that feature this car, it could actually be mistaken for an Austin with a Wolseley body. The one-and-half- liter engine is the same supplied for the more renowned MGA. In 1956, two Magnettes participated in the Mille Miglia for the prepared Tourer class.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Daniel Rollinger (L) - Paul Flesch (L)**
Marca/*Brand*	**OSCA *"Officine Specializzate Costruzione Automobili"* [Italia]**
Modello/*Model*	**MT4 1100 2AD**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.092,40 cc.**
Potenza/*Power*	**92 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Tre partecipazioni alla Mille Miglia di velocità per questo esemplare di OSCA dei fratelli Maserati, che prese il via con Carlo Falli nel 1955, 1956 e 1957. Quest'anno, torna a Brescia per partecipare alla rievocazione della Mille Miglia per la sesta volta.

This OSCA model of the Maserati brothers participated in three editions of the speed contest of the Mille Miglia that started with Carlo Falli in 1955, 1956 and 1957. This year, this car is back to Brescia to join the vintage Mille Miglia for the sixth time.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Davide Parmegiani (I) - X (-)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**C SSZ ZAGATO**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,975 cc.**
Potenza/*Power*	**125 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**190 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Manufacturing**

Note / *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.

Out of the 1900 coupé cars, this is one of the most common models, as it was produced in a small batch – just 20 vehicles. The acronym SSZ stands for Super Sprint Zagato.
The well-known Zagato feature, ie. the double hump, appears on this model's roof. The engine enjoys 10 hp more than the mass-produced Super Spring, which is alike in mechanics and floorboard. These models created by the famous body professional enjoyed the most intense and winning sport life.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dino Tabacchi (I) - Emanuele Tabacchi (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE**
Modello/*Model*	**550 SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *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 una 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 rpm 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.

The 1952 Mille Miglia edition with Lurani-Berckheim was a classy victory, so much so that Ferry Porsche decided to create a race department to perfect new engines and more and more competitive cars; the 550 model was the first.
The 550 was also conceived as a promotional means for road contests, which were very popular in the Fifties, both in Europe and overseas.
The Spyder prototype was shown in 1953 at the Paris Showroom, although the version for private clients was marketed in 1955 only.
The name 550 Spyder bears a double meaning. It is 550 because the prototype was the 550th car built by Porche; while the term Spyder was chosen as Ferdinand Porsche's recognition to Piero Dusio (founder of CisItaly) for freeing him from French detention and for the collaboration that followed.
According to old tales, the name spyder was utilised for the first time by Dusio on CisItaly 202 (the mythical Nuvolari) out of an open Nineteenth century bodywork similar to a spider. Since then, in Italian the term spider (or as deformed in spyder, but rarely) has meant a two-seater cabriolet car.
The usual Volkswagen-derived air-cooled engine was surrounded by a light aluminium body. Since then, Mr Porche himself decided that the name "spyder" was to be assigned to racing cars only, while the mass-produced cars are still called "cabrio"lets.
The boxer 4-cylinder engine of this beautiful sport car was designed and developed by Ernst Fuhrmann and set in a central rear position. At that time, it was a revolutionary solution and before becoming competitive, this engine underwent perfecting stages for a long while.
The first twelve cars were called 550 Spyder RS and were the official vehicles of the Manufacturer, saved for races, with engines ranging from 78 to 120 hp and as light as 590 kgs; in 1955 the car was marketed to private pilots; there were 78 original vehicles manufactured with the same name.
For the 1956 sport season there was a new series 550 Spyder A/1500 RS, very similar to the previous one but with some basic changes; for example a new, lighter and more rigid chassis with a tube-like structure; new completely re-designed rear suspensions; and a new and more powerful engine (head twin shaft and four axes) with double-choked Weber carburettors replacing the Solex ones.
The year after, there was a Spyder 550/1500 RSK, with a lighter and lowered frame to be used in tracks and a renewed bodywork with fairing lights.
Apart from other developments in official vehicles, the displacement went from 110 of 550 RS to the 135 hp of the 550 A up to the 148 hp and 8,000 rpm in the 1959 RSK version, for a maximum speed of 250 km/h.
The 550 manufactured were 154 in total (90 RS, 30 A and 34 RSK) plus some prototypes and official racing vehicles.
The 1953 debut in the Mille Miglia was extraordinary; the victory went to the 1,500 cc Sport class. The year after with Hermann a new class victory as sixth best. In 1955 Seidel conquered an eight race rank and its class victory. In 1957, Umberto Maglioli with a 145 hp model was fifth and won the class at the astonishing average (for a 1,500 cc) of 142.12 km/h.

BAS

service oriented logistics

provisions

healthcare

chemicals

security

MUSEO MILLE MIGLIA
1000 MIGLIA
BRESCIA

bas.eu

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dominiek De Clerck (B) - Veronique Santes (B)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italy]**
Modello/*Model*	**150 S**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,484.1 cc.**
Potenza/*Power*	**145 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**235 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *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 cilindrate maggiori, lasciandone la gestione ai clienti privati.

A gossip of the time maintained that this car was not a 1,500 cc but a concealed 2,000 cc: however several inspections disproved the gossip. This model's fame originated from its victories; at its debut in 1955, manned by Jean Behra, this car won two races consecutively; the 500 km in Nürburgring and the Reim's 1000 Km. The year after, it was second best in the Buenos Aires 1000 Km and first in the Silverstone Grand Prix with Stirling Moss. It was only second in its class with Behra in the 1956 Mille Miglia.
After the A6 GCS sport success, Maserati thought of creating a more marketable vehicle with the same sport features, with an eye to the wealthy American market, too. Actually, Maserati also planned to manufacture a road version, that however was not developed because of a lack of funds; at the end of a painful development process, the manufacturer produced the 150 S, which, as mentioned before, became immediately famous for winning at its debut.
The 150 S has a 4-vertical in-line-cylinder engine and its total displacement is 1,484.1 cc, a rather sophisticated engine so much so that it was used by many assemblers even after the car production ended.
In this two-seater, sporty aluminium-bodied car, the distribution consists of a valve-gear two axes and a 4- or five-shift-drive gear; the chassis is a tubular mesh and the suspensions originate directly from the A6 GCS. The drum brakes on the four wheels have an hydraulic control. Overall, from 1955 till 1957 there were 27 cars produced.
After an initial outburst, the 150 S was rather neglected by the Manufacturer, which was committed for higher displacement cars; the car ended up under the management of private clients.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ermanno Gnutti (I) - Andrea Russo (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT TOURING**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**twin-shaft 4 cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Filippo Ciocca (I) - Anna Levorato (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SPEEDSTER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4,400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gaby Bezemer-Baaten (NL) - Bodie Hage (NL)**
Marca/*Brand*	**PEUGEOT [France]**
Modello/*Model*	**203**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,290 cc.**
Potenza/*Power*	**33 a 4,500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**120 km/h.**
Categoria/*Category*	**Tourer**

Note / *Note*

La 203 è un'autovettura di fascia media prodotta tra il 1948 ed il 1960: nelle varie versioni, berlina, coupé, cabriolet, famigliare e autocarro ne furono costruiti in totale 685.828 esemplari.

The 203 is a medium-range car produced between 1948 and 1960: overall, in the various berlina, coupé, cabriolet, station wagon and autotrack, it was manufactured in as many as 685,828 specimens.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Adrian Gattiker (CH) - Oliver Sellnick (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198 Leichtbau**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.450**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *Note*

Questa ali di gabbiano partecipò alla Mille Miglia del 1957, senza concluderla, con l'equipaggio francese René Cotton e Simone Alain.

This gullwinged car participated in the 1957 Mille Miglia, without finishing it, manned by the French team René Cotton and Simone Alain.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gerard Bas (NL) - Lieven Goeman (B)**
Marca/*Brand*	**ARNOLT [USA/Great Britain]**
Modello/*Model*	**BRISTOL BOLIDE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gerry Mcmanus (IRL) - Mark Mcmanus (IRL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giordano Gnutti (I) - Stefania Gnutti (I)**
Marca/*Brand*	**TRIUMPH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TR 3 SPORTS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,991 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giustino De Sanctis (I) - Alessandro de Sanctis (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italy]**
Modello/*Model*	**AURELIA B24 SPIDER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5,300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Glauco Cavaciuti (I) - Kenichi Goto (J)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italy]**
Modello/*Model*	**250 GT EUROPA**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,953.2 cc.**
Potenza/*Power*	**220 cv/*bhp* a/*at* 7,000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**218 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Gregor Fisken (GB) - Robert Fellowes (GB)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DB3S**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,922 cc.**
Potenza/*Power*	**225 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**260 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

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.

DB 3S represents a further sport evolution of DB 3: the frame is shorter and the bodywork is more proportioned, so much so that it is one of the best barchettas of the Fifties. It is equipped with front disc brakes.
Its debut at the Goodwood 9 Hours was a winning performance thanks to the power ranging from 205 to 235 hp in the version with a double ignition and Weber 40 DC 03 carburettor.
This car was very unlucky at the Le Mans 24 Hours; both in 1953 and in 1954 all the vehicles competing had to withdraw, and in 1955, 1957 and 1958 they were disappointedly defeated ranking second best all the times. The honour of the David Brown Team was back in 1959 with the DBR 1 that won the first two ranks.
This model was unlucky even at the Mille Miglia, as it withdrew from both races it was participating in.
From 1953 to 1956 there were eleven cars manufactured to contest.
For the most sporty customers, David Brown also organised a production of nineteen vehicles sold for £ 2,684.
The thirty DBS (three of which with a coupé body) are easily recognisable because, as a treat, the owners of DB 3S added the frame number, hence adding a production recognition figure, to the acronym; a number (DBS/1) for the first eleven cars and for the remaining three (DBS/101) starting from 100 for the nineteen cars prepared for private clients.

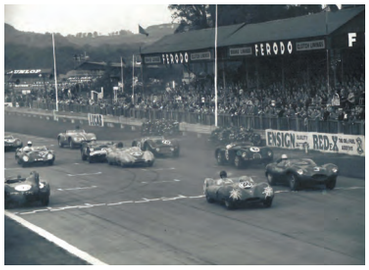
Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**James Cochrane (GB) - Timothy Stokes (GB)**
Marca/*Brand*	**HWM (Hersham and Walton Motors) [Great Britain]**
Modello/*Model*	**JAGUAR 3400 CC**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3,442 cc.**
Potenza/*Power*	**210 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *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 succede 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 questa sua vettura, uscendo di strada nei pressi di Ravenna.

This car was outfitted as carefully as usual by John Heath; it makes use of Jaguar mechanics like others, initially the C-Type and since 1956 of D-Type, because of improvements made on racing vehicles, as it always happens.
Heath founded HWM in partnership with another pilot, George Abecassis.
The company shut down dramatically in 1956 when Heath died during the Mille Miglia while driving his car, running off the road near Ravenna.



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jan Ten Cate (NL) - Bert Palsrok (NL)**
Marca/*Brand*	**ASTON MARTIN [Great Britain]**
Modello/*Model*	**DB 2/4**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,922 cc.**
Potenza/*Power*	**116 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Janet Bas Van Oijen (NL) - Stefanie Bas Van Den Broek (NL)**
Marca/*Brand*	**TRIUMPH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TR 2 SPORTS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,991 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp* a/*at* 4,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Production**

Note / *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 Automobil 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.

In 1950, Sir John Black, owner of Standard-Triumph, in order to relaunch the company assigned his staff with the task to design a two-liter sport car that could compete with Jaguars and cost less than half! When the so-called 20 TS prototype was ready, Black decided to have it tested by Ken Richardson who ruled: "It is a damned deadly trap".
The body was stretched out, the chassis was re-shaped and the engine became more powerful with a valve gear shaft: this is how TR2 was created.
In 1953, Richardson performed a test at more than 200 km/h in Belgium with a mass-production vehicle with simple aerodynamic tricks like the "spats" closing the rear wheel housing, a further metal panel to cover the passenger's seat and by replacing the windshield with a very small window. The objective was attained. Between 1953 and 1955, the TR 2 was produced in as many as 8,628 copies and obtained support among the public, with critics and in races.
The TR 2 immediately proved a winning car, particularly in rallies, because of its agility. In 1954 two TG 2 won the first two positions in the Alpine Rally (Rally delle Alpi) and one won the R.A.C. Rally (the most important English rally organised by the Royal Automobil Club). The year before, in 1953, during the 24 Hours in Le Mans, a TR 2 ranked 15th behind a cluster of very powerful sport cars as Ferrari, Aston Martin, Jaguar and before its market competitors. IN 1954 a TR 2 also won the long and difficult S.C.C. A. championship in the USA. That year, Triump participated in the Mille Miglia with Ken Richardson and Gatsonider, and registered two vehicles in the race. Although it was a mass-production car, because of its features it was included in the Sport class and its engine, made out a tractor's, could nothing against the Ferrari 500 or the Maserati A6 GCS. However, the twenty-sixth position was satisfactory. In 1955, for the Sport category, there were five TR 2 racing in Brescia; the best ranked 40th. And in 1954, Richardson brought three TR 2 to Le Mans. He was a pioneer in testing disc brakes. The three cars ranked 14th, 15th and 19th; one of the three even had front disc brakes. This experience turned Triumph the first Manufacturer that equipped mass-production cars with disc brakes. In 1955 this also happened with TR 3, which replaced TR 2 in the listing. In 1955 a TR2 won the 2,000 cc class in the Liège-Rome-Liège.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Joerg Holleis (A) - Reinhold Bauer (A)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 140 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3,442 cc.**
Potenza/*Power*	**190 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**195 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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.

his Jaguar participated in the Mille Miglia in 1956 manned by Georges Goutot and won in the Grand Tourer class with a price limit, finishing the race in the 40th rank.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Barbour (GB) - Darren Comber (GB)**
Marca/*Brand*	**A.C. *"Auto Carries Ltd"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**212 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Production**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Juergen Escher (D) - Hans Peter Baldinger (D)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italy]**
Modello/*Model*	**1100/103 TV CONVERTIBLE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,089 cc.**
Potenza/*Power*	**50 cv/*bhp* a/*at* 5,400 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**135 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Kenneth Shanley (USA) - Enrique Barreto (C)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**1900 SUPER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cylinders, two shafts.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,975 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp* a/*at* 5,200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	***Tourer***

Note / *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.

The 1900 model represented a historical turnpoint for the snake-branded Alfa Romeo: it was the first with a body integrated with the frame and, above all, the first mass-produced car.
The "Big Alfa" was known with the motto: "the family car that wins races". With this model, Alfa introduced the concept of an Italian-styled sport berlin concept. Although it had five comfortable seats, its performances and road abilities were comparable to a real sport car's.
It was broadly and satisfactorily used for sport events: many were the chassis produced for bodywork professionals. The 1900 model was the first mass production of Alfa Romeo, not produced by the craft industry any longer; from 1950 till 1958 the production churned out as many as 17,243 cars with two engines in four different batches: until 1953, with a 1,884 cc engine for the Standard and the International Tourer (90 and 100- hp- powered respectively); and with a 1,975 cc engine for the Super and the Super TI models (with 90 and 15 hp-powered respectively).

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Quirino Gnutti (I) - Carlo Bajetti (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 1500 SPEEDSTER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,477 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp* a/*at* 4.400.**
Velocità/*Maximum speed*	**155 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Luca Taino (I) - Sandro Fratini (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 in line cylinders/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marc Behaegel (B) - Lorraine Rosenblum (USA)**
Marca/*Brand*	**ZAGATO [Italy]**
Modello/*Model*	**FIAT 8V**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 V cylinders.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,996 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 6,000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	***Tourer***

Note / *Note*

Questa vettura ha preso parte a due edizioni della Mille Miglia di velocità, nel 1955 e nel 1956. Nel 1955 conquistò il dodicesimo posto di classe, l'anno successivo non riuscì a migliorarsi e concluse al tredicesimo posto di classe. Nel 1957 fu ceduta in America dove, per due anni, partecipò a molti eventi.

This car participated in two editions of the speed race of Mille Miglia, in 1955 and in 1956. In 1955 it ranked 12th in its class, the year after it could not do any better and finished with a 13th placement in its class. In 1957 it was sold in the USA where it participated in several sport events for two years.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark Aldridge (GB) - Nicola Aldridge (GB)**
Marca/*Brand*	**A.C. *"Auto Carries Ltd"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,971 cc.**
Potenza/*Power*	**140 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Production**

Note / *Note*

Questa Ace, con motore AC, fu acquistata nel febbraio del 1955 dal sig. Bruno Ferrari di Londra.
Iniziò subito una discreta vita sportiva sui circuiti inglesi, con un'unica eccezione: il 29 aprile Bruno Ferrari si presenta con la sua Ace a Brescia per prendere parte alla Mille Miglia nella categoria "Sport con limite di prezzo".
La gara risulterà sfortunata, culminando con un ritiro prima di Pescara. Curioso notare come, in un certo senso, il destino abbia consentito al pilota una sorta di riscatto con le vittoria della Mille Miglia 1995 e 2008 da parte di un omonimo Bruno Ferrari, il pilota della Scuderia Brescia Corse.
Nel 1958 la vettura fu venduta e modificata con l'installazione di un motore Bristol, più potente.
In questo allestimento, condotta da Mike Anthony, disputò ancora molte gare, vincendo la categoria a Spa.

