



®  
 catalogo  
 ufficiale 2011

MILLE MIGLIA OFFICIAL CATALOGUE

12 > 15 maggio



*Chopard*

STEFANO RICCI



Indice/CONTENTS

1.

LE PAROLE DI BENVENUTO WORDS OF WELCOME

Messaggi di saluto Greetings

4

7

2.



LE PAGINE DELLA LEGGENDA MM: THE LEGEND

Albo d'oro Honor Roll

Enzo Ferrari, le Ferrari e la Mille Miglia Enzo Ferrari and the MM

Testimone alla Mille Miglia del 1951 A spectator at the 1951 MM

Il Biondo, quattro vittorie a cavallo di una guerra

"Il Biondo": four MM Victories on fither side of the war

20

22

25

34

39

3.



LA MILLE MIGLIA 2010 THE MILLE MIGLIA 2010

La classifica ufficiale Official Rankings

42

45

4.



LA MILLE MIGLIA 2011 THE MILLE MIGLIA 2011

Comitato Organizzatore Organizing Committee

Comitato d'Onore Honor Committee

Al volante delle Mille Miglia At the Wheel of the Mille Miglia

56

59

61

62

Il gruppo di lavoro <b>The Team</b>	63
Un'edizione nuova per vivere le emozioni di sempre	66
<b>A new edition to relive emotions from the past</b>	
Il saluto a Luciano Viaro <b>The Mille Miglia salutes a champion</b>	69
Requisiti e coefficienti <b>Entry Requirements and Coefficients</b>	70
I criteri di iscrizione 2011 <b>2011 Car Selection Criteria</b>	74
Il programma <b>The Programme</b>	79
Il percorso <b>The Route</b>	82
Ferrari Tribute to 1000 Miglia	84
Asta Lankes <b>Lankes Auction</b>	86
Il Museo Mille Miglia <b>The Mille Miglia Museum</b>	88
Il Museo Casa Enzo Ferrari <b>The Enzo Ferrari Home-Museum</b>	91
Le bellezze del territorio <b>The beauty of the Land</b>	92
MM North America Tribute	96
La Festa Mille Miglia	98
Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy	100
Merchandising	101
Joint Presenting Sponsors	103
Alfa Romeo	104
Mercedes-Benz	118
BMW	128
Jaguar	136
Bugatti	146
Porsche	156
Volkswagen	166
Audi	174
Bentley	182
Altre vetture storiche <b>Other Classic Cars</b>	191

5. 218

I PARTNER DELLA FRECCIA ROSSA **THE PARTNERS**

6. 233

LE 375 AUTO AL VIA **375 CARS AT THE STARTING LINE**

Le protagoniste di quest'anno **This year competitors** 234



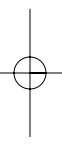
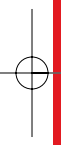
## Indice/CONTENTS

Messaggi di saluto <i>Greetings</i>	4
Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano <i>President of the Republic</i>	7
Presidente del Senato della Repubblica Renato Schifani <i>President of the Italian Senate</i>	8
Presidente della Camera dei deputati Gianfranco Fini <i>President of the Italian Chamber of Deputies</i>	8
Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta <i>Under-Secretary to the President of the Council's Office</i>	9
Ministro degli Affari Esteri Franco Frattini <i>Italian Minister for Foreign Affairs</i>	9
Ministro dello Sviluppo economico Paolo Romani <i>Italian Minister for Economic Development</i>	10
Ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo <i>Italian Minister for the Environment</i>	10
Ministro per i Rapporti con le Regioni Raffaele Fitto <i>Italian Minister for Regional Relation</i>	11
Ministro del Turismo Michela Vittoria Brambilla <i>Italian Minister for Tourism</i>	11
Presidente dell'Automobile Club d'Italia Enrico Gelpi <i>President, Automobile Club d'Italia</i>	13
Presidente dell'Automobile Club di Brescia Aldo Bonomi <i>President, Automobile Club Brescia</i>	13
Sindaco di Brescia Adriano Paroli <i>Mayor of Brescia</i>	14
Sindaco di Roma Giovanni Alemanno <i>Mayor of Rome</i>	14
Presidente Banco di Brescia Franco Polotti <i>President, Banco di Brescia</i>	15
Presidente Bresciatourism Paolo Rossi <i>President, Bresciatourism</i>	15
Presidente del Comitato Organizzatore MM Alessandro Casali <i>President, Mille Miglia Organizing Committee</i>	17
Segretario Generale del Comitato Organizzatore Sandro Binelli <i>Secretary General, Mille Miglia Organizing Committee</i>	17



le PAROLE di  
benvenuto

WORDS OF WELCOME



# Giorgio Napolitano

Presidente della Repubblica Italiana

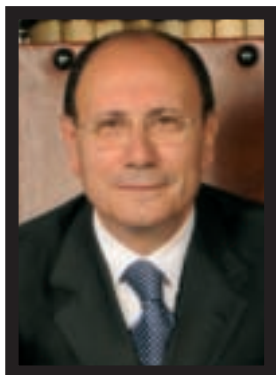


Un punto di forza del nostro paese è nella cultura della creatività, che deve far considerare grande il potenziale delle nostre imprese e del nostro lavoro. E in questo nuovo esprimersi della creatività italiana rivive la forza di una tradizione, di un patrimonio e di una sensibilità cui dobbiamo dedicare ben maggiore attenzione.

» THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC

ONE OF OUR COUNTRY'S GREAT STRENGTHS IS ITS CULTURE OF CREATIVITY, WHICH MUST SURELY AMPLIFY THE POTENTIAL OF OUR ENTERPRISES AND LABOR. AND THIS NEW EXPRESSION OF ITALIAN CREATIVITY IS REVIVING THE FORCE OF TRADITION, OF A HERITAGE AND SENSIBILITY TO WHICH WE MUST DEDICATE MORE ATTENTION.

## Renato Schifani



La manifestazione coinvolge un pubblico molto vasto interessato a quel mondo dei motori che è sia uno dei settori primari della nostra economia, sia parte della storia e della cultura nazionale, grazie alla creatività dei tanti che l'hanno resa un'eccellenza italiana. Auguro ogni successo alla manifestazione, invio un cordiale saluto a tutti i partecipanti e a coloro che vi hanno profuso il loro impegno

PRESIDENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

THE EVENT ENGAGES HUGE NUMBERS OF PEOPLE INTERESTED IN THE AUTOMOTIVE WORLD, WHICH IS BOTH ONE OF OUR ECONOMY'S MAIN INDUSTRIES AND PART OF OUR HISTORY AND CULTURE, THANKS TO THE CREATIVITY OF MANY WHO HAVE MADE IT A FOCUS OF ITALIAN EXCELLENCE. I WISH THE EVENT EVERY SUCCESS AND EXTEND WARM GREETINGS TO ALL THE PARTICIPANTS AND TO EVERYONE WHO HAS WORKED TO MAKE IT HAPPEN.

President of the Italian Senate

## Gianfranco Fini



La 1000 Miglia, dalla sua nascita come corsa competitiva, ha sempre mirato a trasmettere il fondamentale messaggio dell'Unità nazionale, costituendo nel contempo un eccezionale laboratorio della tecnologia italiana e una vetrina straordinaria delle sue realizzazioni. Oggi è una manifestazione che ridesta anche storiche passioni popolari.

PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

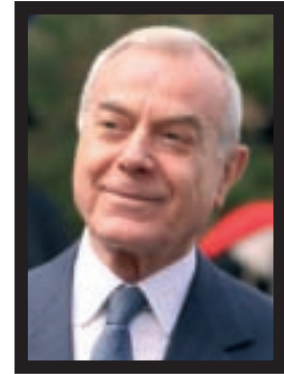
THE MILLE MIGLIA HAS ALWAYS TRIED TO CONVEY A BASIC MESSAGE OF NATIONAL UNITY AND HAS BEEN BOTH AN EXCEPTIONAL LABORATORY OF ITALIAN TECHNOLOGY AND AN EXTRAORDINARY SHOWCASE OF ITS ACHIEVEMENTS. TODAY IT IS ALSO AN EVENT THAT REAWAKENS LONGSTANDING POPULAR SENTIMENT.

President of the Italian Chamber of Deputies



## Gianni Letta

Sono lieto di entrare nel Comitato d'Onore e inviare il mio saluto dal Catalogo Ufficiale. Le immagini dell'anno scorso, con le tante splendide auto d'epoca, e le numerose e qualificate partecipazioni, ci ricordano la straordinaria magia e il particolare prestigio internazionale che la Mille Miglia regala ogni anno al nostro Paese e non solo in campo automobilistico, oggi come 84 anni fa!



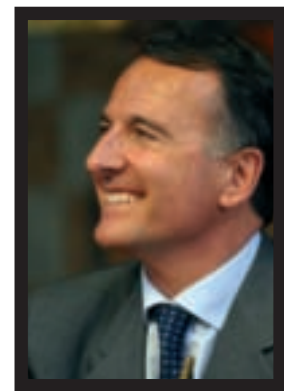
SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO

I AM DELIGHTED TO HAVE JOINED THE HONOR COMMITTEE AND BE SENDING MY GREETINGS TO THE OFFICIAL CATALOGUE. THE IMAGES OF LAST YEAR, WITH SO MANY SPLENDID VINTAGE CARS AND SKILLED PARTICIPANTS, REMIND US OF THE EXTRAORDINARY MAGIC AND SPECIAL INTERNATIONAL PRESTIGE THAT THE MILLE MIGLIA BRINGS OUR COUNTRY EVERY YEAR – AND NOT ONLY IN THE FIELD OF MOTOR RACING - TODAY AS IT DID 84 YEARS AGO!

Under-Secretary to the President of the Council's Office

## Franco Frattini

Nell'anno in cui l'Italia compie 150 anni la Mille Miglia ne compie 84. Ha attraversato ben più della metà della storia unitaria del nostro Paese. E oggi, anche grazie a chi l'ha saputa far crescere in questi ultimi tempi, è uno dei nostri simboli più amati e conosciuti nel mondo. Un insieme unico di storia ed eccellenza, di passione e ragione. È una "leggenda" che appartiene a tutti e che ci rappresenta nel mondo.

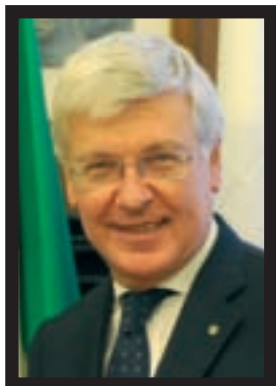


MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

THE YEAR OF ITALY'S 150TH ANNIVERSARY IS THE MILLE MIGLIA'S 84TH. IT HAS THUS SEEN MORE THAN HALF OF THE HISTORY OF UNITED ITALY. THANKS IN PART TO THOSE WHO HAVE HELPED IT GROW IN RECENT YEARS, THE RACE IS NOW ONE OF OUR BEST LOVED NATIONAL EMBLEMS AND ONE OF THE BEST KNOWN ABROAD. THIS UNIQUE DISTILLATION OF HISTORY AND EXCELLENCE, PASSION AND REASON, IS A LEGEND THAT BELONGS TO US ALL AND THAT REPRESENTS US TO THE WORLD.

Italian Minister for Foreign Affairs

## Paolo Romani



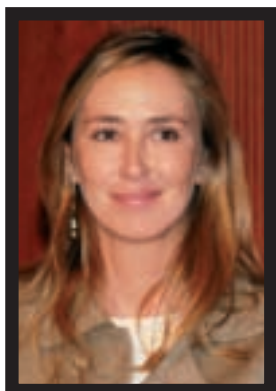
È sempre per me un piacere sottolineare un SUCCESSO del Made in Italy. Quando poi questo si abbina ad un marchio così prestigioso come quello della Mille Miglia, conosciuto ed apprezzato in tutto il mondo, lo faccio con particolare orgoglio: una felice unione tra passato e futuro, tra innovazione tecnologica e storia italiana. Auguri!

MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

IT'S ALWAYS A PLEASURE FOR ME TO DRAW ATTENTION TO A MADE IN ITALY SUCCESS. AND WHEN IT'S LINKED TO A BRAND AS PRESTIGIOUS AS THE MILLE MIGLIA, WHICH IS KNOWN AND APPRECIATED THROUGHOUT THE WORLD, I DO SO WITH PARTICULAR PRIDE: A FELICITOUS ALLIANCE BETWEEN PAST AND FUTURE, BETWEEN TECHNOLOGICAL INNOVATION AND THE HISTORY OF ITALY. BEST WISHES!

Italian Minister for Economic Development

## Stefania Prestigiacomo



La Mille Miglia si è sempre nutrita di un intenso rapporto con il territorio: suggestivi scorci d'Italia sono stati attraversati negli anni dalle sue splendide auto d'epoca. In tal senso è un potente veicolo di promozione delle risorse naturalistiche del nostro Paese a cui, anche quest'anno, porgo sinceri auguri per un SICURO SUCCESSO.

MINISTRO DELL'AMBIENTE

THE MILLE MIGLIA HAS ALWAYS ENJOYED AN INTENSE RELATIONSHIP WITH OUR TERRITORY: SO MANY ENCHANTING CORNERS OF ITALY HAVE BEEN GLIMPSED OVER THE YEARS FROM ITS SPLENDID VINTAGE CARS. THE MILLE MIGLIA, WHICH I WISH EVERY POSSIBLE SUCCESS THIS YEAR TOO, IS IN THIS SENSE A POWERFUL VEHICLE FOR THE PROMOTION OF THE NATURAL RESOURCES OF OUR COUNTRY.

Italian Minister of the Environment

## Raffaele Fitto

In considerazione del grande valore storico e culturale della corsa d'auto d'epoca Mille Miglia, è per me un onore aderire a questa prestigiosa manifestazione che ha il merito di unire sette regioni d'Italia attraversando gli scenari più suggestivi del nostro Paese, e divenendo, nel corso degli anni, simbolo dell'Italia nel mondo.



MINISTRO PER I RAPPORTI CON LE REGIONI

GIVEN THE HUGE HISTORICAL AND CULTURAL VALUE OF THE MILLE MIGLIA VINTAGE ROAD RACE, I FEEL IT IS A GREAT HONOR FOR ME TO SUPPORT THIS EVENT, WHICH HAS THE EGREGIOUS MERIT OF UNITING SEVEN REGIONS OF ITALY - CROSSING SOME OF OUR COUNTRY'S MOST EVOCATIVE LANDSCAPES -AND OF HAVING OVER THE YEARS BECOME AN EMBLEM OF ITALY IN THE EYES OF THE WHOLE WORLD.

Italian Minister for Regional Relations

## Michela Vittoria Brambilla

Apprezzo particolarmente l'entusiasmo che la Mille Miglia suscita nel pubblico e il suo legame con la geniale creatività dei costruttori italiani, che hanno regalato al mondo modelli e marchi entrati nella leggenda. Il mio pieno sostegno a questa affascinante eccellenza italiana, che promuove il turismo, e buona Mille Miglia a tutti



MINISTRO DEL TURISMO CON DELEGA ALLA PROMOZIONE E ALLA VALORIZZAZIONE DEL MADE IN ITALY

I PARTICULARLY APPRECIATE THE ENTHUSIASM THAT THE MILLE MIGLIA AROUSES IN THE PUBLIC AND ITS TIES WITH THE FORMIDABLE CREATIVITY OF ITALIAN CAR MAKERS, WHO HAVE GIVEN THE WORLD MODELS AND MARQUES THAT HAVE BECOME LEGENDARY. MY FULL SUPPORT GOES TO THE FASCINATING EXAMPLE OF MADE IN ITALY THAT PROMOTES ITALIAN TOURISM. MAY EVERYONE HAVE A SPLENDID MILLE MIGLIA.

Minister for Tourism (with special responsibilities for promoting "Made in Italy")



C'è vitalità ed energia senza limiti nel fascino di questa corsa unica al mondo. Un passato indimenticabile, un presente simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo e la febbre per un futuro che non smette mai di sorprendere. Questa è la Mille Miglia: uno storico sogno fatto di realtà.

PRESIDENTE DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Enrico Gelpi



THERE'S ENDLESS VITALITY AND ENERGY IN THE APPEAL OF THIS UNIQUE ROAD RACE. AN UNFORGETTABLE PAST, A PRESENT THAT SYMBOLIZES ITALIAN EXCELLENCE THROUGHOUT THE WORLD AND THIRST FOR A FUTURE THAT WILL NEVER CEASE TO SURPRISE. THIS IS THE MILLE MIGLIA: AN HISTORIC DREAM ROOTED IN REALITY.

President, Automobile Club d'Italia

Tra i tanti vanti che l'Italia può mostrare al mondo in occasione dei suoi 150 anni, la Mille Miglia evoca fascino, ingegno e ardimento. Fra i più valorosi contributi all'unità del nostro Paese ci furono le "dieci giornate di Brescia" che le valsero l'appellativo di "Leonessa d'Italia". Una città dallo spirito indomito, dove è nata la "corsa più bella del mondo".

PRESIDENTE DELL'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA  
PRESIDENTE COMITATO D'ONORE MILLE MIGLIA

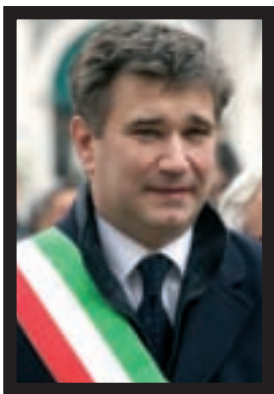
Aldo Bonomi



OF THE MANY THINGS THAT ITALY CAN BOAST OF TO THE WORLD ON THE OCCASION OF ITS 150TH ANNIVERSARY, THE MILLE MIGLIA IS ONE THAT HAS A VERY SPECIAL APPEAL, EVOKING BOTH HEROISM AND INVENTIVENESS. AND AMONG THE MOST VALOROUS CONTRIBUTIONS TO THE UNITY OF OUR COUNTRY WERE THE "TEN DAYS OF BRESCIA", WHICH EARNED IT THE TITLE OF "LIONESSE OF ITALY". A CITY WITH AN INDOMITABLE SPIRIT WHICH GAVE BIRTH TO THE "GREATEST ROAD RACE IN THE WORLD".

President, Automobile Club di Brescia  
President, Mille Miglia Honor Committee

## Adriano Paroli



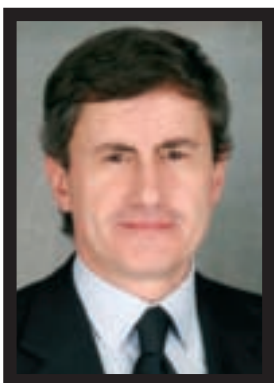
La corsa delle Mille Miglia è diventata ormai uno dei simboli più conosciuti della brescianità nel mondo ed è legata in maniera indissolubile alla nostra città. Saluto con entusiasmo, dunque, tutti coloro che anche quest'anno partecipano con calore e passione, contribuendo a rendere unica nel suo genere questa manifestazione.

SINDACO DI BRESCIA

THE MILLE MIGLIA HAS BECOME ONE OF THE BEST KNOWN SYMBOLS OF BRESCIA AND ITS PEOPLE THROUGHOUT THE WORLD AND IS IN THE VERY DNA OF OUR CITY. I THEREFORE EXTEND MY HEARTFELT GREETINGS TO EVERYONE WHO IS PARTICIPATING THIS YEAR TOO, WITH ALL THEIR PASSION AND DEVOTION, TO MAKE THE EVENT UNIQUE IN EVERY SENSE.

Mayor of Brescia

## Giovanni Alemanno



Anche quest'anno Roma accoglie e sostiene con entusiasmo la "Mille Miglia", che negli ultimi anni è diventata un momento sempre più importante per la qualificazione internazionale della nostra città. Questa manifestazione si coniuga perfettamente alle suggestioni offerte dalla Capitale e costituisce un illustre esempio di Made in Italy nel mondo.

SINDACO DI ROMA

THIS YEAR TOO, ROME WELCOMES AND ENTHUSIASTICALLY SUPPORTS THE "MILLE MIGLIA", WHICH HAS IN THE LAST FEW YEARS BECOME INCREASINGLY IMPORTANT FOR OUR CITY'S INTERNATIONAL PROFILE. THE EVENT FITS PERFECTLY WITH THE THEMES THAT CAPITAL EMBODIES AND CONSTITUTES AN ILLUSTRIOUS EXAMPLE OF "MADE IN ITALY" FOR THE REST OF THE WORLD.

Mayor of Rome

La Mille Miglia rappresenta in modo eccellente le caratteristiche di Brescia: fantasia, eleganza e fascino legati fra loro da una solida vocazione imprenditoriale. Il Banco di Brescia ne è ancora Title Sponsor per promuovere l'immagine della sua città, col giusto orgoglio di giocare da protagonisti.

## Franco Polotti



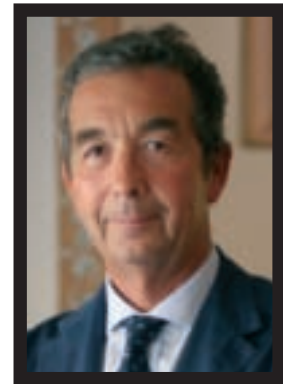
PRESIDENTE DEL BANCO DI BRESCIA

THE MILLE MIGLIA IS A MOST ELOQUENT EXPRESSION OF BRESCIA'S CHARACTERISTICS: IMAGINATION, ELEGANCE AND CHARM BOUND TOGETHER IN A SOLID VOCATION FOR ENTERPRISE. BANCO DI BRESCIA IS ONCE AGAIN THE RACE'S TITLE SPONSOR, THUS PROMOTING THE IMAGE OF ITS CITY AND RIGHTLY PROUD TO BE PLAYING SUCH AN IMPORTANT ROLE.