This ACE with a AC engine was bought in February 1955 by Mr Bruno Ferrari in London.
It soon started a good sport life in English circuits, with an exception: on 29th April Bruno Ferrari appeared with his Ace in Brescia to participate in the Mille Miglia in the category: "Sport cars with a price limit".
It would be an unlucky race: it ended up with a withdrawal before Pescara. It is odd that in a way destiny allowed the pilot an opportunity to redeem himself with the victory in the 1995 and 2008 Mille Miglia by a person with the same name, Bruno Ferrari, the pilot of the Brescia Corse Team.
In 1958 the car was sold and modified by equipping it with a more powerful Bristol engine.
With such outfitting and driven by Mike Anthony it participated in many more races and won the Spa category.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mark H.B. Wegh (NL) - Charlotte Baker E/V Wegh (NL)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

Questa Spyder 550 ha partecipato alla Mille Miglia con l'equipaggio Oesterle-Günther, ritirato.

This Spyder 550 participated in the Mille Miglia with the Oesterle-Günther team, whom withdrew afterwards.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Foerster (CH) - Matthias Mueller (CH)**
Marca/*Brand*	**FIAT *"Fabbrica Italiana Automobili Torino"* [Italy]**
Modello/*Model*	**600**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.15**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri /*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**633 cc.**
Potenza/*Power*	**21.5 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**95 km/h**
Categoria/*Category*	***Tourer***

Note / *Note*

Rivoluzionaria: la FIAT 600 apparve al Salone di Ginevra del 1955. Con i suoi 4 comodi posti, carrozzeria autoportante, sospensioni a ruote indipendenti e il motore posteriore sconvolse il mercato delle vetture prodotte in grande serie. Il prezzo iniziale fu di 590.000 Lire, addirittura inferiore a quello della 500 C, la Topolino, che sostituiva in listino.
Fino al 1960, quando fu presentata la nuova serie detta "D" la Fiat ne vendette 950.000 esemplari, comprese le "Multipla", utilizzate dai tassisti di mezza Italia.

This revolutionary FIAT 600 car was at the Geneva motorshow in 1955. It boasted four comfortable seats, a self-supporting body, suspensions with independent wheels and a rear engine; and it turned the mass-production market upside down. Its initial price was 590.000 Lire, even lower than the 500 C, the "Topolino" (little mouse) it replaced in the pricelist.
Up to 1960, when the new "D" series was inaugurated, Fiat sold as many as 950,000, including the "Multipla", widely used by Italian taxi drivers.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Norbert Peeters (B) - Louis Peeters (B)**
Marca/*Brand*	**MARINO (BRANDOLI) [Italy]**
Modello/*Model*	**FIAT 1100 SPIDER**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,089 cc.**
Potenza/*Power*	**65 cv. a 5,200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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 Fi*at* 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.

This beautiful small sport car, co-designed by the smart Michelotti, among others, was built in Marino Brandoli's workshop in Turin. The chassis is tubular and the mechanics are like the Fiat 1100 S's: and likely so, as Brandoli collaborated with engineer Giacosa for the design of this famous sport engine. Brandoli was also known for the engine end carriages, the "Testa marino" also called "The winning carriages".
This vehicle was registered by the Team Racing Club 19, founded by Marino himself – and it participated in the 1956 Mille Miglia with Vittorio Azario and Gianni Balzarini but was withdrawn.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Berton (I) - Laura Caccaro (I)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italy]**
Modello/*Model*	**150 S**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,484.1 cc.**
Potenza/*Power*	**145 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**235 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

Questa 150 S, condotta da Jean Behra, fu seconda di classe alla Mille Miglia del 1955.

This 150 S, drove by Jean Behra, was the second in its category in the 1955 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paul F. Schouwenburg (NL) - Olivier Schouwenburg (NL)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italy]**
Modello/*Model*	**250 GT EUROPA**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-12 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,953.2 cc.**
Potenza/*Power*	**220 cv/*bhp* a/*at* 7,000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**218 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Philip Cracco (B) - Peter Gitsels (B)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

con Rolf Knoch, questa Porsche fu ottansettesima alla Mille Miglia del 1956.

This Porsche ranked 87th with Rolf Knoch during the 1956 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Loris Beghetto (I) - Giancarlo Giacomello (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Rik Ruebens (B) - Sylvie Dekien (B)**
Marca/*Brand*	**OSCA *"Officine Specializzate Costruzione Automobili"* [It]**
Modello/*Model*	**MT4 1450 2AD**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.70**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,453 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp* a/*at* 6,200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**200 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

Come spesso accadeva all'epoca, su questo esemplare furono montati motori diversi, per concorrere in diverse categorie.
Con il pilota Rossi, questo esemplare partecipò a numerosissime gare, vincendo la classe 1100 al Circuito del Mugello del 1955, al Circuito di Caserta nel 1955 e 1956, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1955, al Giro delle Calabrie del 1955.
Sempre con il motore da 1100 cc, in quell'anno partecipò anche alla Mille Miglia, con il pilota Gerosi, senza terminare la gara.
Successivamente, furono montati anche un 1.350 cc e l'attuale 1.450.

As it often happened at that time, this vehicle was equipped with several different engines to compete in various categories.
With pilot Rossi this car participated in many races and won in class 1100 of the Mugello track in 1955, in the Caserta circuit in 1955 and 1956, in the Dolomiti Gold Cup in 1955, al Circuito del Mugello del 1955, al Circuito di Caserta nel 1955 e 1956, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1955, in the Tour of Calabrias in 1955.
With a 1,100 cc engine in that year it also participated in the Mille Miglia with pilot Gerosi, however it did not end the race.
Later on it was also equipped with a 1,350 cc and with the current 1,450.

403

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Robin Pinchbeck (GB) - Peter Pinchbeck (GB)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italy]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 IV SERIE**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,451 cc.**
Potenza/*Power*	**118 cv/*bhp* a/*at* 5,300 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**185 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

404

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephen Dixon (GBM) - John Gautrey (CDN)**
Marca/*Brand*	**MG *"Morris Garage"* [Great Britain]**
Modello/*Model*	**A**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,489 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**170 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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.
Stephen Dixon è un celebre anchorman britannico della piattaforma televisiva satellitare.

This car participated in the last 1957 Mille Miglia speed race from Brescia. With the Hogg-Jones team, it ended with a 85th position, the eight class rank. In the same sport season it also participated in Nurburgring and in Reims.
Stephen Dixon is a famous British anchorman of the satellite tv.

405

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephen Owens (GB) - Jon Scott-Nelson (GB)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100 S**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,660 cc.**
Potenza/*Power*	**132 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**230 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport**

406

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Zettl (CH) - Simon Mueller (CH)**
Marca/*Brand*	**TRIUMPH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TR 2 SPORTS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,991 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp* a/*at* 4,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Production**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wim Van Gierdegom (B) - Tom de Gres (B)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Wolf-Dieter Baumann (A) - Gerhard J. Gallmann (D)**
Marca/*Brand*	**MASERATI [Italy]**
Modello/*Model*	**200 SI**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,994.3 cc.**
Potenza/*Power*	**190cv at 7,500rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *Note*

Questo esemplare, il primo dei ventotto costruiti, era uno dei quattro utilizzati ufficialmente dalla Casa del Tridente per le competizioni. 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.
La vettura esordì al Gran Premio di Imola, nel 1955, con Bordoni. Con Bracco e Bordoni prese parte alla Targa Florio e con Bellocci al Gran Premio di Napoli.
I tre ritiri in altrettante gare testimoniarono la necessità di una severa messa a punto, che avvenne nell'inverno tra il 1955 e il 1956, con Giuseppe Musso e Luigi Bellucci.
La produzione ebbe inizio quasi un anno dopo la costruzione di questo esemplare, che deve quindi essere considerato un prototipo.
Con tutte le migliorie del caso, a motore, sospensioni e carrozzeria, questa 200 SI disputò la Mille Miglia del 1956, con Bellucci nuovamente costretto al ritiro.
In giugno, finalmente, Stirling Moss ottenne con questa vettura il terzo posto in una corsa al Nürburgring.
Due mesi più tardi, Piero Taruffi fu secondo al G.P. di Pescara.
Nel mese di ottobre questo prototipo fu aggiornato con le specifiche delle altre Maserati 200 SI.
Prima che la Maserati lo cedesse, questo esemplare fu condotto al terzo posto, primo di classe, al G.P. di Caracas.

This was the first of the twentyeight cars manufactured; one of the four vehicles officially used by the Trident Manufacturer for contests. Fiandri's shape was later on updated and then "defeated" by the Fantuzzi bodywork.
Engineer Medardo Fantuzzi designed a body following the ridiculous limits set by the International Sport category in those years; with an almost unusable roof, a windshield with a wiper, doors and inside room with minimum encumbrances coded by stiff shape limits.
The engine was powerful enough and allowed a maximum speed of 250 km/h, also due to a net dry weight ranging from 660 and 670 kgs.
The car debuted in the Imola Grand Prix in 1955 with Bordoni. With Bracco and Bordoni it also participated in the Florio Plate and with Bellocci in the Naples Grand Prix.
It withdrew three times from three races, this meant that the car had to undergo a major tune-up, performed in winter 1955-1956 with Giuseppe Musso and Luigi Bellucci.
Almost one year after this vehicle was build the production started, thus making of that first car a prototype.
With all the due improvements in the engine, in suspensions and in bodywork, this 200 SI ran the Mille Miglia in 1956, with Bellucci, and was once again forced to withdraw.
Eventually in June Stirling Moss obtained a third placement with this vehicle in a race at the Nürburgring.
Two months later Piero Taruffi ranked second in the Pescara Grand Prix.
In the month of October this prototype was updated with the features of other Maserati 200 SI.
Before Maserati sold it, this car was third and first of its class in the Caracas Grand Prix.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Bucchi (I) - Maria Angela Snelli (I)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100/4**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,660 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Albert Carreras (E) - Jordi Pascual Forcada (E)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1955**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5,800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *Note*

Albert Carreras è il figlio del tenore spagnolo Josè Carreras.

Albert Carreras is the son of the Spanish tenor Josè Carreras.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Hu (HK) - Huilin Hu (CN)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**1900 C SUPER SPRINT**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5,500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Claudio Roddaro (B) - Marie-Charlotte Vananty (CH)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**550 A SPYDER RS**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,498 cc.**
Potenza/*Power*	**135 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Maria Gaburri (I) - Luigia Gaburri (I)**
Marca/*Brand*	**ABARTH [Italy]**
Modello/*Model*	**FIAT 750 GT ZAGATO**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp* a/*at* 6,000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *Note*

Maria e Luigia partecipano a questa Mille Miglia per ricordare il loro padre e marito, Roberto Gaburri, fondatore e primo presidente di 1000 Miglia Srl, scomparso lo scorso anno per il rammarico delle tante persone che lo stimavano.
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.

Maria and Luigia partipated in this Mille Miglia in the memory of their father and husband, Roberto Gaburri, founder and first chairperson of 1,000 Miglia Srl, who died last year much to the grief of the many people who respected him.
In 1956, immediately after the first version of FIAT Abarth 750 that maintained the same 600 body, Carlo Abarth and Elio Zagato designed a very sporty version that could offer more competitive performances in racing. It is not clear whether this initiative originated by Abarth or by the Milan workshop, which was already known for its sport cars. However the project was a reality in a record time: the coupé with an extremely aerodynamic shape is essential and simple and shows all its beauty. The sport debut was in Monza on 3rd March 1956 and since then the vehicle enjoyed an enviable popularity and diffusion for this sort of cars. Since the beginning the body was in aluminium in order to minimise weight, and its shape was named "soapbar"; many versions were designed including a smooth roof or the double-humped roof, the same pattern repeated in the back of the car to shape the engine air vent. In spite of the small displacement, this vechicle ranked 17th in the 1956 Mille Miglia and first in its class, also due to the streamlined bodywork designed by Elio Zagato, that allowed a maximum speed of 150 km/h.
Among the small sport cars the "double-humped" is surely one of the most requested because of its glorious past.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Carl Hoehner (NL) - Arjen Schepen (NL)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**1900 C Super Sprint Touring**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri bialbero.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,975 cc.**
Potenza/*Power*	**115 cv/*bhp* a/*at* 5,500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Christian Gabka (D) - Sebastian Gabka (D)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italy]**
Modello/*Model*	**250 GT**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**12 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,953.2 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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 Marenghi. 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.

The 250 GT was designed by Pininfarina and was the follower of the 250 Europa. It can be considered the first mass-produced Ferrari. The success it obtained, if compared to the figures of previous productions, was noticeable; there were 44 cars produced between 1955 and 1956; 143 in the series set up in Boano and in Ellena afterwards from 1956 to 1958. The acronym 250 would feature other Ferraris up to 1964. Some other cars were made by other manufacturers like Zagato, Vignale and Scaglietti. Although Ferrari preferred the berlinettas for contests, this coupé distinguished itself winning by GT category in the Rally of the Alpes in 1956, ranking first in the 1957 Rally of the Acropolys and in the same year winning the first major Grand Tourer race in the United States in the Lime Rock circuit. The three-liter engine designed by Colombo and identified by the figure 250, equal to its displacement, named many other Ferrari models. In 1956 four 250 GTs participated in the Mille Miglia; Gendebien was fifth and first in the Grand Tourer Group with a Scaglietti Berlinetta. A Boano ranked 33th with Marenghi. In 1957 as many as eleven 250 GTs were at the start; this time Olivier Gendebien was third and wono the Nuvolari Grand Prix as the fastest pilot in the Cremona-Mantova-Brescia track.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Clive Beecham (GB) - Lincoln Small (GB)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**D-TYPE**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3,442 cc.**
Potenza/*Power*	**250 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**260 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Racing**

Note / *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.

The D, the heir of the C Type, surprised for its technical level.
The feature of this car was aerodynamics, studied together with Royal Air Force in the wind tunnel; where the large rear fin was designed to improve stability at the highest speed it reached.
It focussed on speed (RAF studies proved that the white circle painted on the side could steal as many as 4 km/h) it proved unsuitable for road racing.
It is odd that in C Type "C" stands for Competition, while "D" was used only because it came after C. The same happened a few years later with the E Type.
The D was designed with the sole purpose of winning in Le Mans: which it did three times, in 1955 with its own racing team, in 1956 and in 1957 with the cars of the Ecurie Ecosse (Scottish Team).
The "works", ie the official competing cars were subject to a aerodynamic modification of the bonnet. They took the name of "long nose", so that the standard cars became the "short nose".
The power was normally around 250 hp but it could attain 290 hp for the six "long nose" produced.
From June 1954 to August 1956 53 "standard" cars were produced.
The gears consist in a four-drive Moss plus the reverse gear; the front chassis has independent wheels and the rear axle track is a rigid Salisbury. It is provided with a dry sump lubrication.
Most sport successes of this great model stem from the revolutionary introduction of disc brakes, deriving from the aeronautic indusry, since the beginning of 1956.
Another winning feature of D was the very steady chassis made with tubes and tinplate reinforcing panels.
The higher technical features of this model revealed unsuitable for the tough Mille Miglia track: Ron Flockhart, the winner in Le Mans in 1956 and 1957, was forced to withdraw during the 1957 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**David Atcherley (USA) - Richard Poole (GB)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italy]**
Modello/*Model*	**GIULIETTA SPRINT VELOCE BERTONE**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,290 cc.**
Potenza/*Power*	**90 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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/*bhp* a/*at* 6.000 giri al minuto: se si considera che il regime massimo previsto per i modelli di serie era egualmente di 6.000 rpm, 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 rpm. 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.

The mechanics of SV, Quick Spring, with a light alloy double-shaft crankcase, removable cast iron canes and alloy head (with hemispherical chambers) was very smart for such a small displacement mass-produced car.
3,058 SV cars were manufactured between 1956 and 1959; later on it was replaced by Sprint Speciale to meet the requirements of sport people participating in the races. Its maximum power is 90 cv/bhp a/at 6,000 rpm; in taking into account that the maximum regime for this mass models was 6,000 rpm as well, we must admit that being a racing car that power was rather cautious; the pilot was alerted by an indicator on the large mechanical revolution counter in the middle of the dashboard. A further small indicator as a second reference in case of danger for the engine at 6,500 rpm. Some of the cars for the Mille Miglia were less equipped.
The Grand Tourer up to 1,300 cc category dominated during the 1956 and 1957 Mille Miglia: in '56, Sgorbati-Zanelli won in their category and ranked 11th in the race, defeating many other cars with a higher displacement.
This SV started in Viale Venezia in 1957, the last Mille Miglia, and won a 29th position with Bruno and Paolo Grazioli.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Francesco Gussago (I) - Massimo Gussago (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**190 SL**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1,897 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 5,700 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**171 km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jaqueline Pohl (D) - Thomas Fischer (D)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italy]**
Modello/*Model*	**250 GT BOANO**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**12 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2,953.2 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210km/h.**
Categoria/*Category*	**Grand Tourer**

Note / *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.

This car participated in the 1957 Mille Miglia with Sergio Der Stephanian and finished the race ranking 69th and sixth in its category. In the same year and with the same pilot this Ferrari Grand Tourer was at the start of the Tour of Sicily.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Bernt (NL) - Teunis Bernt (NL)**
Marca/*Brand*	**STUDEBAKER [USA]**
Modello/*Model*	**Golden Hawk**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1.45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-8 cilindri/*cylinders***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**5.179 cc.**
Potenza/*Power*	**275 cv/bhp.**
Velocità/*Maximum speed*	**201 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Devine (USA) - Alan Matthews (GB)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**500 TR SPIDER SCAGLIETTI**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders*, doppia accensione/*twin sparks***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.984,8 cc.**
Potenza/*Power*	**180 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

In the place of the more traditional and noted 12-cylinder, this Ferrari mounts the Formula 1 4-cylinder designed by Aurelio Lampredi. This car also has another singular record, that of having inaugurated the acronym "Testa Rossa": a definition that remains to this day in the Maranello catalogue for some of the more prestigious models. The famous acronym derives from the particular colour, red, that the mechanics gave to the head to distinguish it from the other less performant models with the 4-cylinder engine. It is, in practice, an evolution of the 500 Mondial second series. The bodywork, characterised by a large fake air intake on the front bonnet, is by Scaglietti and based on design by Pinin Farina. The engine remains the two litre with double ignition, with 8 spark plugs, two per cylinder, of the Mondial, abbundantly reworked: the crankshaft, connecting rods, and heads are stiffened or re-enforced. The power is up to 180 hp, but more importantly, is delivered more progressively. It is interesting to note that the gearbox is from synchronisers produced by a big rival House: Porsche. In all seventeen exemplars were completed at Maranello.
To keep the numerous sports clients happy, Enzo Ferrari designed a simplified version, less difficult to drive: the TRC that is distinguished by a lower and sleeker body. Thanks to the TRC – described in sheet 268 – the Ferrari could enrich its Albo d'Oro thanks to the profuse commitment, also economic, of many sporting people on circuits worldwide.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**John Pyle (GB) - Daisy Pyle (C)**
Marca/*Brand*	**SUNBEAM [Great Britain]**
Modello/*Model*	**RAPIER MK 1**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.390 cc.**
Potenza/*Power*	**62,5 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**138km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Rapier è una due porte a quattro posti costruita dal gruppo Rootes, con marchio Sunbeam, dal 1955 al 1976. Fu la prima della serie Audax, annunciata al Salone dell'automobile di Londra nell'ottobre del 1955.
Disponibile in una gamma di veicoli verniciati con due colori, come tipicamente era d'uso all'epoca, poteva vantare alcune peculiarità, tra cui la leva del cambio al volante, gli allestimenti interni in pelle e l'overdrive compresi nella dotazione di serie.

The Rapier is a two-door four-seater constructed by the Rootes group, with the Sunbeam brand, from 1955 to 1976. It was the first of the Audax series, announced at the London Motor Show in October 1955.
Available in a range of vehicles in two colours, as typically used at the time, it could boast some particularities, among which the steering wheel shift lever, the internal designs in leather, and the overdrive included in the standard.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Jutta Krueger (D) - Jens Krueger (D)**
Marca/*Brand*	**BMW "Bayerische Motoren Werke" [Deutschland]**
Modello/*Model*	**507 TOURING SPORT**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**8 cilindri a V.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.546 cc.**
Potenza/*Power*	**150 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**220 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *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.

The 507 is believed by many to be the most beautiful BMW ever built. It was the first car of the House of Monaco to be put into production without radiator grill with the typical double bean shape. Derived from the 502, from which the engine and chassis are retained (the former enhanced, the latter shortened) only 252 units were produced, between spiders and coupés, from 1956 to 1959. Rival on the market of the most powerful but heavy Mercedes 300 SL, in spite of the superior road conditions, this did not translate into competitive agility. It is however, overall, one of the fastest Gran Turismo cars of the Fifties. A bargain for wealthy enthusiasts -the cost was then over 27,000 marks – it consisted of a 5-speed gearbox, supplied to order with three different tapered torque ratios, according to the needs or desires of the buyer.
Among the optionals was an interesting hard-top.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Klaus Schildbach (D) - Christian Plagemann (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**180 D**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**diesel, 4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.767 cc.**
Potenza/*Power*	**40 cv/*bhp* a/*at* 3.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

Questo signore ottantenne merita un grande applauso: Klaus Schildbach torna alla Mille Miglia trentuno anni dopo averla vinta. Nel 1986, con una Mercedes-Benz SSK e in compagina di Netzer, fu primo assoluto in Viale Venezia. Fu il primo straniero a vincere la versione rievocativa e resta l'unico tedesco.
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.

This eighty-year old gentleman deserves a round of applause: Klaus Schildbach returns to the Mille Miglia thirty-one years after having won it. In 1986, with a Mercedes-Benz SSK and in the company of Netzer, he was overall first in Viale Venezia. He was the first non-national to win the re-enactment version and remains the only German.
This diesel sedan was sent to the Mille Miglia by the Museum of the Stoccarda House for a precise reason: to mark its victory in the Special Diesel Group obtained with Retter-Larrcher in 1955. That year the Mercedes cleaned up on prises: Moss-Jenkinson were overall first with the 300 SLR, Fangio second; Fitch, Gendebien, and Casella, with the 300 SL took the first three positions of the Special Gran Turismo Group, and with the 220 sedan, with identical bodywork to this 180 D, the 2,000 cc class of the Turismo series Group. The 180 D was produced in three (D, Db, and Dc), from 1953 to 1952 in 152,983 exemplars. Another 118,000 exemplars had the same petrol engine.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Lou Jedeloo (NL) - Hette Mollema (NL)**
Marca/*Brand*	**RENAULT [France]**
Modello/*Model*	**DAUPHINE**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,15**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri / *cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**845 cc.**
Potenza/*Power*	**30 cv/*bhp* a/*at* 4.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Dauphine fu presentata al Salone di Ginevra del 1956, prendendo il posto della fortunata Renault 4CV. La Dauphine nacque per proporre una vettura dall'abitabilità migliorata e più brillante nelle prestazioni, ferma restando la medesima impostazione tecnica, vale a dire con trazione e propulsore posteriori. Come l'antenata, la Dauphine era una berlina quattro porte (senza le porte posteriori a vento), con il corpo monoscocca. Rispetto alla 4CV proponeva una carrozzeria a tre volumi dal design molto più moderno. Il successo che la Dauphine riscosse fu enorme presso il pubblico, e questo nonostante alcune avversità da parte della stampa, dal momento che alcuni giornalisti la giudicavano brutta e lenta (ad eccezione della versione di Gordini).
L'Alfa Romeo, al fine di competere con la FIAT nel settore delle vetture di piccola cilindrata, strinse un accodo di collaborazione con la Renault che portò alla produzione su licenza del modello "Dauphine", dal 1961 al 1964, negli stabilimenti del Portello a Milano.
Alla Mille Miglia del 1956, evidentemente a scopi promozionali, la Renault schierò due Dauphine con piloti d'eccezione come Maurice Trintignant e Paul Frère, in quegli anni entrambi piloti Ferrari di Formula 1. Entrambi furono battuti da una donna, Gilberte Thirion, una pilota belga che con la sua Dauphine vinse la classe 1000 Turismo Speciale. Paul Frère si rifece l'anno dopo, vincendo con la Dauphine la medesima classe alla Mille Miglia 1957.

The Dauphine was presented at the Ginerva Motor Show in 1956, taking the place of the lucky Renault 4CV. The Dauphine was born to provide a car with improved usability and more brilliant performance, with the same technical arrangement, that is to say with traction and rear propulsion. Like its ancestor, the Dauphine was a four-door sedan (without the rear doors) with a monocoque body. With respect to the 4CV it proposed a three-volume body with much more modern design. The success that the Dauphine received vis a vis the public was enormous, and this in spite of adversity from the press: some journalists judged it to be ugly and slow (with the exception of the Gordini version).
The Alfa Romeo, in order to compete with the FIAT in the low cc car sector, struck up a collaboration agreement with Renault that put into production on license of the "Dauphine" model, from 1961 to 1964, in the Portello plant in Milan.
At the 1956 Mille Miglia, evidently for promotional reasons, Renault entered two Dauphines with exceptional drivers like Maurice Trintignant and Paul Frère, in those years both Ferrari Formula 1 drivers. Both were beaten by a woman, Gilberte Thirion, a Belgian driver who with her Dauphine won the 1000 Turismo Speciale class. Paul Frère came back the next year, winning the mid-class with the Dauphine at the 1957 Mille Miglia.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**M. Selim Ozgorkey (TR) - Selen Ozgorkey (TR)**
Marca/*Brand*	**FORD [USA]**
Modello/*Model*	**THUNDERBIRD**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**90° V-8 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**4.785 cc.**
Potenza/*Power*	**212 cv/*bhp* a/*at* 4.600 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Nella mitologia di diverse tribù di nativi americani, l'uccello di tuono è un gigantesco rapace. Questo fu il nome scelto dalla Ford per lanciare sul mercato un'auto rivoluzionaria, nel 1955. La Ford Thunderbird, conosciuta anche come T-Bird, fu prodotta dalla Ford in undici versioni, dal 1955 fino al 2005.
L'introduzione di questo tipo di veicolo, che univa varie caratteristiche in una sola auto, sportiva ma lussuosa, creò un mercato di nicchia, chiamato "Personal Car Luxury".
È considerata la vettura sportiva più prodotta di tutti i tempi con 4.438.106 esemplari.

In the mythology of several native American tribes, the thunder bird is a gigantic raptor. This was the name chosen by Ford to launch a revolutionary car on the market in 1955. The Ford Thunderbird, also known as T-Bird, was produced by Ford in eleven versions, from 1955 to 2005.
The introduction of this type of vehicle, that brought together various features in a single car, sporty by luxurious, created a niche market, called "Personal Car Luxury".
It is considered the most produced sports car of all time with 4,438,106 exemplars.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Mario Tomasoni (I) - Annamaria Morandi (I)**
Marca/*Brand*	**COOPER [Great Britain]**
Modello/*Model*	**JAGUAR SPORT**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,60**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**220 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**230 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa è una vettura pensata per le corse, come tutte le creazioni firmate da John Cooper, uno dei geni del motorismo mondiale, divenuto famoso per le sue velocissime Mini che ancora oggi, nelle rivisitazioni BMW, portano il suo nome. Il motore è quello prodotto dalla Jaguar, che equipaggio, in varie declinazioni – dalle XK fino a C-Type e D-Type.

This is a car conceived of for racing, like all creations signed by John Cooper, one of the geniuses of world motoring, become famous for his very fast Mini that still today, in the BMW redesigns, bears its name. The engine is produced by Jaguar, who equipped it, in various declinations – from the XK to the C-Type and D-Type.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**VOLKSWAGEN [Deutschland]**
Marca/*Brand*	**1200 MAGGIOLINO**
Modello/*Model*	**1956**
Anno/*Year*	**1,25**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,15**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.192 cc.**
Potenza/*Power*	**30 a 3.200 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**110 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Volskwagen 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.

The Volkswagen Type 1, better known as Maggiolino in Italy (Käfer in German, also called Coccinelle in France, Escarabajo in Spain, Beetle or Bug in Great Britian and the US, Fusca in Brasil and Vocho in Mexico), is a compact car that was produced by Volkswagen from 1938 to 2003.
It is easily the most well-known German car in the world, arising as a symbol of German industrial rebirth in the post-war period, as well as the first overall Volkswagen model. It currently holds the record for the car with the most longevity in the world, having been produced uninterrupted for seventy-five years. Furthermore, it is the world's best-selling car, with 21,529,464 exemplars, and currently it is the fourth car in the world for number of exemplars produced, after Toyota Corolla, Ford F-150, and Volkswagen Golf. The model designed by Ferdinand Porsche to drive Adolf Hitler, suitably upgraded, entered into production in the post-war period and was launched on the market with the commercial name of Volkswagen 1200.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Markus Joerg (CH) - Franz Aschwanden (CH)**
Marca/*Brand*	**LOTUS [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ELEVEN CLIMAX**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,55**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.097 cc.**
Potenza/*Power*	**85 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *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.

Peculiar characteristic: the minimum weight of Formula 1. Other strong points were efficiency of the chassis unit together with an accurate aerodynamic profiling. Thanks to this model the Lotus brand succeeded in the 1,100 cc category at the 24 Hours of Le Mans in 1956 and in 1957. It also participated in the 1957 Mille Miglia, when it took to the road with the number 337 driven by Gregor Grant. Following this, at the Monza auto drome, it was the protagonist of an intense record session, during which the Eleven covered 220 kilometres in one hour. Produced in three versions, it was launched in 1956. The Le Mans had a De Dion deck, brakes and disks and a 1,100 cc or 1,500 cc engine from Coventry Climax; the Club mounted the same engine, but had drum brakes, while the base version had a 1,172 cc Ford engine. How was the Coventry Climax engine, that guaranteed so many successes not only for the Lotus, born as engine for a water pump installed on a fire truck.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Matteo Soregaroli (I) - Maurizio Soregaroli (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**190 SL**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.897 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 5.700 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**171 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Michael Kwee (HK) - Paul Chia (SGP)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Dirk Tom Posner (CH) - Alexander Becker (D)**
Marca/*Brand*	**JAGUAR [Great Britain]**
Modello/*Model*	**XK 140 OTS ROADSTER**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**3.442 cc.**
Potenza/*Power*	**190 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**195 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pierangelo Mandotti (I) - Franco Pilenga (I)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100/4**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.660 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**165 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pierre Mellinger (CH) - Tommaso Gelmini (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

Questa ali di gabbiano 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.

This gull wings took part in the 1956 and 1957 Mille Miglia driven by Guido Castelli Guidi. With Giuseppe Musso, his companion at the 1957 Mille Miglia, in the same year it came overall tenth in the Targa Florio.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Remco Vos (NL) - Erik De Voogd (NL)**
Marca/*Brand*	**SALMSON [France]**
Modello/*Model*	**2300 SPORT**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2320 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**169 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

L'arrivo della 2300 Sport portò una ventata di freschezza, dal punto di vista meccanico, nella gamma Salmson, della quale questa coupé fu però l'ultimo modello costruito. Si tartta di una vettura sportiveggiante, d'alta fascia, equipaggiata da una versione rinnovata 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, assorbita dalla Renault.

The arrival of the 2300 Sport was a breath of fresh air, from a mechanical point of view, in the Salmson range, in which this coupé was also the last model built. It is a sporty high-end car, equipped with a renewed version of the old 2.3 litre engine mounted from the S4E of fifteen years earlier. In this configuration, the engine could deliver a maximum of 105 hp. The 2300 was produced until 1957, year of closure of the car division of Salmson, merged with Renault.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Renato Gnutti (I) - Benedetta Gnutti (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 A 1500 GS CARRERA**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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. 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 vennero maggiorati di circa 100 cc; le versioni rimasero le stesse: 1600 GS, 105 cv e 1600 GT, 115 cv.
La 356 A Carrera venne prodotta in 700 esemplari dal 1956 al 1959, quando fu sostituita dal corrispondente modello della serie 356 B.
In tutte le versioni proseguì la serie di successi nella categoria Gran Turismo fino a 1.500 cc, della 356 dalla quale derivava. Questa categoria infatti, fu, per sei anni consecutivi, dal '52 al '57, di esclusiva proprietà della Porsche 1500 dal classico motore a "sogliola" di derivazione Volkswagen, raffreddato ad aria, posto alle spalle del pilota. Al palmarès vanno aggiunte tre vittorie nella classe 1.300 cc e tre nella 1.500 Sport. In molti casi le Carrera, soprattutto quelle con carrozzeria.

The name Carrera of this model derives from the Carrera Panamericana, the race that crosses Mexico from south to north, where it was used by the House in 1955. The name Carrera would continue, till today, to be used on more sporty models.
The Carrera was a sportier model than the Porsche 356. In the coupé, cabriolet, and speedster versions, it was offered in two designs, 1500 GS, more comfortable, with 100 hp engine, and (from 1957) also 1500GT, more spartan but with 110 hp engine. In 1959, the engines were increased by about 100 cc; the versions remained the same: 1600 GS, 105 hp and 1600 GT, 115 hp.
The 356 A Carrera was produced in 700 exemplars from 1956 to 1959, when it was replaced by the corresponding model of the 356 B series.
In all the versions, the series of successes continued in the category Gran Turismo up to 1,000 cc, of the 356 from which it derived. This category in fact, was, for six consecutive years, from 1952 to 1957, the exclusive property of the Porsche 1500 with the classic "sogliola" engine derived from Volkswagen, air cooled, positioned behind the shoulders of the driver. To the palmarès were added three victories in the 1,300 cc class and three in the 1,500 Sport. In many cases the Carrera, above all those with bodywork.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Simon Patrick Jones (GB) - Michael Anthony Burdon (GB)**
Marca/*Brand*	**A.C. "Auto Carries Ltd" [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACECA**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.971 cc.**
Potenza/*Power*	**120 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**195 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *Note*

La Aceca è la versione coupé della Ace; diversamente dalla roadstar, ha un particolare telaio della carrozzeria in legno, che richiede un'attenta manutenzione.