President, Banco di Brescia

Nasce a Brescia, parte da Brescia, arriva a Brescia, è la 1000 Miglia. Vengono a Brescia da tutto il mondo per la corsa e la città si fa bella, è una grande festa, le strade e le piazze si riempiono di colori, le macchine sfilano per le vie del centro, è maggio e l'aria è frizzante, Brescia è in vetrina e non c'è occasione migliore della 1000 Miglia per conoscere questa città così ricca di storia e di glamour, per scoprire il suo territorio, i suoi laghi, i suoi vini, la sua cucina.

## Paolo Rossi



PRESIDENTE BRESCIATOURISM

IT ORIGINATED IN BRESCIA, IT STARTS FROM BRESCIA, IT FINISHES IN BRESCIA: IT'S THE 1000 MIGLIA. PEOPLE COME TO BRESCIA FROM ALL OVER THE WORLD FOR THIS RACE AND THE CITY DECKS ITSELF OUT. IT'S A GRAND PARTY, THE STREETS AND SQUARES FILL UP WITH COLOR, CARS PARADE THROUGH THE CITY CENTER. IT'S MAY AND THE AIR IS FIZZY, BRESCIA IS ON SHOW AND THERE'S NO BETTER OCCASION THAN THE 1000MIGLIA FOR GETTING TO KNOW THIS CITY - SO RICH IN HISTORY AND GLAMOUR - AND DISCOVERING ITS TERRITORY, ITS LAKES, ITS WINE, ITS CUISINE.

President, Bresciatourism





## Alessandro Casali

Per le vere passioni non c'è mai un punto d'arrivo. Eppure bisogna dire che la Mille Miglia è giunta a un successo senza precedenti. L'impegno è che questo successo sia, con l'edizione 2011, un altro, fantastico, punto di partenza per "la leggenda". Simbolo di sport e di amore per le sfide, dell'Italia e di valori universali. Simbolo non solo di ciò che siamo ma anche di ciò che vogliamo essere. Da Brescia, per l'Italia, nel mondo.



PRESIDENTE DEL COMITATO ORGANIZZATORE DELLA MILLE MIGLIA

TRUE PASSIONS NEVER STOP AT THE FINISHING LINE. THOUGH THE MILLE MIGLIA, IT MUST BE SAID, HAS ACHIEVED UNPRECEDENTED SUCCESS, A NEW COMMITMENT STEMS FROM THIS. THE 2011 RACE MUST BE YET ANOTHER FANTASTIC POINT OF DEPARTURE FOR THE "LEGEND". EMBLEM OF SPORT AND THIRST FOR CHALLENGE, OF ITALY AND UNIVERSAL VALUES. A SYMBOL NOT ONLY OF WHAT WE ARE BUT ALSO OF WHAT WE WANT TO BE. FROM BRESCIA, FOR ITALY, THROUGHOUT THE WORLD.

President, Mille Miglia Organizing Committee

## Sandro Binelli

La Mille Miglia 2011 parte avendo archiviato già un successo: la straordinaria partecipazione delle Case in qualità di Joint Presenting Sponsor. Ma la Freccia Rossa vive non solo a maggio, e diffonderemo questo simbolo dell'italianità nel mondo, con il primo Tributo alla Mille Miglia negli Usa. Un risultato dovuto a chi, anno dopo anno, fa sì che questa leggenda si ripeta: pubblico, partecipanti e partner, è a tutti loro che rivolgo i miei ringraziamenti.



SEGRETARIO GENERALE DEL COMITATO ORGANIZZATORE DELLA MILLE MIGLIA

THE 2011 MILLE MIGLIA STARTS WITH A SUCCESS ALREADY TO ITS CREDIT: THE EXTRAORDINARY PARTICIPATION OF CAR MANUFACTURERS AS JOINT PRESENTING SPONSORS. BUT THE RED ARROW IS NOT ONLY ALIVE IN MAY: WE WILL BE TAKING THIS EMBLEM OF ITALY AROUND THE WORLD, WITH THE FIRST TRIBUTE TO THE MILLE MIGLIA IN THE USA. A RESULT DOWN TO THE PEOPLE WHO PERPETUATE THE LEGEND YEAR AFTER YEAR: TO THEM, THE PUBLIC, PARTICIPANTS AND PARTNERS, I EXTEND MY WARMEST THANKS.

Secretary General, Mille Miglia Organizing Committee



1000 MIGLIA 2003:  
Jacky Ickx / K.-F. Scheufele  
Ferrari 750 Monza 1955

# Passion



*Chopard*

**CLASSIC RACING COLLECTION**

1000 MIGLIA GT XL CHRONOGRAPH - LIMITED EDITION 2011



## Indice/CONTENTS

Albo d'oro <i>Honor Roll</i>	22
Enzo Ferrari, le Ferrari e la Mille Miglia <i>Enzo Ferrari, his cars and the Mille Miglia</i>	25
Testimone alla Mille Miglia del 1951 <i>A spectator at the 1951 Mille Miglia</i>	34
Il Biondo, quattro vittorie a cavallo di una guerra <i>"Il Biondo": four 'Mille Miglia' Victories on either side of the War</i>	39