The Aceca is the coupé version of the Ace; different to the roadstar, it has a particular chassis in wood which requires careful maintenance.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Paolo Di Benedetto (I) - Piergiuseppe Biandrino (I)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**300 SL COUPÉ W 198**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.996 cc.**
Potenza/*Power*	**215 cv/*bhp* a/*at* 5.800 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**250 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Vincenzo Bricchetti (I) - Lorenzo Bricchetti (I)**
Marca/*Brand*	**STANGA [Italia]**
Modello/*Model*	**750 S**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,50**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**749 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Un'altra delle piccole barchette, derivate da meccaniche e motori Fiat, rielaborate per aumentarne le prestazioni, in questo caso nell'officina della bassa bresciana dei fratelli Stanga.
Giancarlo, Camillo e Sandro e Stanga erano piloti e costruttori bresciani di vetture da corsa, che raggiunsero un buona fama negli anni Cinquanta:pur essendo costruite artigianalmente le Stanga (e gli Stanga) conquistarono due volte il secondo posto della partecipatissima classe 750 Sport.
Gianfranco e Camillo Stanga, dopo il secondo posto di classe alla Mille Miglia del 1950, ottennero il medesimo piazzamento nel 1951 e furono costretti al ritiro alla Mille Miglia del 1952.
Questo esemplare, ovviamente unico, fu costruito nel 1956 per prendere parte alla Mille Miglia 1957; è la quinta ed ultima produzione dell'officina di Orzinuovi.
La meccanica deriva dall'allora nuovissima Fiat 600, mentre la livrea è opera della Carrozzeria Manerbiese di Manerbio, vicino a Brescia.
Nell'ultima Mille Miglia, Camillo Stanga - questa volta da solo - fu costretto al ritiro.

Another small "Barchetta", derived from Fiat mechanics and engines, reworked to increase their performance, in this case at the Brescia workshop.
Giancarlo, Camillo, and Sandro and Stanga were racing drivers and racing car manufactures, who gained a good reputation in the 1950s: although handcrafted, the Stanga cars and brothers won twice the second place in the crowded 750 Sport class.
Gianfranco and Camillo Stanga, after the second place of their class at the Mille Miglia in 1950, obtained the same placement in 1951 and were forced to leave the Mille Miglia in 1952.
This model, obviously a unique one, was built in 1956 to take part in Mille Miglia 1957; it is the fifth and final production of the Orzinuovi workshop.
The mechanics derives from the then new Fiat 600, while the livery is by Carrozzeria Manerbiese of Manerbio, near Brescia.
In the last Mille Miglia, Camillo Stanga - this time alone - was forced to leaved the race.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Stephen Bruno (USA) - Kim Bruno (USA)**
Marca/*Brand*	**FERRARI [Italia]**
Modello/*Model*	**250 GT BOANO**
Anno/*Year*	**1956**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**12 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.953,2 cc.**
Potenza/*Power*	**240 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Marcello Maffeis (I) - Zhaomin Dong (CN)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B20 GT 2500 VI SERIE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**112 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Theo Bean (USA) - Patrick Bean (USA)**
Marca/*Brand*	**KURTIS CHRYSLER [USA]**
Modello/*Model*	**500X "CABALLO II"**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,65**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-8 cilindri/*cylinders*.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**6.420 cc.**
Potenza/*Power*	**400 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**283 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa Kurtis 500X è l'unica macchina da corsa americana costruita per competere nella Mille Miglia. È conosciuta come Caballo II, perché deriva dalla Caballo de Hierro (cavallo di ferro) che con i piloti Ak Miller e Doug Harrison prese parte alla Carrera Panamericana del 1954.
Miller ordinò la vettura per la corsa messicana ma, quando questa fu interrotta, puntò sulla Mille Miglia. A realizzarla fu Frank Kurtis, che sarà sempre ricordato come uno dei più geniali progettisti di macchine da corsa d'America, con cinque vittorie alla 500 Miglia d'Indianapolis e altri innumerevoli successi. Il motore utilizzato è un Chrysler V-8 Hemi da sei litri e mezzo, con iniezione di carburante Hilborn, rapporto di compressione di 10:1 e una stima di oltre 400 CV.
La livrea in alluminio è stata progettata e costruita da Jack Sutton; il carrozziere californiano ha ammesso di aver preso in prestito parte della forma, in particolare la parte anteriore, dalel Maserati dell'epoca. Nella parte posteriore sono stati ripresi i poggiatesta aerodinamici come quelli della Mercedes-Benz 300 SLR con la quale Stirling Moss e Denis Jenkinson vinsero la Mille Miglia nel 1955. La carrozzeria è verniciata di bianco a righe blu scuro, i colori internazionali da corsa degli Stati Uniti d'America.
Per l'assistenza durante la gara, Miller e Harrison ottennero l'appoggio di un'associazione di appassionati, la National Hot Rod Association. La NHRA contava migliaia di soci, molti dei quali tra gli appartenenti alle forze armate. Siccome nel 1957 erano ancora molti i militari americani in servizio in Italia, per la Kurtis – che con il suo enorme motore consumava molto carburante - era stato approntato un servizio di rifornimento lungo il percorso gestito da membri dell'esercito a stelle e strisce. Purtroppo, l'imponente rete di assistenza restò pressoché inutilizzata: la Caballo II dovette abbandonare dopo solo trecento miglia, causa un guasto ai freni.
Dopo la Mille Miglia del 1957, Miller portò la Caballo II ai Bonneville Salt Flats, dove l'auto fece registrare una velocità massima di 176 mph (283 km/h).
Al Pebble Beach Concours d'Elegance del 2014, la Caballo II ha vinto il primo premio nella categoria vetture Mille Miglia del dopo guerra.

This Kurtis 500X is the only American racing car built to compete in the Mille Miglia. It is known as Caballo II because it derives from the Caballo de Hierro (iron horse) that with the pilots Ak Miller and Doug Harrison took part in the 1954 Carrera Panamericana in 1954.
Miller ordered the car for the Mexican race, but when it was interrupted, he aimed at the Mille Miglia. It was made by Frank Kurtis, who will always be remembered as one of America's most brilliant racing car designers with five wins at the 500 Miles of Indianapolis and countless other successes.
The engine used is a six-liter and a half Chrysler V-8 Hemi with Hilborn fuel injection, a compression ratio of 10: 1 and an estimate of more than 400 bhp.
The aluminum livery was designed and built by Jack Sutton; the California car builder admitted to having borrowed part of the shape, especially the front, from the Maserati of the time. The rear has the aerodynamic headrests like those of the Mercedes-Benz 300 SLR with which Stirling Moss and Denis Jenkinson won the Mille Miglia in 1955. The bodywork is painted with white stripes in dark blue, United States. dell'epoca. The body is white with dark blue stripes, the international racing colours of the United States. For assistance during the race, Miller and Harrison were backed by an association of fans, the National Hot Rod Association. NHRA had thousands of members, many of whom belonged to the armed forces. Since there were still many US soldiers in service in Italy in 1957, for Kurtis – that with its huge engine used a lot of fuel - a refueling service had been set up along the route run by members of the US army. Unfortunately, this massive assistance network was unused: Caballo II abandoned after only three hundred miles, due to a brake failure.
After the 1957 Mille Mile, Miller brought the Caballo II to the Bonneville Salt Flats, where the car made a maximum speed of 176 mph (283 km / h).
At 2014 Pebble Beach Concours d'Elegance, Caballo II won the first prize in the Mille Miglia cars category after the war.
After the Mille Miglia 1957, Miller drove the Caballo II at the Bonneville Salt Flats, where the car reached a maximum speed of 176 mph (283 km/h).
At Pebble Beach Concours d'Elegance of 2014, the Caballo II won the prize in the post-war Mille Miglia cars' class.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Thomas Sargeant (USA) - Stephen Brooks (USA)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**APPIA GTZ**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.089 cc.**
Potenza/*Power*	**48 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**160 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Note / *Note*

La "Z" sta ad indicare la carrozzeria di Zagato. Come consuetudine in quegli anni, la Lancia mise a disposizione dei carrozzieri anche un discreto numero di telai della serie Appia: 5.161 unità su 103.188 prodotte. Tra i molti che si cimentarono sul telaio della piccola Lancia, fu Zagato quello che ottenne il miglior risultato: la sua piccola GT ottenne ottimi risultati nelle corse. La linea di questa vettura deriva dal prototipo chiamato Cammello per le vistose bombature poste sul tetto, baule e cofano; nacque stilisticamente assieme alla Ferrari 250 GTZ. Ebbe due versioni: la prima corsaiola (con fari incassati e, nei primissimi esemplari, due vistose pinnette posteriori in omaggio alla moda americana di quel tempo) ed una seconda, stradale. La meccanica è integralmente quella dell'Appia, la piccola Lancia che, 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 1000 della Categoria Gran turismo alla Mille Miglia 1957.

"Z" stands for Zagato's body. As usual for those years, Lancia made available to the builders a fair number of frames of the Appia series: 5,161 units out of 103,188 produced. Among the many who used the chassis of the small Lancia, Zagato was the one who got the best result: his little GT obtained excellent results in the races. The line of this car comes from the prototype called Camel for the evident rounded parts on the roof, trunk and bonnet; it was stylistically born with the Ferrari 250 GTZ. It had two versions: the first was a racing car (with encased headlamps and the first few units had two glittering back clamps in honour of the American trend of that time) and a second model was for roads. The mechanics is entirely that of the Appia, the small Lancia that, continuing the tradition of the small luxury cars, replaced the Ardea in 1953. The engine was a four-cylinder V at 10° at the limit of a liter and one hundred. Until 1962, it was produced in three series, for a total of 200 units, with continuous changes to the body, while the engine remained the same with only a few power gains from 38 bhp in the first series to 48 in the last. A GTZ, drive by Luciano Mantovani won the Grand Touring 1100 class at the Mille Miglia in 1957.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Yoichi Sato (J) - Mitsui Sato (J)**
Marca/*Brand*	**BANDINI [Italia]**
Modello/*Model*	**750 SPORT INTERNAZIONALE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**68 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Note / *Note*

Questa piccola vettura sport è opera di Ilario Bandini. Le sue vetturette ebbero grande successo negli Stati Uniti, dove conseguirono molte vittorie. Il leggerissimo telaio, tubolare a tubi ovali, rappresenta uno dei punti di forza di tutte le vetture uscite dall'officina forlivese.
Nell'interessante brochure dell'epoca, fatta redigere da Ilario Bandini in quattro lingue, questa vettura era chiamata 750 Sport Internazionale, con chiaro riferimento – oltre alla categoria – al successo della piccola Casa forlivese negli States.
Il pilota e costruttore forlivese costruì un prototipo di questa vettura, utilizzandola per le competizioni e facendola diventare la "vettura-laboratorio" sulla quale testare le soluzioni che rendevano vincenti le altre macchine da lui costruite.
La versione definitiva della carrozzeria, realizzata in lega leggera è infatti del 1956. Il leggerissimo telaio pesa solo 18 chilogrammi.
Il motore è un Crosley americano sapientemente elaborato e trasformato da Bandini con una delle testate bialbero in lega che fecero scuola.

This small sports car is by Ilario Bandini. His cars were very successful in the United States, where they won many races. The lightweight frame, oval tube shape, is one of the strengths of all the cars manufactured at the Forlì workshop.
In the interesting brochure of the time that Ilario Bandini made in four languages, this car was called 750 Sport Internazionale, with a clear reference - besides the category - to the success of the small Forlì-based car manufacturer in the States.
The pilot and builder from Forlì made a prototype of this car, using it for races and making it the "lab-car" on which he tested the solutions thanks to which his other cars were victorious.
The final version of the body, made of light alloy, is dated 1956. The lightweight frame weighs only 18 kilograms.
The engine is an American Crosley expertly designed and transformed by Bandini with one of the alloy bi-axle heads that were a lesson to many.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Joergen Witting (DK) - Casper Andrup Larsen (DK)**
Marca/*Brand*	**RENAULT [France]**
Modello/*Model*	**4CV**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,20**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**32 cv 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**105 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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 Rédélé 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 Rédélé 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, Rédélé 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.

With 1,105,543 units built in various versions from 1947 to 1961, it was the first great success of the car company in the post-war period; The first version fitted a 760 cc engine. In 1952 Sport appeared, with a 747 cc engine. Thanks to the sporting successes (Rally of the Alps, Monte Carlo, Le Mans), this engine was mounted, since 1952, on standard cars that took the name of 4 CV 1.063. The engine is on the back like the five-speed gearbox, an exception for those years; the weight is 550 kg and the speed is 140 km/h. It was this version that marked the double record driven by Rédélé and Pons in the Mille Miglia of 1952: it won the "Sport di serie 750 cc" category at an incredible average speed of 99.1 km and, even more clamorous, it reached the finish line in Brescia so far ahead of the organisers' expectations that the check at the arrival was still closed. To classify it, organisers had to resort to the sworn declaration of some spectators who witnessed the actual arrival and time looking at their wrist watches. The advantage accumulated by the two Frenchmen (note that Jean Rédélé is the father of Alpine, a brand still owned by Renault) had already been damaged by them along the route because the police had stopped them several times thinking they were intruders who, taking advantage of the race, used the roads closed to normal circulation. In the following years, Rédélé and Pons won again with special versions of the 4CV built by Alpine. The dominium of Renault 4 CC at Mille Miglia, always with a special chassis, lasted uninterruptedly until 1957.
But the history of the Renault 4 CV at Mille Miglia is also that of many French and Italian private riders who animated the night race battle with the FIAT Topolino in different versions.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Edoardo Tabacchi (I) - Antonino Geronimo La Russa (I)**
Marca/*Brand*	**PORSCHE [Deutschland]**
Modello/*Model*	**356 A 1500 SPEEDSTER CARRERA**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri boxer/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.498 cc.**
Potenza/*Power*	**110 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**210 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Emil Schweizer (CH) - Roger Baumann (CH)**
Marca/*Brand*	**FORD [Deutschland/USA]**
Modello/*Model*	**TAUNUS 15M**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**90° V-8 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.498 cc.**
Potenza/*Power*	**55 cv/*bhp.***
Velocità/*Maximum speed*	**125 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Taunus fu prodotta in svariate serie dal 1939 al 1982. Il nome deriva da quello di una catena montuosa tedesca.
Le serie precedenti al 1970 sono indicate col codice progetto "P" ed il numero progressivo, mentre nella denominazione commerciale la sigla relativa alla cilindrata 12, 15, 17, 20, 26 è seguita dalla lettera "M", che significava Meisterwerk, ovvero capolavoro. A partire dal modello 1970, le Taunus sono identificate come TC.
A partire dagli anni Sessanta la gamma Taunus fu praticamente sdoppiata, con le versioni 12M e 15M inserite nel segmento medio e le 17M, 20M e 26M, diverse anche nella carrozzeria, a fare da ammiraglie della filiale tedesca.
Nel 1955, per fronteggiare la concorrenza (Borgward Isabella, Fiat 1400, Opel Rekord e Peugeot 403) la Ford lanciò la 15M (siglata G4B), con motore portato a 1498 cm³ (55 CV), a cui farà seguito la versione "deLuxe" con verniciatura bicolore e più dotazioni (tergicristalli, pneumatici tubeless, alette parasole).

Taunus was produced in several series from 1939 to 1982. The name comes from that of a German mountain range.
The series produced before 1970 are indicated by the code number "P" and the progressive number, while the abbreviation for the cubic capacity in the trade name 12, 15, 17, 20, 26 is followed by the letter "M", meaning Meisterwerk, masterpiece. Starting with the 1970 model, the Taunus are identified as TC.
Since the 1960s the Taunus range was virtually doubled, with the 12M and 15M versions included in the mid-segment and the 17M, 20M and 26M, different also for the chassis, as the flagship of the German company.
In 1955 to face competitors (Borgward Isabella, Fiat 1400, Opel Rekord and Peugeot 403), Ford launched the 15M (G4B), with an engine increased to 1498 cm³ (55 bhp), followed by the "deluxe" version with two-colour paint and additional elements (windscreen wipers, tubeless tyres, sun visors).

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Federico Frojo (I) - Dario Romanelli (I)**
Marca/*Brand*	**ABARTH [Italia]**
Modello/*Model*	**FIAT 750 GT ZAGATO**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**47 cv/*bhp* a/*at* 6.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**150 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pim Van De Werd (NL) - Peter Koenekoop (NL)**
Marca/*Brand*	**BORGWARD [Deutschland]**
Modello/*Model*	**ISABELLA TS**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.493 cc.**
Potenza/*Power*	**60 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**130 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

La Borgward Isabella è un'automobile di classe media a due porte, prodotta tra il 1954 ed il 1962 dalla casa automobilistica Carl F. W. Borgward GmbH, con sede a Brema.
All'inizio il nuovo modello, similmente a quello che l'aveva preceduto, era venduto con il marchio Hansa 1500, ma all'interno della società era conosciuto con il nome in codice di Isabella e le vetture prodotte dopo il 1957 avevano il nome Isabella inscritto nel fregio romboidale posto sulla calandra. Le vetture prodotte a partire dal 1954 furono chiamate Isabella per differenziarle dalle prime Hansa 1500/1800 che la ditta aveva prodotto tra il 1949 e il 1954.

The Borgward Isabella is a mid-class two-door car manufactured between 1954 and 1962 by the car company Carl FW Borgward GmbH, based in Bremen.
Initially, the new model, similar to the one produced before it, was sold under the brand Hansa 1500, but within the company it was known under the code name of Isabella and cars produced after 1957 had the name Isabella inscribed in the rhomboid frieze placed on the calender. The cars produced since 1954 were called Isabella to differentiate them from the first Hansa 1500/1800 that the company had produced between 1949 and 1954.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Giovanni Alborghetti (I) - Claudio Gambari (I)**
Marca/*Brand*	**ALFA ROMEO [Italia]**
Modello/*Model*	**GIULIETTA BERLINA**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.290 cc.**
Potenza/*Power*	**53 cv/*bhp* a/*at* 5.500 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *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 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.
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.

The presentation of the Giulietta Sprint, born as a small and agile coupé with a high performance, made a stir in 1954. On the occasion of the presentation, the Giulietta saloon was also announced, designed by the Alfa Style Center.
The new saloon was ready in April 1955. A few months later it was the turn of the Giulietta Spider, another great success for this company.
With these cars, Alfa Romeo entered the field of average engines. The success was so great that Alfa was forced to expand the plants several times moving the old Portello factory to Arese.
For the sober and elegant line, elegant at the same time, and above all for its great mechanical and driving abilities, the Giulietta obtained positive critics and high selling numbers. Until 1965 it maintained a prominent role in the market, thanks to the two upgrades in 1959 and 1961. In that year, the production of the 100,001 Giulietta was celebrated at the Portello assembly line.
The Giulietta series, produced in just over 39,000 units, cost at the time of launching 1,375,000 lire. More expensive at 1,525,000 lire was the TI version (International Tourism) presented in 1957, with a 65 bhp engine, 12 more than the normal version.
Curiously, in 1961, the T.I. cost only 1,270,000 lire. It was produced in 92,728 units.
Giulietta also proved to be a winning car in the Touring category: in 1956 it won the first three places in the class up to 1300 cc at Mille Miglia. Stern and Barbey, the winners, also gained a sensational 29th overall place.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Guy Gervais (CND) - Louis Grenier (CDN)**
Marca/*Brand*	**CITROEN [France]**
Modello/*Model*	**DS 19**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,25**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.911 cc.**
Potenza/*Power*	**75 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**140 km/h.**
Categoria/*Category*	**Turismo**

Note / *Note*

a 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 "Alfone", le Alfa Romeo 1900 TI.

Citroën DS is a high-end car produced from 1955 to 1975: even today, the DS does not go unnoticed with its extremely unconventional line and the technical and stylistic solutions that are at the least revolutionary. Few cars have become famous in the history of automotive design in such a decisive way like this car, considered the masterpiece of the French company.
Presented at the Paris Motor Show in 1955, DS has brought so many technological innovations that were still current at the end of production in 1975. Some of these were rediscovered by many car manufacturers only years after its production end.
One of the main mechanical solutions of the car is the hydropneumatic (or more precisely oleopneumatic) suspension. Born after a ten-yer project, these suspensions are independent with quadrilateral wheels and allow maintaining the car's height from the ground constant.
Thanks to its incredible on-road qualities, the DS was able to obtain an interesting list of victories becoming one of the most victorious cars in history; the DS and ID were indeed the absolute protagonists of the rallies and great international marathons for over 17 years from the first win at the Rally of Monte Carlo in 1959, and lastly at the 1975 Rally du Maroc.
It took part in the last two Mille Miglia in the two-liter class of the Touring category, but did not manage to beat the Alfa cars, the Alfa Romeo 1900 TI.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Takashi Watanabe (J) - Mitsui Nakane (J)**
Marca/*Brand*	**BANDINI [Italia]**
Modello/*Model*	**750 SPORT INTERNAZIONALE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,45**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**68 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Sport Corsa**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Ronald Kempenaar (NL) - Cornelis Kempenaar (NL)**
Marca/*Brand*	**ALPINE [France]**
Modello/*Model*	**A 106 MILLE MILES**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,30**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**747 cc.**
Potenza/*Power*	**50.**
Velocità/*Maximum speed*	
Categoria/*Category*	**Sport Produzione**

Note / *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.
Nel 1954, nella categoria Turismo speciale, la prestazione di Rédélé e Pons fu ancora superiore, tanto che arrivarono a Brescia un'ora prima delle previsioni alla media incredibile di 106 km orari. Le tribune erano semivuote e i commissari ancora a mangiare. La stessa foto ufficiale dell'arrivo è un falso storico: è stata rifatta il giorno dopo.
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 la squadra corse della Renault, che la inglobò definitivamente nel 1973.

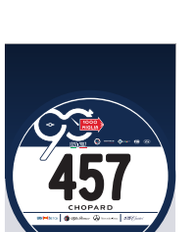
Jean Rédélé, son of a Renault cardealer, obtained several successes in various car racing competitions, becoming a member of the Renault racing team.
His dream was to build a car to participate in "the most beautiful race in the world": the Mille Miglia.
In 1952, at the Brescia race, he won the category with the Renault 4 CV and then completed his design with a car body (designed by the Italian Michelotti) on the mechanics of the same 4 CV able to obtain incredible performances for a 750: 170 km/h. Success was immediate, with the victory of the 750 Sport at Mille Miglia in 1953, with an exceptional average of 106 km/h.
Urged by many requests, Rédélé founded the Société Anonyme des Automobiles Alpine, manufacturing his car, called Alpine A 106 Mille Miglia.
In 1954, in the Special Touring category, the performance of Rédélé and Pons was even greater, they arrived in Brescia an hour before the incredible average forecast of 106 km per hour. The galleries were half-empty and the commissioners were still eating. The actual official photo of the arrival is a fake historical one: it was taken on the next day.
In short, his cars proved to be victorious (even at the Monte Carlo Rally) and the Dieppe workshop in France became a factory and Renault sold their cars.
So, Alpine became the Renault racing team, to which it merged into in 1973.

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Pierre Andrè Buehler (CH) - Eric Mischler (CH)**
Marca/*Brand*	**TRIUMPH [Great Britain]**
Modello/*Model*	**TR 3 SPORTS**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.991 cc.**
Potenza/*Power*	**100 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Yasutaka Kobayashi (J) - Junko Kobayashi (J)**
Marca/*Brand*	**A.C. "Auto Carries Ltd" [Great Britain]**
Modello/*Model*	**ACE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,40**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**1.971 cc.**
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**120 cv/*bhp*.**
Potenza/*Power*	**212 km/h.**
Velocità/*Maximum speed*	**Sport Produzione**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**



Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Sandro Marco De Poli (I) - Gabriele De Poli (I)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100/6**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.639 cc.**
Potenza/*Power*	**102 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**164 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Karl-Helmut Larkamp (D) - Beate Larkamp (D)**
Marca/*Brand*	**MERCEDES-BENZ [Deutschland]**
Modello/*Model*	**190 SL**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**4 cilindri in linea/*in line cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**1.897 cc.**
Potenza/*Power*	**105 cv/*bhp* a/*at* 5.700 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**171 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Corrado Galloni (I) - Roberta Ponzi (I)**
Marca/*Brand*	**LANCIA [Italia]**
Modello/*Model*	**AURELIA B24 S CONVERTIBILE**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,00 *"Special List"***

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**V-6 60° cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.451 cc.**
Potenza/*Power*	**112 cv/*bhp* a/*at* 5.000 rpm.**
Velocità/*Maximum speed*	**180 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

Equipaggio / *Team*	
Piloti/*Drivers*	**Roberto Angelino (I) - Edoardo Angelino (I)**
Marca/*Brand*	**AUSTIN HEALEY [Great Britain]**
Modello/*Model*	**100/6**
Anno/*Year*	**1957**
Coefficiente/*Coefficient*	**1,35**

Dati tecnici / *Dati tecnici*	
Motore/*Engine*	**6 cilindri/*cylinders.***
Cilindrata totale/*Cubic capacity*	**2.639 cc.**
Potenza/*Power*	**102 cv/*bhp*.**
Velocità/*Maximum speed*	**164 km/h.**
Categoria/*Category*	**Gran Turismo**

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
1	Giuliano Cané	I	Lucia Galliani	I	O.M.	665 SPORT SUPERBA 2000 CM3	1927	1,80		V. Trasqua
2	Albert Wetz	L	Romain Collè	L	ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1930	1,80		V. Trasqua
3	Mark Hulsbergen	CH	Hans Hulsbergen	CH	BENTLEY	3 LITRE	1923	1,00	SP. L	V. Trasqua
4	Lorenzo Turelli	I	Mario Turelli	I	O.M.	665 TT	1929	1,80		UBI
5	Luca Patron	I	Massimo Casale	I	O.M.	665 SPORT SUPERBA 2000	1925	1,80		
6	Alberto Scapolo	I	Roberto Miatto	I	O.M.	665 SS MM	1929	1,80		
7	Alberto Riboldi	I	Paolo Sabbadini	I	O.M.	665 S	1926	1,80		
8	Mikhail Opengeym	RUS	Kirill Yevstafyev	RUS	O.M.	665 SS MM	1929	1,80	1930	
9	Nadezhda Bazhenina	RUS	Boris Bazhenin	RUS	O.M.	665 S SUPERBA	1928	1,80		
10	Michael Hanning	D	Maximilian Hanning	D	O.M.	665 SUPERBA TORPEDO	1925	1,80		
11	Johann Georg Fendt	D	Corinna Fendt	D	O.M.	665 SUPERBA	1927	1,80		
12	Jonas Haentjes	D	Jakob Haentjes	D	O.M.	665 SS MM	1930	1,80	1930	
13	X	-	X	-	-	-	-			
14	Gianni Morandi	I	Simone Calosi	I	O.M.	665 SPORT SUPERBA 2000	1929	1,80		
15	Christian Plangger	D	Robin Saal	D	O.M.	665 SUPERBA S	1931	1,80		
16	Rainer Peukert	D	Jacqueline Peukert	D	O.M.	665 SUPERBA	1930	1,80		
17	X	-	X	-	-	-	-			
18	Robert Hoogstra	NL	Jan Peter Nijmeijers	NL	ALVIS	SPEED 20 SB	1934	1,00	SP. L	V. Trasqua
19	Silvia Marini	I	Saskia Stoeckelmann	D	BUGATTI	Type 23	1920	1,70		Fem
20	Mathias Sielecki	RA	Jean Luc Dubois	RA	BUGATTI	Type 23 BRESCIA	1923	1,70		
21	Vasiliy Lantsov	B	Eleonora Laqueur	NL	BUGATTI	Type 23	1925	1,70		
22	Alberto Ferrari	I	Giulia Ferrari	I	LANCIA	LAMBDA V SERIE	1925	1,75		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
23	Giacomo Foglia	CH	Maria Vittoria Foglia	CH	BUGATTI	Type 35 GP	1925	1,75		
24	Giulio Felloni	I	Riccardo Felloni	I	BUGATTI	Type 35 A	1925	1,75		
25	Luigi Carlini	CH	Raymond Jennings	GB	BUGATTI	Type 35 A	1925	1,75		
26	Engelbert Degenaar	NL	Viktor Muller	NL	LANCIA	LAMBDA VI SERIE	1925	1,75		
27	X	-	X	-	-	-	-			
28	Daniele Turrisi	I	Massimiliano Girardo	CH	BUGATTI	Type 37	1926	1,75		
29	Carlos Sielecki	RA	Juan Hervas	RA	BUGATTI	Type 35 A	1926	1,75		
30	Domenico Battagliola	I	Emanuel Piona	I	FIAT	509 S	1926	1,70		
31	Marco Gatta	I	Eugenio Piccinelli	I	AMILCAR	GCSS	1926	1,70		
32	Bruno Ferrari	I	Carlo Ferrari	I	BUGATTI	Type 37	1927	1,75		
33	Juan Tonconogy	RA	Guillermo Berisso	RA	BUGATTI	Type 40	1927	1,75		Chopard
34	Mario Passanante	I	Raffaella De Alessandrini	I	CHRYSLER	72 SPORT	1927	1,70		
35	Riccardo Cristina	I	Sabrina Baroli	I	BUGATTI	Type 40	1927	1,75		
36	Arturo Cavalli	I	Petronilla Pezzotti	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1927	1,80		
37	Giovanni Luca Murru	I	Massimo Destro Castaniti	I	B.N.C.	527 MONZA	1927	1,70		
38	Alessandro Meneghini	I	Marino Gobbi	I	AMILCAR	GCSS	1927	1,70		
39	Vanni Curridor	L	Laurent Meyers	L	BUGATTI	Type 38 GRAND SPORT	1927	1,70		
40	Andrea Lussana	I	Angelo Lo Porto	I	SALMSON	AL1100 GRAND SPORT	1927	1,70		
41	X	-	X	-	-	-	-			
42	Wilfried Porth	D	Roland Asch	D	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1928	1,75		Mercedes
43	Ezio Ronzoni	I	Andrea Ronzoni	I	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928	1,75		UBI
44	Massimo Amenduni Gresele	I	Fabrizio Vicari	I	ALFA ROMEO	6 1500 MM	1928	1,80	1929	

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
45	Ferruccio Nessi	CH	Carlo Nessi	CH	RILEY	BROOKLANDS 9HP	1928	1,00	SP. L	
46	Alex Von Mozer	NL	Marco Geeratz	NL	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928	1,75		
47	Carlo Alberto Ovi	I	Manoel Jolly	CH	AMILCAR	CGSS	1928	1,70		
48	Carsten Eckert	D	Pierre Antoine De Selancy	F	ALFA ROMEO	6C 1500 S	1928	1,70		
49	Frederica Kirkpatrick	GB	Simon Kirkpatrick	GB	BUGATTI	Type 37 A	1928	1,75		
50	Hitoshi Uemura	J	Jun Nishikawa	J	BUGATTI	Type 40	1928	1,75		
51	Katarina Kyvalova	SK	Knud Sassmanshausen	D	BENTLEY	4,5 LITRE VANDEN PLAS	1928	1,00	SP. L	
52	Kyoto Takemoto	J	Junko Takemoto	J	BUGATTI	Type 40	1928	1,75		
53	Evert Louwman	NL	Quirina Louwman	NL	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1929	1,75		
54	Alessandro Marzotto	I	Sebastiano Marzotto	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1929	1,80		
55	Daniel Andres Erejomovich	RA	Gustavo Llanos	RA	BUGATTI	Type 40	1929	1,75		
56	Alejandro Lopez	RA	Gabriel Gourovich	RA	ALFA ROMEO	6C 1750 SS	1929	1,80	1929	
57	Andrea Belometti	I	Emanuele Peli	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1929	1,80		
58	Alberto Aliverti	I	Francesco Polini	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 223	1929	1,75		
59	Sergio Sisti	I	Anna Gualandi	I	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1929	1,80		
60	Bruno Marini	I	Gianfranco Fratus	I	BUGATTI	Type 40	1929	1,75		
61	Helmut Rothenberger	D	Gaetan Woitrin	B	MERCEDES-BENZ	710 SSK	1929	1,75		
62	Luigi Cippitelli	I	Pietro Troia	I	ALFA ROMEO	6C 1750 SS	1929	1,80		
63	Mauro Ferrari	I	Andrea Ferrari	I	BUGATTI	Type 40	1929	1,75		
64	Oriol Vilanova	E	Shawn Till	USA	CHRYSLER	75	1929	1,70		Chopard
65	Pablo Stalman	USA	Fernando Sanchez Zinny	RA	BUGATTI	Type 40 GRAN SPORT	1929	1,75		
66	Robert Govaerts	AN	Johan Lont	NL	ASTON MARTIN	INTERNATIONAL LE MANS	1929	1,00	SP. L	