le pagine della  
**LEGGENDA**

MILLE MIGLIA: THE LEGEND

# I piloti e le auto della storia

# ALBO D'ORO

HONOR ROLL - THE DRIVERS AND CARS WHO MADE HISTORY

Edizione/km	Posizione/Equipaggio	Vettura	Classe	Tempo
Race/kms	Ranking/Crew	Vehicle	Class	Time
<b>I 26-27/03/1927</b> Km 1628,200	1	Ferdinando Minoia/Giuseppe Moranti	(1991 cm <sup>3</sup> )	21h04'48"1/5
	2	Timo Danieli/Renato Balestrero	(1991 cm <sup>3</sup> )	21h20'53" 3/5
	3	Mario Danieli/Archimede Rosa	(1991 cm <sup>3</sup> )	21h28'02" 1/5
<b>II 31/03 - 1/04/1928</b> Km 1618,200	1	Giuseppe Campari/Guilio Ramponi	(1485 cm <sup>3</sup> )	19h14'05" 4/5*
	2	Archimede Rosa/Franco Mazzotti Biancinelli	(1991 cm <sup>3</sup> )	19h22'22" 2/5
	3	Ermenegildo Strazza/Attilio Varallo	(2569 cm <sup>3</sup> )	19h37'37" 2/5
<b>III 13-14/04/1929</b> Km 1621,000	1	Giuseppe Campari/Guilio Ramponi	(1752 cm <sup>3</sup> )	18h04'25**
	2	Giuseppe Morandi/Archimede Rosa	(1991 cm <sup>3</sup> )	18h14'14
	3	Achille Varzi/G. Colombo	(1752 cm <sup>3</sup> )	18h16'14" 2/5
<b>IV 12-13/04/1930</b> Km 1639,000	1	Tazio Nuvolari/Giovan Battista Guidotti	(1752 cm <sup>3</sup> )	16h18'59" 2/5
	2	Achille Varzi/Carlo Canavesi	(1752 cm <sup>3</sup> )	16h29'51"
	3	Giuseppe Campari/Attilio Marinoni	(1752 cm <sup>3</sup> )	16h59'53"3/5
<b>V 11-12/04/1931</b> Km 1635,500	1	Rudolf Caracciola/Wilhelm Sebastian	(7069 cm <sup>3</sup> )	16h10'10"
	2	Giuseppe Campari/Attilio Marinoni	(1752 cm <sup>3</sup> )	16h21'17"
	3	Giuseppe Morandi/Archimede Rosa	(2221 cm <sup>3</sup> )	16h28'35"
<b>VI 9-10/04/1932</b> Km 1639,700	1	Bakunin Borzacchini/Amedeo Bignami	(2336 cm <sup>3</sup> )	14h55'19"2/5*
	2	Carlo Felice Trossi/Antonio Brivio	(2336 cm <sup>3</sup> )	15h10'59"
	3	Luigi Scarfiotti/Guido D'Ippolito	(2336 cm <sup>3</sup> )	15h44'41"3/5
<b>VII 8-9/04/1933</b> Km 1650,000	1	Tazio Nuvolari/Decimo Compagnoni	(2336 cm <sup>3</sup> )	15h11'50"
	2	Carlo Castelbarco/Franco Cortese	(2336 cm <sup>3</sup> )	15h38'22"2/5
	3	Piero Taruffi/Aurelio Pellegrini Quarantotti	(2336 cm <sup>3</sup> )	16h00'57"
<b>VIII 8-9/04/1934</b> Km 1615,700	1	Achille Varzi /Amedeo Bignami	(2557 cm <sup>3</sup> )	14h08'05**
	2	Tazio Nuvolari/Eugenio Siena	(2336 cm <sup>3</sup> )	14h16'58"
	3	Louis Chiron/Archimede Rosa	(2557 cm <sup>3</sup> )	15h24'00"
<b>IX 14-15/04/1935</b> Km 1615,700	1	Carlo Pintacuda/Alessandro Della Stufa	(2905 cm <sup>3</sup> )	14h04'47**
	2	Mario Tadini/Leopoldo Chiari	(2557 cm <sup>3</sup> )	14h46'38"
	3	Gianni Battaglia/Giuseppe Tuffanelli	(2557 cm <sup>3</sup> )	15h04'08"
<b>X 5-6/04/1936</b> Km 1597,000	1	Antonio Brivio/Carlo Ongaro	(2905 cm <sup>3</sup> )	13h07'51**
	2	Giuseppe Farina/Stefano Meazza	(2905 cm <sup>3</sup> )	13h08'23"
	3	Carlo Pintacuda/Aldo Stefani	(2905 cm <sup>3</sup> )	13h44'17"
<b>XI 4-5/04/1937</b> Km 1640,000	1	Carlo Pintacuda/Paride Mambelli	(2905 cm <sup>3</sup> )	14h17'32"
	2	Giuseppe Farina/Stefano Meazza	(2905 cm <sup>3</sup> )	14h35'11"
	3	Laury Schell/René Carrière	(3558 cm <sup>3</sup> )	14h54'55"
<b>XII 3-4/04/1938</b> Km 1621,270	1	Clemente Biondetti/Aldo Stefani	(2905 cm <sup>3</sup> )	11h58'29**
	2	Carlo Pintacuda/Paride Mambelli	(2905 cm <sup>3</sup> )	12h00'31"
	3	Piero Dusio/Rolando Boninsegni	(2905 cm <sup>3</sup> )	12h37'31"
<b>XIII Gran Premio Brescia delle Mille Miglia 28/04/1940</b> Km 1486,000	1	Fritz Huschke von Hanstein /Walter Baumer	(1971 cm <sup>3</sup> )	8h54'46"3/5
	2	Giuseppe Farina/Paride Mambelli	(2443 cm <sup>3</sup> )	9h10'16"2/5
	3	Adolf Brudes/Ralph Roese	(1971 cm <sup>3</sup> )	9h13'27"3/5
Giro più veloce <b>Fastest lap</b>		Fritz Huschke von Hanstein	(1971 cm <sup>3</sup> )	56'51"4/5