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
67	Jamie Constable	GB	Susanna Constable	GB	ALFA ROMEO	6C 1500 SPORT SPIDER ZAGATO	1930	1,75	1937	
68	Luca Vitali	I	Massimo Vitali	I	S.I.A.T.A.	FIAT 514 MM	1930	1,65		
69	Oskar Meier	CH	Katerina Batouskova	I	BUGATTI	TYPE 43 GRAN SPORT	1930	1,70		
70	Ronald Goedmakers	B	Kim Goedmakers	B	MASERATI	TIPO 26M	1930	1,70		
71	Arnoldus Van Gerwen	NL	JayJay Van Gerwen	NL	ALFA ROMEO	6C 1750 GT ZAGATO	1931	1,60		
72	X	-	X	-	-	-	-			
73	Gian Paolo Tobia Cavagna	I	Aldo Olli	I	FIAT	514 MM	1931	1,70		
74	Andrea Vesco	I	Andrea Guerini	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1931	1,80	1933	UBI
75	Carlo Incerti	I	Monica Pellicciari	I	FIAT	514 Coppa delle Alpi	1931	1,60		
76	Alejandro Pablo Oxenford	RA	José Luis Celada	RA	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1931	1,75		
77	Josine Louwman-Van Dorth	NL	Marielle Vehmeyer	NL	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1931	1,80	1934	Fem
78	Toshiharu Sekiguchi	J	Atsushi Suganuma	J	ASTON MARTIN	INTERNATIONAL LE MANS	1931	1,00	SP. L	
79	Paul Gould	USA	William Warner	USA	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT ZAGATO	1931	1,75		Chopard
80	Axel Marx	CH	Paolo di Taranto	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT BRIANZA	1932	1,75		Chopard
81	Richard Ford	GB	Richard Leake	GB	MG	C TYPE MIDGET SUPERCHARGED	1932	1,65		
82	Ulrich Koerner	CH	Claudio Cisullo	I	INVICTA	S 4,5 LITRE	1932	1,00	SP. L	
83	Neil Twyman	GB	Joe Twyman	GB	ALFA ROMEO	8C 2600 MULETTO	1932	1,70		
84	Simone Bertolero	I	Enrico Bertone	I	LANCIA	LAMBDA VII SERIE	1927	1,80	1927	FCA
85	Mario Beccerica	I	Stefano Beccerica	I	LANCIA	LAMBDA VII SERIE	1928	1,75		FCA
86	Giovanni Bricchetti	I	Tony Cicchiello	AUS	FIAT	525 SS	1930	1,70	1931	FCA
87	Giovanni Moceri	I	Daniele Bonetti	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1930	1,75		FCA
88	Arturo Merzario	I	Jean-Pierre Jarier	F	ALFA ROMEO	6C 2300 MILLE MIGLIA	1938	1,65		FCA

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
89	Giolito Roberto	I	Giudici David	I	LANCIA	APRILIA 1350	1939	1,55		FCA
90	Cristiano Luzzago	I	Franco Ronchi	I	FIAT	508 CS MM BERLINETTA	1935	1,55		FCA
91	Daniele Spataro	I	Eleonora Di Stefano	I	FIAT	1500 CABRIOLET VIOTTI	1937	1,50		FCA
92	Luciano Caporali	I	Daniele Limpido	I	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1939	1,60		FCA
93	X	-	X	-	-	-	-			
94	Giordano Mozzi	I	Stefania Biacca	I	ALFA ROMEO	6C 1500 GS ZAGATO	1933	1,80	1934-36	Chopard
95	William H Binnie	USA	Adam S Binnie	USA	ALFA ROMEO	8C 2300 MONZA	1933	1,80	1934-35	Chopard
96	Jose Ruiz Thiery	E	Javier Rodriguez Zuazo	E	ASTON MARTIN	LE MANS	1933	1,65		
97	Norbert Abel	A	Franz Steinbecher	A	S.I.A.T.A.	FIAT 508 BALILLA SPORT	1933	1,55		
98	Karel Ten Cate	NL	Paul Ten Cate	NL	ASTON MARTIN	LE MANS	1933	1,70	1934	
99	Martin Gruss	USA	Michel Brogard	USA	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1933	1,75		
100	Paul Smeets	NL	Roger Dassen	NL	FIAT	508 BALILLA SPORT Mille Miglia	1933	1,60		
101	Richard Braun	F	Nicolas Plowiecki	F	ASTON MARTIN	LE MANS	1933	1,65		
102	Roderick Jack	GB	Elisabeth Jack	GB	ALFA ROMEO	8C 2300 MONZA	1933	1,75		
103	Clinton Smith	GB	Bradley Smith	GB	MG	K3 MAGNETTE	1933	1,70		
104	Tarek Mahmoud	RL	Gregoire Audi	F	ASTON MARTIN	LE MANS	1933	1,65		
105	X	-	X	-	-	-	-			
106	Osvaldo Peli	I	Francesco Peli	I	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934	1,60		
107	Gian Mario Bariselli	I	Ignazio Mario Marcoccio	I	LANCIA	AUGUSTA	1934	1,55		
108	John Houtkamp	NL	Rutger Houtkamp	NL	LAGONDA	M45 RAPIDE	1934	1,70	1935	
109	Gabriele Di Stefano	I	Luigi Giuffrida	I	LANCIA	ASTURA BERLINA	1934	1,45		
110	Massimo Bettinsoli	I	Daniele Peli	I	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934	1,60		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
111	Jean Marc Krief	F	Matthieu Lamoure	F	ASTON MARTIN	ULSTER	1934	1,70		
112	Marc Lenert	L	Paul Welbes	L	FIAT	508 CS BALLILA SPORT speciale	1934	1,65	1935	
113	Marc Newson	AUS	Charlotte Newson	GB	BUGATTI	Type 59	1934	1,00	SP. L	
114	Marco Gaggioli	I	Giorgio Becchetti	I	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934	1,60		
115	Norbert Roos	D	Miriam Roos	D	BENTLEY	3,5 LITRE VANDEN PLAS	1934	1,65		
116	Dominique Cruyt	B	Julie Cruyt	B	LANCIA	AUGUSTA CABRIOLET	1934	1,55		
117	Fabrizio Di Amato	I	Ugo Maria Brachetti Peretti	I	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934	1,60		
118	Wilhelmus Peters	B	Nelly Peters	NL	LANCIA	AUGUSTA CABRIOLET	1934	1,60	1935	
119	Bernd Dannenmaier	D	Christiane Dannenmaier	D	RILEY	SPRITE PROTOTYPE	1935	1,60		
120	David Reidie	AUS	Leigh Colbert	AUS	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1935	1,60		Chopard
121	Geert Van De Velde	NL	Nicole Paulus	NL	LAGONDA	M45 RAPIDE	1935	1,65		
122	Justin Kennedy	GB	David Long	GB	ASTON MARTIN	ULSTER	1935	1,70		
123	Paolo Carlini	CH	Alessandro Martignoni	I	ALFA ROMEO	6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER	1935	1,65	1955-56	
124	Richard Lisman	USA	Clifton Fink	USA	LAGONDA	M45 RAPIDE	1935	1,65		
125	Winand Cremers	B	Raphael Claes	B	MG	PB	1935	1,55		
126	David Freeman	GB	Russel Busst	GB	ASTON MARTIN	2 LITRE SPEED MODEL “Spa Special”	1936	1,65	1951-52	
127	Franciscus Van Haren	NL	Leonie Hendriks	NL	ALFA ROMEO	8C 2900 BOTTICELLA	1936	1,75	1936	
128	Macko Laqueur	NL	Rob Brouwer	NL	LAGONDA	LG 45	1936	1,65		
129	Robert Blakemore	CND	Gregoren Mark Wood	GB	ASTON MARTIN	2 LITRE SPEED MODEL	1936	1,60		
130	Stefaan Vallaeys	B	Evelyn Moreels	B	FIAT	500 A “TOPOLINO” TESTA SIATA	1936	1,35	1937	
131	Marian Stoch	PL	Bartosz Balicki	PL	ASTON MARTIN	15/98 SHORT CHASSIS	1937	1,00	SP. L	Perlage
132	Dirk De Groen	NL	Alexandra De Groen	USA	BMW	328	1937	1,60		Chopard

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
133	Hannes Winkler	A	Johannes Strohmayer	A	ASTON MARTIN	INTERNATIONAL	1934	1,00	SP. L	RB
134	Dario Giglio	I	Fulvio Giglio	I	LANCIA	APRILIA 1350	1938	1,55		RB
135	Tarcisio Bonomi	I	Simone Bonomi	I	BMW	328	1939	1,60		RB
136	Ian Robertson	GB	Jodie Kidd	GB	BMW	328 "BERLIN-ROM"	1937	1,65		
137	Juan Felipe Garcia	D	Matthew Ivanhoe	USA	BMW	328	1937	1,60		
138	Ugo Amodeo	I	Dario Margaritelli	I	S.S.	JAGUAR 100	1937	1,00	SP. L	
139	Klaus Fröhlich	D	Michael Schröder	D	BMW	328	1937	1,60		
140	Massimo Ermini	I	Lapo Ermini	I	BMW	328 COUPÉ	1937	1,60		
141	Matteo Belotti	I	Emiliano Monella	I	LANCIA	APRILIA	1937	1,55		
142	Wolfgang Obermaier	D	Des Sellmeijer	D	BMW	328	1937	1,60		
143	X	-	X	-	-	-	-			
144	Giuseppe Boscarino	I	Enrico Renaldini	I	FIAT	1100 [508 C] MM BERLINETTA	1938	1,60		
145	Robert Baurdoux	NL	Eric Van Straaten	NL	MG	SA	1938	1,55		
146	Sergio Solero	I	Francesco Botré	I	BMW	328	1938	1,60		
147	Enrico Scio	I	Martina Scio	I	MG	TB	1939	1,60		
148	Luc De Vos	B	Buno Mariens	B	DELAGE	D6 75 SPORT	1939	1,65		
149	Philipp Koch	D	Martin Huber	A	BMW	328	1939	1,60		
150	Pieter van Andrighem	NL	Carola H. Berkel	NL	ZANUSSI	FIAT 500 SPORT	1939	1,55	1949-51	
151	Romolo Becchetti	I	Fabio Becchetti	I	MG	TB	1939	1,60		
152	Stephan Schrauwen	B	Luc Van Rompaey	B	BMW	328	1939	1,60		
153	Hendrik von Kuenheim	D	Carl Christian Jancke	D	BMW	328 SPIDER MILLE MIGLIA	1939	1,70	1940	
154	Antonio Belotti	I	Ugo Gambardella	I	LANCIA	APRILIA CABRIOLET	1940	1,55		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

292
ZH
59295

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
155	Jan Veening	NL	Albertus Ga Dekker	NL	DB	CITROEN SPIDER	1945	1,55	1950	
156	X	-	X	-	-	-	-			
157	J Geza Laqueur	B	Alexandra Laqueur - Nekrasova	RUS	HRG	LE MANS LIGHTWEIGHT	1946	1,00	SP. L	
158	Alberto Palazzani	I	Dong Jun	CN	STANGUELLINI	1100 SPORT	1947	1,65		
159	Aurelio Valentini	I	Carlotta Valentini	I	ROVELLI	TESTADORO 1100 SPIDER CASTAGNA	1947	1,70	1947	
160	Paolo Danieli	I	Riccardo Bailo	I	CISITALIA	202 S MM SPIDER NUVOLARI	1947	1,70		
161	Donald Behrens	USA	Maximilian Behrens	USA	CISITALIA	202 S MM SPIDER	1947	1,75	1947-48	
162	Daniel Von Eerdewijk	NL	X	-	DELAHAYE	135 MS	1947	1,65		
163	Gianfranco Mazzola	I	Alessio De Angelis	I	FIAT-STANGUELLINI	1100 S BARCHETTA ALA D'ORO	1947	1,65		
164	Paul Ockers	NL	Lorenzo Lenarduzzi	NL	FIAT	508 C BERLINETTA ALA D'ORO	1947	1,55	1947	
165	Klaas De Boer	NL	Ton Koolen	NL	TALBOT LAGO	T26 RECORD	1947	1,65		
166	Stefan Rybczynski	D	Sabrina Nebenfuehr	D	ALFA ROMEO	6C 2500 SS SPIDER COLLI	1947	1,65	1948	
167	Steven Snauwaert	B	Guy Vuylsteke	B	HEALEY	DUNCAN DRONE	1947	1,60	1949	
168	Thierry Dehaeck	B	Michael Matthijs	B	CISITALIA	202 S MM SPIDER NUVOLARI	1947	1,70	1949-52	
169	Luigi Ferrari	I	Andreas Halder	D	FIAT	1100 S BERLINETTA "GOBBONE"	1947	1,55		
170	Ton Ottevanger	NL	Tineke Ottevanger-Littooy	NL	CISITALIA	202 S MM SPIDER NUVOLARI	1947	1,75	1947	
171	Haruo Masuda	J	Yoshiko Masuda	J	CISITALIA COLOMBO	1100 SPORT	1948	1,65		
172	Masaaki Kurihara	J	Osamu Matsudo	J	MASERATI	A6 GCS "MONOFARO"	1948	1,70		
173	Rolf Dombrowsky	D	Yvonne Kubitz	D	MOTOR RG (REMO GATTAI)	RG 1 750 SPORT	1948	1,60	1952-53	
174	Johan Story	B	Mark Sels	B	FIAT	1100 S BERLINETTA "GOBBONE"	1948	1,55		
175	Livio Colosio	I	Fabio Colosio	I	FIAT	SIATA 750 SPORT "FENOCCHIO"	1948	1,45	1948-49, 1955	
176	Michele Cibaldi	I	Andrea Costa	I	GILCO MARIANI	FIAT 1100 SPORT	1948	1,70	1949	

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
177	Mark Cooper	GB	Andrew Gandon	GB	CISITALIA	202 S MM SPIDER NUVOLARI	1948	1,70		
178	Simon Fraser	GB	Bernard Leclercq	B	GIANNINI	FIAT 750 SPORT	1948	1,60	1949-50	
179	Stefaan Bettens	B	Charles T Rolls	GB	FIAT	1100 S BERLINETTA MOTTO	1948	1,60	1952	
180	Tjeerd Van Den Berg	NL	Natalie De Haan	NL	CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1948	1,45	1950-52	
181	Tom Vandekerckhove	B	Riet De Vos	B	FIAT	1100 S BERLINETTA "GOBBONE"	1948	1,55		
182	Robert Deenik	NL	Willem Deenik	NL	FIAT	500 B "TOPOLINO"	1948	1,30	1950	
183	X	-	X	-	-	-	-			
184	Ad Branderhorst	NL	Jeroen Branderhorst	NL	ALFA ROMEO	6C 2500 S CABRIOLET TOURING	1942	1,60		V. Trasqua
185	Florian Rajki	CH	Martin Siebenmann	CH	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1947	1,55		V. Trasqua
186	Martien Heinrichs	NL	Bob Nieuwenhuijzen Van Den	B	BENTLEY	MK VII SPECIAL	1948	1,00	SP. L	V. Trasqua
187	Daan Van der Ley	NL	Freek Janssen	NL	PORSCHE	356 A 1500	1953	1,35		V. Trasqua
188	Maurice Roetgering	NL	Gerhardus J.F. Roetgering	NL	PORSCHE	356 1500 SUPER	1953	1,40		V. Trasqua
189	Peter Van Merksteijn	NL	Frans Munsterhuis	NL	PORSCHE	356 A 1600	1957	1,35		V. Trasqua
190	Adolphus Leonardus Jans	NL	Lars Andreas Jans	NL	VERITAS	RS	1949	1,60		
191	Adrian Berry	GB	Hannah Goodman	GB	BRISTOL	400 FARINA	1949	1,45		
192	Gianmarco Rossi	I	Marco Bertocchi	I	LANCIA	APRILIA 1500	1949	1,40		
193	Ioannis Pipilis	GR	Arsenios Sinanoglou	GR	JAGUAR	XK 120 OTS LIGHTWEIGHT	1949	1,50		
194	Job Van Breevoort	NL	Catelijne Van Breevoort	NL	FIAT	1100 B CABRIOLET FARINA	1949	1,40		
195	Luc Brandts	NL	Robert Kools	NL	DAGRADA	FIAT 750 SILURO	1949	1,55	1950	
196	Roland De Boer	NL	Jan De Boer	D	ALFA ROMEO	6C 2500 SS COUPÉ TOURING	1949	1,55		
197	Ronald Brouwer	NL	Jack Gosselink	NL	FIAT MOR & SCA	500 SPORT	1949	1,45	1949-50	
198	Satoshi Koshikawa	J	Yayoi Koshikawa	J	HEALEY	2400 SILVERSTONE D-TYPE	1949	1,55		

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
199	Yasuhiko Yamashita	J	Atsuko Yamaashita	J	STANGUELLINI	1100 SPORT	1949	1,65		
200	Ambrogio Ripamonti	I	Nicoletta Moroni	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1950	1,40		
201	X	-	X	-	-	-	-			
202	Francis Verspeelt	B	Annick Houtsaeger	B	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1950	1,25	1953	
203	Andreas Pohl	D	Nathalie Pohl	D	FERRARI	275/340 AMERICA SCAGLIETTI	1950	1,70	1950>53	
204	Erik Van Dijk	NL	X	-	TALBOT LAGO	T26 GS BERLINETTE	1950	1,65		
205	Frederic Dechamps	B	Jean Thomas	B	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1950	1,25	1950	
206	Giuseppe De Angelis	I	Vincenzo Marini Marini	I	GIAUR	750	1950	1,55	1950>54	
207	Hiroaki Kato	J	Yumiko Kato	J	CISITALIA	202 CABRIOLET	1948	1,35		
208	Ivan Sabbe	B	Laurenz Sabbe	B	ZAGATO	FIAT 1100 E BERLINETTA	1950	1,45	1954	
209	Jerome Jean Haegeli	CH	Laurent Haegeli	CH	TALBOT LAGO	T26 GS	1950	1,65		
210	Jorgen Troelsfeldt	DK	Palle Murmann	DK	BUGATTI	101 C	1950	1,00	SP. L	
211	Norihisa Morita	J	Megumi Morita	J	CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1950	1,45		
212	Pieter Olthof	NL	Lars Olthof	NL	BENEDETTI	GIANNINI FIAT 750 SPORT	1950	1,55	1952	
213	Robert Peil	D	Isabel Peil	D	MASERATI	A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1950	1,55		
214	Robert Van Zyl	ZA	Patricia Margherita Van Zyl	ZA	FERRARI	166 MM BARCHETTA TOURING	1950	1,70		
215	Rudolf W. Hug	CH	Mark Woodhouse	GB	HEALEY	2400 WESTLAND	1950	1,55		
216	Stephen Brauer	USA	Camilla Brauer	USA	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1950	1,40		
217	Steven O'Leary	GB	Robert Eels	GB	HEALEY	2400 SILVERSTONE E-TYPE	1950	1,50		
218	Vincenzo Carlo Invernizzi	I	Stefano Podini	I	ALFA ROMEO	6C 2500 SS CABRIOLET PININ FARINA	1950	1,55		
219	Alexander Ribbink	NL	Volkert Doeksen	NL	CISITALIA	202 SC BERLINETTA PININ FARINA	1950	1,40		
220	Warren Kennedy	GB	Guy James Loveridge	GB	NASH HEALEY	SPORTS 3850 cc	1950	1,45		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

GB WKV 340
506

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
221	Wolfgang Biedermann	D	Thomas Steinke	D	ABARTH-CISITALIA	204 BERLINETTA VIGNALE	1950	1,65	1950	
222	X	-	X	-	-	-	-			
223	Alexandra Klim-Wiren	D	Carl Mikael Wiren	S	NASH HEALEY	SPORTS 3850 cc	1951	1,45		
224	Andrea Marchiori	I	Tiziano Cortella	I	ASTON MARTIN	DB2 VANTAGE	1951	1,45		
225	David Graus	USA	Scott Richter	USA	FRAZER NASH	TARGA FLORIO	1951	1,00	SP. L	
226	Domenico Abbenante	I	Maurizio Lodovisi	I	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1951	1,20		
227	Filippo Tanfoglio	I	Mattia Colpani	I	PAGANELLI	LANCIA 2000 SPORT	1951	1,65		
228	Johan Gitsels	B	Freddy Loix	B	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1951	1,25	1952	
229	Joost Bert	B	Vincent Van Quickenborne	B	HW	ALTA JAGUAR	1951	1,60		
230	Keishi Nakano	J	Yoko Nakano	J	GIAUR	TARASCHI 750 SPORT	1951	1,55	1955	
231	Marco Rollinger	L	Raymond Niesen	L	FERRARI	340 AMERICA BER. VIGNALE	1951	1,65		
232	Paolo Basilico	I	Giorgio Makula	I	ALFA ROMEO	6C 2500 SS VILLA D'ESTE	1951	1,55		
233	Rob Peters	NL	Tinie Peters	NL	S.I.A.T.A.	AMICA 50	1951	1,30		
234	Ettore Prandini	I	Ezio Maiolini	I	ALLARD	K1	1947	1,00	SP. L	UBI
235	Luca Pascolini	I	Joseph Bastianich	USA	HEALEY	2400 SILVERSTONE E-TYPE	1950	1,50		UBI
236	Maria Bussolati Bonera	I	Walter Benzoni	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40	Fem	UBI
237	Paolo Radici	I	Michele Gregis	I	PORSCHE	356 1600	1956	1,35		UBI
238	Karl-Friederich Scheufele	CH	Romain Dumas	-	PORSCHE	550A SPYDER RS	1957	1,65		Chopard
239	Leo Schigiel	USA	Eric Schigiel	USA	CISITALIA	202 SC CABRIOLET	1952	1,35		Chopard
240	John Houghtaling	USA	Franco Valobra	USA	JAGUAR	XK 120 OTS LIGHTWEIGHT	1952	1,50		Chopard
241	X	-	X	-	-	-	-			
242	Achille Donati	I	Patrizia Verzeletti	I	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952	1,45		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
243	Alberto Gnutti	I	Giuliano Gnutti	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1952	1,40		
244	Andreas Geitner	D	Santino Biella	I	LANCIA	AURELIA B21	1952	1,35		
245	William Scheffler	USA	Elisabeth Scheffler	USA	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952	1,45		
246	Flavio Gandolfi	I	Giacinto Savoldi	I	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952	1,45		
247	Cesare Palmieri	I	Alberto Palmieri	I	FIAT	1100 E	1952	1,30		
248	Christian Heumann	D	Volker Dreve	D	ASTON MARTIN	DB2 VANTAGE	1952	1,45		
249	David Wells	USA	Marian Walecki	GB	S.I.A.T.A.	300 BC	1952	1,30		
250	Dieter Kinzer	A	Gabriela Kinzer	A	ALFA ROMEO	1900 C SPRINT TOURING	1952	1,40		
251	Frank Groenewegen	NL	Frederik Groenewegen	D	CISITALIA	202 D 2800 CC	1952	1,70	1952	
252	Hans-Martin Schneeberger	CH	Shirin Schneeberger	CH	JAGUAR	C-TYPE	1952	1,65		
253	Joel Berg	S	Kajsa Berg	S	JAGUAR	C-TYPE	1952	1,70	1953	
254	Juergen Boden	A	Max Werner	D	FERRARI	225 S SPIDER VIGNALE	1952	1,65		
255	Keith Roberts	GB	Richard Milne	GB	ALFA ROMEO	1900 C SPRINT GARA TOURING	1952	1,45		
256	Lauro Gandelli	I	Loris Savaresi	I	LANCIA	ARDEA BERLINA	1952	1,35		
257	Nicola Montevecchi	I	Marco Forti	I	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952	1,45		
258	Paolo Nolli	I	Alberto Orioli	I	F.L. (FIAT LAUREATI)	1100 PROTOTIPO SPORT	1952	1,65	1954>56	
259	Paul Lee	GB	Daniel Lee	GB	PARISOTTO	750 PASQUALIN BARCHETTA	1952	1,55	1952	
260	Pieter De Boer	NL	Chris De Boer	NL	PORSCHE	356 1500 SUPER	1952	1,45	1952	
261	Robert Raeven	NL	Josef Joannes Maria Andrien	NL	PANHARD ET LE-VASSOR	DYNA X86	1952	1,15		
262	Roberto Cerè	I	Antonia Damijanidis	HR	ERMINI	FIAT 1100/103	1952	1,65	1953-54	
263	Takashi Mita	J	Yuichi Oota	J	STANGUELLINI	750 S	1952	1,60	1953>56	
264	Biagio Capolupo	I	Beatrice Saottini	I	PORSCHE	356 1500 SUPER	1952	1,40		

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
265	X	-	X	-	-	-	-			
266	Gregory Johnston	GB	Karin Johnston	GB	JAGUAR	XK 120 OTS	1951	1,40		JD
267	Balaji Ramamoorthy	USA	Ashley Ramamoorthy	USA	PORSCHE	356 1500	1953	1,35		JD
268	Hubert Bonnet	B	Charles De Pauw	B	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1950	1,40		JD
269	Derek Hood	GB	Steven Riedling	GB	JAGUAR	MARK VII	1951	1,30		JD
270	Steve Ward	GB	Josh Ward	GB	JAGUAR	XK 140 SE OTS ROADSTER	1955	1,40		JD
271	Robert Lee	GB	Nigel Lempriere	GB	A.C.	ACE	1954	1,40		JD
272	Ramiro Garza	MEX	Carlo Barel Di Sant'Albano	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1950	1,40		JD
273	Jeff Lotman	USA	Donny Edwards	GB	LINCOLN	CAPRI	1954	1,45		JD
274	Ted Marlow	USA	Kent Thirley	GB	JAGUAR	XK 140 SE DROP HEAD COUPÉ	1955	1,40		JD
275	Michael Nicholls	GB	James Henwood-White	AUS	AUSTIN HEALEY	100 M	1956	1,35		JD
276	Stephan Joebstl	A	Hermann Joebstl	A	JAGUAR	C-TYPE	1952	1,65		JCL
277	Marco Vanoli	CH	Cornelia Vanoli	CH	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 IV SERIE	1954	1,40		JCL
278	Thomas Limberger	D	Robert Schimanko	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954	1,40		JCL
279	Michael Knaepple	D	Stefan Stotz	D	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1950	1,40		Knaepple
280	Josef Peter Reichenberger	D	Josef Reichenberger	D	AUSTIN HEALEY	100/6	1957	1,35		Knaepple
281	X	-	X	-	-	-	-			
282	Ivana Cattazzo	I	Sabrina Bignotti	I	FIAT	500 C "TOPOLINO"	1953	1,20		Fem
283	Akihiro Yukawa	J	Yoko Yukawa	J	JAGUAR	XK 120 DROP HEAD COUPÉ	1953	1,40		
284	Ananda Covindassamy	F	Ranga Covindassamy	USA	OSCA	MT4 1450 2AD	1953	1,65		
285	Arnold Meier	CH	Markus U. Diethelm	CH	FERRARI	250 MM BERLINETTA PININFARINA	1953	1,60		
286	Charles Joice	GB	Mark Mitchell	IRL	FRAZER NASH	LE MANS COUPE	1953	1,45		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

22

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
287	Daniel Schlatter	CH	Jalil Nekmouche	MA	AUSTIN HEALEY	100 S	1953	1,50		
288	Donald Murray	USA	Sheldon Zide	USA	ZAGATO	SIATA 1400 SPORT	1953	1,40	1954-55	
289	Enzo Moroni	I	Federico Moroni	I	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT PININFARINA	1953	1,35		
290	Franco Indaco	I	Simone Massarelli	I	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 III SERIE	1953	1,40		
291	Frans Heijstee	NL	Aart Bezemer	NL	ALFA ROMEO	1900 C SPRINT TOURING	1953	1,45	1953	
292	Hidemoto Kimura	J	Tetsu Kurosawa	J	OSCA	MT4 1500 2AD	1953	1,65		
293	Jan Veening	NL	Peter Deelstra	NL	LANCIA	AURELIA B22	1953	1,25		
294	Johannes Zieser	A	Gerhard Lindner	A	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1953	1,45		
295	John Harold Barrett	USA	Lindsay Christine Barrett	USA	FIAT	1100/103 BERLINA	1953	1,30	1956-57	
296	Lindsay Gray	GB	John Watson	GB	PORSCHE	356 PRE A	1953	1,35		
297	Marcello Gavio	I	Piero Pissavini	I	FERRARI	250 MILLE MIGLIA SPIDER VIGNALE	1953	1,65	1954	
298	Matthew Collings	GB	David Large	GB	HWM	CADILLAC	1953	1,00	SP. L	
299	Michael Cantillon	GB	John Self	GB	NASH HEALEY	SPORTS 4138 Cc	1953	1,45		
300	Michael Stehle	GR	Mathias Lukas	D	FERRARI	375 MM SPIDER PININ FARINA	1953	1,60		
301	Niels Borum	DK	Christian Daluiso	DK	OLDSMOBILE	88	1953	1,25		
302	Sabine Goethals	B	Sylvie De Meuleneere	B	FIAT	8V	1953	1,50	1953-54	Fem
303	Spencer Croul	USA	Natalie Croul	USA	ZAGATO	FIAT 8V	1953	1,50	1955>57	
304	Stefano Brendolan	I	Marco Corbetta	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1953	1,40		
305	Werner Van Dyck	B	Paul Daems	B	SIMCA	ARONDE	1953	1,30		
306	X	-	X	-	-	-	-			
307	Antonio Rossi	I	Rudy Briani	I	FIAT	8V	1952	1,45		FCA
308	Antonio Carrisi	I	Matteo Piotto	I	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1955	1,35		FCA

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
309	Carlo Ducci	I	Helio Ascari	BR	LANCIA	AURELIA B24 SPIDER	1955	1,35		FCA
310	Fabrizio Curci	I	FCA	-	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1956	1,35		FCA
311	Hans Hamer	D	Hossein Niemann	D	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1956	1,35		FCA
312	Francois Sallin	CH	Luigi Carosella	CH	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT	1956	1,35		FCA
313	Jean Luc Papaux	CH	Philippe Muller	CH	ALFA ROMEO	GIULIETTA SEBRING	1956	1,45		FCA
314	Aart Van Bochove	NL	Ton Roks	NL	JAGUAR	XK 120 OTS LIGHTWEIGHT	1949	1,40		Vredestein
315	Mark Geessink	NL	Edwin Lammertink	NL	ABARTH	FIAT 1400 BERLINETTA TOURING	1950	1,45	1952	Vredestein
316	Michiel Bakker	NL	Jaques Walch	NL	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 III SERIE	1953	1,40		Vredestein
317	Jochen Mass	D	Artur Bechtel	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Vredestein
318	Harmen Van Putten	NL	Delio Alessandroni	I	ROVER	75	1955	1,25		Vredestein
319	Werner Budding	NL	Michiel Oortman Gerlings	NL	SAAB	93	1956	1,15		Vredestein
320	Theo Bean, Jr.	USA	Ann Bean	USA	FERRARI	500 MONDIAL	1954	1,70	1954-55	Chopard
321	Simone Beltrame	I	Enrico Ceccon	I	LANCIA	APRILIA 1500	1949	1,40		RB
322	Aurelio Carlin	I	Laura Carrara	I	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1956	1,35		RB
323	Umberto Chiarva	I	Martina Cussino	I	LANCIA	AURELIA B24 SPIDER	1955	1,35		
324	Angelos Papadimitriou	GR	Andrea Rosana Da Rocha	BR	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955	1,40		
325	X	-	X	-	-	-	-			
326	Mario Boglioli	I	Enrica Pezzia	I	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954	1,65		
327	Chris Au	HK	Dolores Au	SGP	OSCA	MT4 1100 2AD	1954	1,70	1955>57	
328	Gian-Pietro Rossetti	CH	Werner Kummer	CH	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954	1,65		
329	Giuseppe Casali	I	June Morosini	I	ALFA ROMEO	1900 C SPRINT CABRIOLET	1953	1,00	SP. L	
330	Kazumi Araki	J	Nao Mizumoto	J	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1954	1,40		

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
331	Kevin Wood	NZ	Augustin Sabatié-Garat	F	MASERATI	A6GCS FIANDRI	1954	1,65		
332	Loris Gianotti	CH	Mauro Capiaghi	CH	PORSCHE	356 1500	1954	1,35		
333	Luca Mario Antonio Begni	I	Mario Ronzoni	I	FIAT	1100/103 TV COUPE PININ FARINA	1954	1,40	1955-56	
334	Luigi Zampaglione	I	Claudio Filippini	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1954	1,40		
335	Marco Merati Foscarini	I	Anna Maria Kanakis	I	PORSCHE	356 PRE A	1954	1,35		
336	Remon Leonard Vos	CZ	Roman Hendrik Jung	CZ	FERRARI	250 GT EUROPA	1954	1,40		
337	Mark Thieme	Nl	Toine van Ooijen	NL	AUTOBLEU	750	1954	1,35	1954-55	
338	Maurizio Zanni	MC	Luca Stefanini	I	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1954	1,35		
339	Ralph Dolega	D	Brigitte Schaaf Dolega	D	BIANCHI PANHARD	ITALFRANCE 750 S COLLI	1954	1,50	1954-55	
340	Robert Defares	NL	Volkert Struycken	NL	FERRARI	750 MONZA SPIDER SCAGLIETTI	1954	1,60		
341	Robert Van Keilegom	B	Marc Hens	B	JAGUAR	XK 120 SE OTS ROADSTER	1954	1,40		
342	Tadeusz Koziol	PL	Monika Sikora	PL	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954	1,40		
343	Luigi Mion	I	Antonio Auricchio	I	JAGUAR	XK 120 OTS ROADSTER	1954	1,40		
344	X	-	X	-	-	-	-			
345	Toto Wolff	A	Aldo Costa	I	MERCEDES-BENZ	300 SL W 194 PROTOTYPE	1952	1,70	1952	Mercedes
346	Marcus Breitschwerdt	D	David Williams	GB	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954	1,40		Mercedes
347	Thomas Duvenbeck	D	Stefan Buchner	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Mercedes
348	Bernd Maylander	D	Roberto Chinchero	I	MERCEDES-BENZ	300 SL	1955	1,30		Mercedes
349	Thomas Ammann	D	Gorden Wagener	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Mercedes
350	Christian Hupertz	D	Jens Thiemer	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Mercedes
351	Matthias Malmedie	D	Thomas Weber	D	MERCEDES-BENZ	190 SL	1955	1,35		Mercedes
352	Gregor Schulz	D	Jens Nawrotzky	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956	1,40		Mercedes