\*media=nuovo record  
average=new record

## LA NASCITA DELLA MILLE MIGLIA | The birth of the Mille Miglia



Edizione/km	Posizione/Equipaggio	Vettura	Classe	Tempo
Race/kms	Ranking/Crew	Vehicle	Class	Time
<b>XIV</b> 21-22/06/1947 Km 1486,000	1	Clemente Biondetti/Emilio Romano	Alfa Romeo 8C 2900B coupé Touring	(2905 cm <sup>3</sup> ) 16h16'39"
	2	Tazio Nuvolari/Francesco Carena	Cisitalia 202 SMM spider	(1089 cm <sup>3</sup> ) 16h32'35"
	3	Inico Bernabei/Tullio Pacini	Cisitalia 202 MM coupé	(1089 cm <sup>3</sup> ) 16h38'17"
<b>XV</b> 2-3/05/1948 Km 1830,000	1	Clemente Biondetti/Giuseppe Navone	Ferrari 166 S coupé Allemano	(1995 cm <sup>3</sup> ) 15h05'44"
	2	Alberto Comirato/Lia Comirato Dumas	Fiat-Comirato 1100 Sport spider	(1089 cm <sup>3</sup> ) 16h33'08"
	3	Francesco Apruzzi/Angelo Apruzzi	Fiat 1100 S coupé	(1089 cm <sup>3</sup> ) 16h52'30"
<b>XVI</b> 24-25/04/1949 Km 1593,000	1	Clemente Biondetti/Ettore Salani	Ferrari 166 MM spider Touring	(1995 cm <sup>3</sup> ) 12h07'05"
	2	Felice Bonetto/Francesco Cassani	Ferrari 166 MM spider Touring	(1995 cm <sup>3</sup> ) 12h35'07"
	3	Franco Rol/Vincenzo Richiero	Alfa Romeo 6C 2500 Competizione coupé	(2443 cm <sup>3</sup> ) 12h51'10"
<b>XVII</b> 23-24/04/1950 Km 1682,500	1	Giannino Marzotto/Marco Crosara	Ferrari 195 S coupé Touring	(2341 cm <sup>3</sup> ) 13h39'20"
	2	Teodoro Serafini/Ettore Salani	Ferrari 195 S spider Touring	(2341 cm <sup>3</sup> ) 13h46'53"
	3	Juan Manuel Fangio/Augusto Zanardi	Alfa Romeo 6C 2500 Competizione coupé	(2443 cm <sup>3</sup> ) 14h02'05"
<b>XVIII</b> 28-29/04/1951 Km 1564,000	1	Luigi Villoresi/Pasquale Cassani	Ferrari 340 America coupé Vignale	(4102 cm <sup>3</sup> ) 12h50'18"
	2	Giovanni Bracco/Umberto Maglioli	Lancia Aurelia B20 coupé Pininfarina	(1991 cm <sup>3</sup> ) 13h10'14"
	3	Piero Scotti/Amos Ruspaggiari	Ferrari 212 Export spider Motto	(2563 cm <sup>3</sup> ) 13h22'04"
<b>XIX</b> 3-4/05/1952 Km 1564,000	1	Giovanni Bracco/Alfonso Rolfo	Ferrari 250 S coupé Vignale	(2953 cm <sup>3</sup> ) 12h09'45"
	2	Karl Kling/Hans Klenk	Mercedes 300 SL coupé	(2996 cm <sup>3</sup> ) 12h14'17"
	3	Luigi Fagioli/Vincenzo Borghi	Lancia Aurelia B20 Corsa coupé Motto	(1991 cm <sup>3</sup> ) 12h40'05"
<b>XX</b> 25-26/04/1953 Km 1512,000	1	Giannino Marzotto/Marco Crosara	Ferrari 340 America spider Vignale	(4102 cm <sup>3</sup> ) 10h37'19**
	2	Juan Manuel Fangio/Giulio Sala	Alfa Romeo 6C 3000 CM coupé Colli	(3495 cm <sup>3</sup> ) 10h49'03"
	3	Felice Bonetto/U. Peruzzi	Lancia D20 coupé Pininfarina	(2962 cm <sup>3</sup> ) 11h07'40"
<b>XXI</b> 1-2/05/1954 Km 1597,000	1	Alberto Ascari	Lancia D24 Carrera spider Pininfarina	(3284 cm <sup>3</sup> ) 11h26'10"
	2	Vittorio Marzotto	Ferrari 500 Mondial spider Scaglietti	(1985 cm <sup>3</sup> ) 12h00'01"
	3	Luigi Musso/Augusto Zocca	Maserati A6GCS/53 spider	(1986 cm <sup>3</sup> ) 12h00'10"
<b>XXII</b> 30/04-1/05/1955 Km 1597,000	1	Stirling Moss/Denis Jenkinson	Mercedes-Benz 300 SLR spider	(2982 cm <sup>3</sup> ) 10h07'48***
	2	Juan Manuel Fangio	Mercedes-Benz 300 SLR spider	(2982 cm <sup>3</sup> ) 10h39'33"
	3	Umberto Maglioli/Luciano Monteferrario	Ferrari 118 LM spider Scaglietti	(3747 cm <sup>3</sup> ) 10h52'47"
<b>XXIII</b> 28-29/04/1956 Km 1597,000	1	Eugenio Castellotti	Ferrari 290 Mille Miglia spider Scaglietti	(3491 cm <sup>3</sup> ) 11h37'10"
	2	Peter Collins/Louis Klementaski	Ferrari 860 Monza spider Scaglietti	(3432 cm <sup>3</sup> ) 11h49'28"
	3	Luigi Musso	Ferrari 860 Monza spider Scaglietti	(3432 cm <sup>3</sup> ) 12h11'49"
<b>XXIV</b> 11-12/05/1957 Km 1597,000	1	Piero Taruffi	Ferrari 315 S spider Scaglietti	(3783 cm <sup>3</sup> ) 10h27'47"
	2	Wolfgang Von Trips	Ferrari 315 S spider Scaglietti	(3783 cm <sup>3</sup> ) 10h30'48"
	3	Olivier Gendebien/Jacques Washer	Ferrari 250 GT berlinetta Scaglietti	(2953 cm <sup>3</sup> ) 10h35'53"

**ULTIME EDIZIONI** Successive tre ultime edizioni con lunghe tratte di trasferimento intervallate da brevi tratti di velocità (in genere in salita)

**MOST RECENT RACES** There were three final races, with long stretches at legal speed briefly interrupted by short speed stages, which were mainly uphill.

**1958** 21-22/06 (km1593,000 dei quali solo Km 83,500 di velocità)

1° Luigi Taramazzo /Giovanni Gerino Ferrari 250 GT coupé (2953 cm<sup>3</sup>) 55'02"4/5

**1959** 30-31/05 (km 1453,300 dei quali solo Km 188,000 di velocità)

1° Carlo Mario Abate /Gianni Balzarini Ferrari 250 GT coupé (2953 cm<sup>3</sup>) 2h 06'16"4/5

**1961** 27-28/05 (km 1576,000 dei quali solo Km 388,750 di velocità)

1° Gunnar Andersson /Carl Lohmander Ferrari 250 GT berlinetta (2953 cm<sup>3</sup>) 3h32'53"4/5

\*media=nuovo record average=new record

\*\*media=nuovo record; il valore rimarrà imbattuto e questa resterà la media oraria più elevata mai ottenuta sul percorso classico Brescia-Roma-Brescia  
average=new record; This speed was never beaten and would remain the highest average ever recorded on the classic Brescia-Rome-Brescia route.

# In sintonia con il territorio.



Cosa ci lega alla terra in cui nasciamo? La solidità delle nostre radici, per esempio, che ci fanno crescere e guardare sempre a nuovi orizzonti. Così facciamo noi del Banco di Brescia, instaurando un rapporto in piena sintonia col territorio in cui operiamo, sostenendone le iniziative sociali e culturali.

**UBI**  **Banco di Brescia**



# Enzo Ferrari, le Ferrari e la Mille Miglia

## Una vita per le corse

**H**a dieci anni Enzo Ferrari quando assiste alla sua prima corsa automobilistica. È il 1908 e la gara si svolge sul circuito di Bologna tra la via Emilia e la Persicetana. Nella sua autobiografia il Drake ricorda quel giorno come “un’emozione violenta”. E aggiunge: *«Ciò che mi restò impresso fu l'accorgimento adottato dagli organizzatori, nella curva giudicata più pericolosa, per proteggere il pubblico assiepato: per quindici metri, oltre il bordo della strada, era stato inondato il campo con quindici centimetri d'acqua. Molti anni dopo quando entrarono nella pratica comune le siepi di balle di paglia oppure i guard rail ricordai quell'allagamento che presentava il vantaggio di tenere distante il pubblico e di offrire innocue emozioni con spruzzi e bagni fuori programma»*.



È un bambino il Drake ma qualcosa di importante già gli ronza in testa riguardo il mondo delle corse. Un mondo che Ferrari attraversa in lungo e in largo. Sempre da protagonista, all'inizio come meccanico, poi come pilota (con l'Alfa) e quindi come fondatore della casa più famosa del mondo. La casa che il mondo delle corse l'ha cambiato davvero, conquistandolo prima e dominandolo dopo. Dalla Targa Florio degli anni Venti alla F1. E naturalmente alla Mille Miglia. Una gara che finalmente quest'anno, nella sua rievocazione storica, passa per la prima volta proprio sotto la »

### ENZO FERRARI, HIS CARS AND THE MILLE MIGLIA

#### Devoted to racing

Enzo Ferrari was 10 when he saw his first motor race. It was in 1908 at the Bologna circuit, between the via Emilia and the Persicetana. In his autobiography Drake remembers that day as one of “violent emotion”, adding that “what most impressed me was the method the organizers had adopted to protect the public in the bend deemed most dangerous: a 15 meter wide strip along the side of the track had been turned into a 15 cm deep pond. Many years later, when bales of straw or guardrails became the standard practice, I remembered that flooded bend, which had the advantage of keeping the public at a distance and offering the harmless fun of splashes and impromptu bathing”.