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

ITALICUM
Mille Miglia 2016
1000 MIGLIA
1000MIGLIA.NL
201
AM-35-70

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
353	Timo Friedmann	D	Fabian Hoberg	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1957	1,40		Mercedes
354	Yoshi Kimura	J	Ellen Lohr	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Mercedes
355	Krysztof Weka	PL	Dorota Weka	PL	ASTON MARTIN	DB 2/4	1955	1,35		Perlage
356	Juergen Strasser	D	Andrea Strasser	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1954	1,40		Kienle
357	Matthias Doerfler	D	Johanna Niedere	D	MASERATI	A6 G 54 BERLINETTA ZAGATO	1955	1,45		Kienle
358	Detlef Kloss	D	Helmuth Vogt	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Kienle
359	Adrian Sutil	D	Martin Utberg	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Kienle
360	Viktor Willgerodt	D	Thomas Bodenstein	D	MERCEDES-BENZ	220 A	1955	1,30		Kienle
361	Giulio Olivini	I	Graziella Santangelo	I	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1954	1,45		Mak
362	Bruno Piccinini	I	Massimo Mazzoni	I	MARIANI-COLOM-BO	LANCIA ARDEA 750 S	1954	1,45		Mak
363	Richard Bergsma	NL	Luciano Pasqualin	I	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 VI SERIE	1957	1,40		Mak
364	X	-	X	-	-	-	-			
365	Pierluigi Boglioli	I	Guido Capelli	I	ERMINI	357 SPORT	1955	1,65	1955-56	
366	Alessandro Franzi	I	Andrea Biasia	I	A.C.	ACE	1955	1,40		
367	Attilio Bonetti	I	Corrado Zobbio	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT	1955	1,35		
368	Baptiest Coopmans	NL	Robert Fluttert	NL	MG	MAGNETTE ZA	1955	1,25		
369	Daniel Rollinger	L	Paul Flesch	L	OSCA	MT4 1100 2AD	1955	1,70	1955>57	
370	Davide Parmegiani	I	Monica Bonzi	I	ALFA ROMEO	1900 C SS ZAGATO	1955	1,40		
371	Dino Tabacchi	I	Emanuele Tabacchi	I	PORSCHE	550 SPYDER RS	1955	1,65		
372	Dominiek De Clerck	B	Veronique Santes	B	MASERATI	150 S	1955	1,60		
373	Ermanno Gnutti	I	Andrea Russo	I	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1955	1,35		
374	Filippo Ciocca	I	Anna Levorato	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955	1,40		

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
375	Gaby Bezemer-Baaten	NL	Bodie Hage	NL	PEUGEOT	203	1955	1,30		
376	Adrian Gattiker	CH	Oliver Sellnick	D	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198 LEICHTBAU	1955	1,450	1957	
377	Gerard Bas	NL	Lieven Goeman	B	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1955	1,45		
378	Gerry Mcmanus	IRL	Mark Mcmanus	IRL	PORSCHE	550 SPYDER RS	1955	1,65		
379	Giordano Gnutti	I	Stefania Gnutti	I	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1955	1,35		
380	Giustino De Sanctis	I	Alessandro de Sanctis	I	LANCIA	AURELIA B24 SPIDER	1955	1,35		
381	Glauco Cavaciuti	I	Kenichi Goto	J	FERRARI	250 GT EUROPA	1955	1,40		
382	Gregor Fisken	GB	Robert Fellowes	GB	ASTON MARTIN	DB3S	1955	1,60		
383	James Cochrane	GB	Timothy Stokes	GB	HWM	JAGUAR 3400 CC	1955	1,70	1956	
384	Jan Ten Cate	NL	Bert Palsrok	NL	ASTON MARTIN	DB 2/4	1955	1,35		
385	Janet Bas Van Oijen	NL	Stefanie Bas Van Den Broek	NL	TRIUMPH	TR 2 SPORTS	1955	1,45		Fem
386	Joerg Holleis	A	Reinhold Bauer	A	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1955	1,45	1956	
387	John Barbour	GB	Darren Comber	GB	A.C.	ACE	1955	1,40		
388	Juergen Escher	D	Hans Peter Baldinger	D	FIAT	1100/103 TV TRASFORMABILE	1955	1,35		
389	Kenneth Shanley	USA	Enrique Barreto	C	ALFA ROMEO	1900 SUPER	1955	1,30		
390	Davide Bizzi	I	Niccolò Bizzi	I	LANCIA	AURELIA B24 SPIDER	1955	1,35		
391	Quirino Gnutti	I	Carlo Bajetti	I	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955	1,40		
392	Luca Taino	I	Sandro Fratini	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		
393	Marc Behaegel	B	Lorraine Rosenblum	USA	ZAGATO	FIAT 8V	1955	1,50	1955-56	
394	Mark Aldridge	GB	Nicola Aldridge	GB	A.C.	ACE	1955	1,45	1956	
395	Mark H.B. Wegh	NL	Charlotte Baker E/V Wegh	NL	PORSCHE	550 SPYDER RS	1955	1,70	1957	
396	Michael Foerster	CH	Matthias Mueller	CH	FIAT	600	1955	1,15		

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
397	Norbert Peeters	B	Louis Peeters	B	MARINO (BRANDOLI)	FIAT 1100 SPIDER	1955	1,60	1955-56	
398	Paolo Berton	I	Laura Caccaro	I	MASERATI	150 S	1955	1,65	1956	
399	Paul F. Schouwenburg	NL	Olivier Schouwenburg	NL	FERRARI	250 GT EUROPA	1955	1,40		
400	Philip Cracco	B	Peter Gitsels	B	PORSCHE	550 SPYDER RS	1955	1,70	1956	
401	Loris Beghetto	I	Giancarlo Giacomello	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		
402	Rik Ruebens	B	Sylvie Dekien	B	OSCA	MT4 1450 2AD	1955	1,70	1957	
403	Robin Pinchbeck	GB	Peter Pinchbeck	GB	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 IV SERIE	1955	1,40		
404	Stephen Dixon	GBM	John Gautrey	CND	MG	A	1955	1,40	1957	
405	Stephen Owens	GB	Jon Scott-Nelson	GB	AUSTIN HEALEY	100 S	1955	1,50		
406	Thomas Zettl	CH	Simon Mueller	CH	TRIUMPH	TR 2 SPORTS	1955	1,45		
407	Wim Van Gierdegom	B	Tom de Gres	B	PORSCHE	550 SPYDER RS	1955	1,65		
408	Wolf-Dieter Baumann	A	Gerhard J. Gallmann	D	MASERATI	200 SI	1955	1,65	1956-57	
409	Paolo Bucchi	I	Maria Angela Snelli	I	AUSTIN HEALEY	100/4	1955	1,35		
410	Albert Carreras	E	Jordi Pascual Forcada	E	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955	1,40		Chopard
411	David Hu	HK	Huilin Hu	CN	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT	1956	1,35		Chopard
412	Claudio Roddaro	B	Marie-Charlotte Vananty	CH	PORSCHE	550A SPYDER RS	1957	1,65		Chopard
413	X	-	X	-	-	-	-			
414	Maria Gaburri	I	Luigia Gaburri	I	ABARTH	FIAT 750 GT ZAGATO	1956	1,30	1957	Fem
415	Carl Hoehner	NL	Arjen Schepen	NL	ALFA ROMEO	1900 C SUPER SPRINT TOURING	1956	1,35		
416	Christian Gabka	D	Sebastian Gabka	D	FERRARI	250 GT COUPÉ	1956	1,40		
417	Clive Beecham	GB	Lincoln Small	GB	JAGUAR	D-TYPE	1956	1,60		
418	David Atcherley	USA	Richard Poole	GB	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT VELOCE	1956	1,45	1957	

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

228
228
ZH·5977

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
419	Francesco Gussago	I	Massimo Gussago	I	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956	1,35		
420	Jaqueline Pohl	D	Thomas Fischer	D	FERRARI	250 GT BOANO	1956	1,45	1957	
421	John Bernt	NL	Teunis Bernt	NL	STUDEBAKER	GOLDEN HAWK	1956	1,45		
422	John Devine	USA	Alan Matthews	GB	FERRARI	500 TR SPIDER SCAGLIETTI	1956	1,60		
423	John Pyle	GB	Daisy Pyle	C	SUNBEAM	RAPIER MK 1	1956	1,30		
424	Jutta Krueger	D	Jens Krueger	D	BMW	507 TOURING SPORT	1956	1,35		
425	Klaus Schildbach	D	Christian Plagemann	D	MERCEDES-BENZ	180 D	1956	1,35	1955	
426	Lou Jedeloo	NL	Hette Mollema	NL	RENAULT	DAUPHINE	1956	1,15		
427	M. Selim Ozgorkey	TR	Selen Ozgorkey	TR	FORD	THUNDERBIRD	1956	1,35		
428	Mario Tomasoni	I	Annamaria Morandi	I	COOPER	JAGUAR SPORT	1956	1,60		
429	Mark Reynolds	GB	Joshua Reynolds	GB	VOLKSWAGEN	1200 MAGGIOLINO	1956	1,25		
430	Markus Joerg	CH	Franz Aschwanden	CH	LOTUS	ELEVEN CLIMAX	1956	1,55		
431	Matteo Soregaroli	I	Maurizio Soregaroli	I	MERCEDES-BENZ	190 SL	1956	1,35		
432	Michael Kwee	HK	Paul Chia	SGP	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956	1,40		
433	Dirk Tom Posner	CH	Alexander Becker	D	JAGUAR	XK 140 OTS ROADSTER	1956	1,40		
434	Pierangelo Mandotti	I	Franco Pilenga	I	AUSTIN HEALEY	100/4	1956	1,35		
435	Pierre Mellinger	CH	Tommaso Gelmini	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956	1,45	1956-57	
436	Remco Vos	NL	Erik De Voogd	NL	SALMSON	2300 SPORT	1956	1,35		
437	Renato Gnutti	I	Benedetta Gnutti	I	PORSCHE	356 A 1500 GS CARRERA	1956	1,45		
438	Simon Patrick Jones	GB	Michael Anthony Burdon	GB	A.C.	ACECA	1956	1,35		
439	Paolo Di Benedetto	I	Piergiuseppe Biandrino	I	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1956	1,40		
440	Vincenzo Bricchetti	I	Lorenzo Bricchetti	I	STANGA	750 S	1956	1,50	1957	

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
441	Stephen Bruno	USA	Kim Bruno	USA	FERRARI	250 GT BOANO	1956	1,40		Chopard
442	Marcello Maffeis	I	Zhaomin Dong	CN	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 VI SERIE	1957	1,40		
443	Theo Bean	USA	Patrick Bean	USA	KURTIS CHRYSLER	500X "CABALLO II"	1957	1,65	1957	Chopard
444	Thomas Sargeant	USA	Stephen Brooks	USA	LANCIA	APPIA GTZ	1957	1,35		Chopard
445	Yoichi Sato	J	Mitsui Sato	J	BANDINI	750 SPORT INTERNAZIONALE	1957	1,45		
446	Joergen Witting	DK	Casper Andrup Larsen	DK	RENAULT	4CV	1957	1,20		
447	Edoardo Tabacchi	I	Antonino Geronimo La Russa	I	PORSCHE	356 A 1500 SPEEDSTER CARRERA GT	1957	1,45		
448	Emil Schweizer	CH	Roger Baumann	CH	FORD	TAUNUS 15M	1957	1,30		
449	Federico Frojo	I	Dario Romanelli	I	ABARTH	FIAT 750 GT ZAGATO	1957	1,25		
450	Pim Van De Werd	NL	Peter Koenekoop	NL	BORGWARD	ISABELLA TS	1957	1,25		
451	Giovanni Alborghetti	I	Claudio Gambari	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA BERLINA	1957	1,30		
452	Guy Gervais	CND	Louis Grenier	CND	CITROEN	DS 19	1957	1,25		
453	Takashi Watanabe	J	Mitsui Nakane	J	BANDINI	750 SPORT INTERNAZIONALE	1957	1,45		
454	Ronald Kempenaar	NL	Cornelis Kempenaar	NL	ALPINE	A 106 MILLE MIGLIA	1957	1,30		
455	Pierre Andrè Buehler	CH	Eric Mischler	CH	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1957	1,35		
456	Yasutaka Kobayashi	J	Junko Kobayashi	J	A.C.	ACE	1957	1,40		
457	Sandro Marco De Poli	I	Gabriele De Poli	I	AUSTIN HEALEY	100/6	1957	1,35		
458	Karl-Helmut Larkamp	D	Beate Larkamp	D	MERCEDES-BENZ	190 SL	1957	1,35		
459	Corrado Galloni	I	Roberta Ponzi	I	LANCIA	AURELIA B24 S CONVERTIBILE	1957	1,00	SP. L	
460	Roberto Angelino	I	Edoardo Angelino	I	AUSTIN HEALEY	100/6	1957	1,35		

ORDINE DI PARTENZA PROGRESSIVO

PROGRESSIVE STARTING LIST

N°	PILOTA *DRIVER*	NAZ. *NAT.*	CO-PILOTA *CO-DRIVER*	NAZ. *NAT.*	MARCA *BRAND*	MODELLO *MODEL*	ANNO *YEAR*	COEF. *COEF.*	MM '27-'57	SPONSOR TEAM
1M	Ten. Gen. Mario Righele	I	V.F. Renato Reggani	I	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952	1,35		V.M.
2M	C.le Massimo Zanin	I	C.le Marco Friso	I	FIAT	AR 51 CAMPAGNOLA	1952	1,30	MM	V.M.
3M	Serg. Mariano Bellin	I	C.le Roberto Albertini	I	FIAT	AR 51 CAMPAGNOLA	1952	1,30		V.M.
4M	Cap. Sergio Buraccini	I	C.le Cosimo Convertini	I	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952	1,35	MM	V.M.
5M	C.le Ermanno De Angelis	I	Sold.Antonio Avallone	I	FIAT	520 TORPEDO	1928	1,65		V.M.
6M	Sold. Angelo Zanutel	I	Magg. Domenico Colella	I	FIAT-NSU	508 C "NUOVA BALILLA"	1939	1,55		V.M.
7M	Brig. Gen. Giovanni Sperotto	I	Magg. Gen. Giovanni Piepoli	I	MG	TB	1939	1,60		V.M.
8M	C.M. Fabio Spatafora	I	Brig. Gen. Francesco Roselli	I	FIAT	1100 B	1948	1,30		V.M.
9M	C.le Sergio Franzoni	I	Gen. C.A. Giuseppe Maggi	I	MG	A	1957	1,35		V.M.
10M	Ten. Fabio La Penna	I	Ten. Giorgio Onori	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT	1957	1,35		V.M.

MM = automobili partecipanti alla Mille Miglia 1927-1957 / *Cars partecipants Mille Miglia 1927-1957* (tot. 90).
Fem = equipaggi femminili / female crews (tot. 5).
SP.L = Special List: vetture non incluse nell'elenco Mille Miglia, selezionate dal Comitato Operativo (tot. 19)
Cars not included in the Mille Miglia list, selected by the Operating Committee.
VM = Veicoli militari/*Military Vehicles* (tot. 10)

Catalogo ufficiale della Mille Miglia 2017/*Official Catalogue Mille Miglia 2017*

Direttore responsabile/*Managing director*
Paolo Mazzetti

Direzione editoriale/*Editorial director*
Alberto Armanini

Testi/*Texts*
Alberto Armanini, Daniele Bonetti, Paolo Mazzetti

Fotografie/*Photography by*
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),
Luigi Angelo Cocca, Roberto Deias, Franco Lucini, Paolo Mazzetti, René Photo Collections Cars, Susanna Serri

Copertina/*Cover*
Pino Baretto – Beat37 Ltd.

Traduzioni/*Translations*
Barons ILC di Paletta Maria Teresa & C. Sas
Saskia Stoeckelmann

Editore

1000 Miglia srl
Via Enzo Ferrari 4/6 - 25135 Brescia - Italia
TEL: 030 2318205
info@1000miglia.it
www.1000miglia.it

Registrato presso Tribunale di Brescia/*Registered at Tribunale di Brescia*

Impaginazione grafica e stampa/*Layout and printed by*
Officine Grafiche Staged
San Zeno Nav. (Bs, Italia)
www.staged.it