Though still a kid, Drake already had something important buzzing in his head regarding the world of motor racing. A world that Ferrari was to travel far and wide and always as a pioneer, first as a mechanic, then a driver (Alfa) and then as founder of the most famous car manufacturer in the world. One that really changed the world of motor racing, first winning its admiration and then dominating it completely. From the Targa Florio in the Twenties to F1. And the Mille Miglia of »

Ferrari con Gendebien,  
5° alla MM del '56 e  
3° nel '57 sempre con  
la Ferrari 250 GT LWB  
Scaglietti

Ferrari with Gendebien,  
5th at the '56 MM and  
3rd in '57 MM, both  
times in a Ferrari 250  
GT LWB Scaglietti

#### MM 1950

L'elegante Giannino  
Marzotto a Roma  
nell'edizione vinta con  
Marco Crosara sulla  
Ferrari 195 S Berlinetta  
Touring

Elegant Giannino  
Marzotto in Rome in  
the race he won with  
Marco Crosara in a  
Ferrari 195 S Berlinetta  
Touring

casa del Drake. Un edificio in pieno restauro, destinato a diventare entro l'anno un vero e proprio polo museale, tappa obbligata per appassionati di automobili ma anche per sportivi di ogni genere.

Un giusto e atteso tributo a Enzo Ferrari ma anche a quella che lui stesso definì "la corsa più bella del mondo". «Quando parlo della Mille Miglia - scriveva il Drake - mi sento commosso perché in essa ci sono lunghi brani della mia vita... Nei modelli Ferrari che sono stati protagonisti c'è la trasformazione di una piccola casa artigiana in una realtà industriale; nelle ultime edizioni c'è la definitiva consacrazione mondiale di questa grande corsa».

D'altronde la Mille Miglia è davvero un pezzo di storia della Ferrari. Un'avventura che comincia nel 1940, quando nel quartier generale della vecchia scuderia viene avviata la costruzione di due auto per l'ultima edizione della gara prima dell'interruzione per la Seconda guerra mondiale. Una gara che tra l'altro non si svolge sul tradizionale percorso Brescia-Roma-Brescia ma su un circuito stradale chiuso che da Brescia scende verso Cremona e tocca Mantova, centosessantacinque chilometri che i concorrenti devono percorrere per nove volte. Il modello scelto per il debutto alla Mille Miglia non è propriamente una Ferrari ma una 815, prodotta dalla Auto Avio Costruzioni che lo stesso Enzo Ferrari aveva fondato a Modena grazie alla sua liquidazione personale ricevuta dall'Alfa.

Una delle due vetture viene affidata all'esordiente Alberto Ascari in coppia con Giovanni Minozzi (l'altra al marchese Lotario Rangoni Machiavelli con Enrico Nardi). Nessuna delle due arriverà al traguardo che, invece, taglia per prima la Bmw 328 berlinetta di Von Hanstein e Bäumer.

#### 1947, la sfida; 1948 la vittoria.

L'avventura della Ferrari alla Mille Miglia inizia davvero dopo la guerra, nel 1947, quando la grande corsa torna sulle strade di sempre. Sono passati vent'anni dalla prima edizione e sette dall'ultima. In mezzo c'è stato il conflitto mondiale, i bombardamenti, l'occupazione e la caduta del Fascismo. Alla partenza ci sono centocinquanta vetture (su duecentoquarantacinque

iscritte). Tra i piloti si rivede Nuvolari, il più popolare d'Italia, già vincitore della corsa con l'Alfa nel 1930 (e nel '33) quando spense i fari per non farsi vedere da Varzi e superarlo a sorpresa; c'è Taruffi, l'ingegnere romano che riuscì a vincere solo nell'ultima e drammatica edizione del '57; c'è Morandi, il primo vincitore della gara e ancora Brivio, Villosesi e Biondetti. Enzo Ferrari è all'inizio »





course. A race that this year, at last, passes in its historical revival right in front of Drake's home, a building currently being restored and set, by the end of the year, to become a veritable museum complex, a must for all car enthusiasts, indeed all sports lovers. A just and keenly awaited tribute to Enzo Ferrari but also to what he defined "the greatest road race in the world". "When I talk about the Mille Miglia," wrote Drake, *"I feel moved because it contains long stretches of my life. In the Ferrari models that were its protagonists there's the transformation of a small workshop into an industry; and in the last few years the definitive consecration of this great race at world level"*.

Besides, the Mille Miglia really is a piece of the history of Ferrari. An adventure that began in 1940, when construction of two cars for the last race before the interruption of the second world war was started at the headquarters of the old stable. That particular race was not held on the traditional Brescia-Roma-Brescia route but on a 165 km closed road circuit linking Brescia, Cremona and Mantova, which the drivers had to do nine times. The model chosen for their debut at the Mille Miglia wasn't exactly a Ferrari but an 815 produced by Auto Avio Costruzioni, which Enzo Ferrari had set up in Modena using the handshake he'd received from Alfa.

One of the two cars was entrusted to the rookie Alberto Ascari with Giovanni Minozzi (the other was driven by Lotario >>

della sua carriera di costruttore e porta in gara la sua 125S, una sorta di collaudo per la piccola 12 cilindri. Alla guida ci sono Franco Cortese e Adelmo Marchetti. L'esordio, purtroppo, non è dei più fortunati: l'auto infatti esce di scena a Fano per un guasto. Vince ancora una volta un'Alfa Romeo, la 8C 2900 B guidata da Biondetti. Ma per la casa milanese è soltanto la fine di un ciclo vittorioso che, invece, sta per cominciare a Maranello.

L'anno successivo, il 1948, lo stesso Biondetti sale sulla Ferrari 166 S e la porta alla prima vittoria nella Mille Miglia. Quell'edizione della corsa segna anche il ritorno di Nuvolari alla Ferrari. Le cronache raccontano che "Il mantovano volante" si trova a Brescia per assistere alla partenza e salutare i colleghi. Naturalmente non è iscritto alla gara ma si vede offrire una macchina - una Ferrari, 12 cilindri, due litri, non proprio nuova - e non riesce a dire di no. Ha cinquantasei anni e nessun allenamento: è il 2 maggio e lui non corre dal 14 settembre dell'anno precedente. Sulle strade, però, scatena tutto il suo talento, nessuno gli resiste. A Pescara è primo assoluto. A Roma ha dodici minuti di vantaggio sul secondo, a Livorno venti, a Firenze trenta. Ma la macchina purtroppo comincia a cedere: ha perduto prima un parafrangente, poi il cofano. Anche gli attacchi dei sedili sono compromessi. A Villa Ospizio, a tre chilometri da Reggio Emilia, la rottura del perno di una balestra lo costringe al ritiro. Per il pilota è un brutto colpo. È lo stesso Enzo Ferrari che cerca di confortarlo: «Coraggio Tazio sarà per il prossimo anno!» ma Nuvolari sa bene che non è così:

#### MM 1957

Piero Taruffi fa il pieno a Ravenna nella gara che sta per vincere con la Ferrari 315 Sport

*Piero Taruffi fills up in Ravenna in the race he goes on to win in a Ferrari 315 Sport*



«Giornate come questa alla nostra età non ne tornano molte, ricordatelo e cerca di gustarle fino in fondo, se ci riesci».

La favola del grande pilota, già malato, si concluderà sei anni più tardi, l'11 agosto 1963, su un letto d'ospedale.

Non si ferma più invece la corsa della Ferrari. Da quel memorabile '48 la Rossa diventerà la protagonista assoluta della Mille Miglia, vincendo tutte le edizioni, salvo quelle del '54 e '55, dominate rispettivamente da Lancia e Mercedes.

### I trionfi degli anni '50.

Nel '49 è ancora Biondetti a tagliare per primo il traguardo con la 166 MM (Mille Miglia), una sigla adottata dalla Ferrari proprio in onore della prima vittoria dell'anno precedente. L'auto ha una potenza straordinaria: motore 12 cilindri 2000 da 140 Cv e una velocità massima di oltre 200 orari che la fanno diventare la dominatrice assoluta nel settore delle vetture sport.

L'anno successivo per la Ferrari arrivano altre novità, ovvero due vetture ufficiali con un nuovo motore 3300, affidate ai suoi due piloti da gran premio, Alberto Ascari e Gigi Villoresi.

Le Ferrari in gara sono addirittura sedici. Tra queste anche quella di Gianino Marzotto, uno dei quattro figli (tutti partecipanti alla competizione) del famoso industriale della lana di Valdarno. È una berlinetta 195 S coupé Touring azzurra che il conte Marzotto porta alla vittoria tra la sorpresa di tutti. Sbalordendo ancor di più i presenti quando all'arrivo scende dall'auto con »

Rangoni Machiavelli with Enrico Nardi). Neither car finished the race, which was won by a Bmw 328 berlinetta (Von Hanstein and Bäumer).

**1947, THE CHALLENGE; 1948 THE VICTORY** Ferrari's Mille Miglia adventure started seriously after the war, in 1947, when the great race returned to its traditional roads for good. 20 years had passed since the first race and seven since the last. In the meantime, the world war, bombing, occupation and the fall of fascism.

There were 150 cars at the start (out of 245 entered). Drivers included Nuvolari, the most popular in the country and winner with Alfa in 1930 (when he switched his lights off to hide behind Varzi before overtaking him by surprise) and 1933, Taruffi, the Roman engineer who only managed to win in the last and dramatic '57 race, Morandi, the first winner of the race, and Brivio, Villoresi and Biondetti. Enzo Ferrari was at the start of his career as a constructor and entered his 125S, a sort of trial run for the small 12-cylinder. At the wheel were Franco Cortese and Adelmo Marchetti. This wasn't much of a debut unfortunately, the car abandoning the field at Fano because of a fault. The race was won once again by an Alfa Romeo, an 8C 2900 B driven by Biondetti. But for the Milanese stable it was the end of their winning cycle, whereas Maranello was just about to start its.

The following year, 1948, Biondetti drove a Ferrari 166 S, giving Ferrari its first victory in the Mille Miglia. That year also saw the return of Nuvolari to Ferrari. The press had reported that the "flying Mantovano" was in Brescia to watch the start and greet his colleagues. He wasn't entered for the race of course, but on being offered a car, a not exactly new Ferrari 2 litre 12 cylinder, he was unable to say no. He was 56 and out of form, it was May 2 and he hadn't raced since September 14 the previous year. But the road brought out all his talent and no one could stop him. He headed the field at Pescara. At Rome he had 12 minutes on the 2nd placed car, at Livorno 20, at Florence 30. But the car unfortunately started to yield, losing first a fender and then the hood. Even the seat fixtures were going. At Villa Ospizio (3 km from Reggio Emilia) a broken leafspring bolt forced him to withdraw. The driver was gutted. Enzo Ferrari himself tried to comfort him: "Cheer up Tazio, better luck next year!" But Nuvolari knew it wasn't to be: "You don't get many days like this at our age, remember »



that, and try to enjoy them to the full, if you can".

The legend of the great driver, already sick, was to end six years later, on August 11 1963, in a hospital bed.

There was no stopping Ferrari though. From that memorable '48 on, "la Rossa" was to become the undisputed champion of the Mille Miglia, winning all the races but two, '54 and '55, won by Lancia and Mercedes respectively.

**THE TRIUMPHANT '50S** In '49 it was Biondetti again to finish first, in the 166 MM (Mille Miglia), initials adopted by Ferrari in honor of its first victory the previous year. The car was extraordinarily powerful, having a 2000 cc 12 cylinder engine producing 140 hp and a top speed of over 200 km/h, which enabled it to achieve absolute domination in the sports car sector. The following year brought other new developments for Ferrari: two new official cars with a new 3300 cc engine, entrusted to its grand prix drivers Alberto Ascari and Gigi Villoresi.

Ferrari had a prodigious 16 cars in the race. One of them was driven by Giannino Marzotto, one of the four sons (all taking part in the race) of the famous Valdagno wool industrialist. It was a light blue 195 S coupé Touring, in which Marzotto surprised everyone by winning. Not least because on getting out of the car at the finish he was wearing a double-breasted suit and matching color tie and was holding a cigarette.

In '51 the race was once again dominated by the Ferraris and victory, the 4th in a row, was claimed this time by Gigi Villoresi in a 340 America coupé Vignale that did the last 340 km without 2nd and 3rd gears. There were 323 cars at the start, of which

un vestito doppiopetto, cravatta in tono e sigaretta in mano.

L'edizione del '51 è dominata ancora dalle Ferrari e la vittoria, la quarta consecutiva, stavolta è di Gigi Villorosi su una 340 America coupé Vignale che percorre gli ultimi trecentoquaranta chilometri di gara senza la seconda e la terza marcia. Al via ci sono trecentoventitré vetture di cui ventuno sono Ferrari. Si piazzano tutte molto bene ma in questa occasione c'è anche un primato negativo per la casa modenese. Una delle sue vetture arriva infatti al 128° posto su 173 classificate: resterà il peggior risultato tra le Ferrari che hanno partecipato alla Mille Miglia.

Nel 1952 a tagliare per prima il traguardo è la berlinetta Tipo 250 S di Giovanni Bracco, che guida con un fiasco di Chianti in mano. Ha la fama di essere un forte bevitore il pilota biellese e di alleviare con il vino le fatiche della guida, cosa che puntualmente si verifica anche alla fine della corsa. Ma erano altri tempi e soprattutto altri uomini. Ventisette sono le Ferrari in gara e cinquecentouno gli equipaggi che prendono il via.

Un record che viene superato nell'edizione successiva, la ventesima dove i partecipanti arrivano a cinquecentotrentacinque. Ormai la Mille Miglia è un fenomeno di massa e tra le battute che circolano, una delle più belle dice che: «Metà dell'Italia si è riversata nelle strade per vedere correre l'altra metà». Il 1953 è l'anno del bis di Giannino Marzotto al volante della Ferrari 340 MM e ben ventisei sono le auto di Maranello in gara.

Ma il vero trionfo avviene nel 1956, dopo due edizioni perse dalla Ferrari che non riesce così a uguagliare il record dell'Alfa Romeo di sette vittorie consecutive. La casa di Maranello si rifà però con gli interessi. Perché stavolta ci sono cinque Ferrari ai primi cinque posti. La vittoria arriva con la 290 MM spyder Scaglietti di Eugenio Castellotti alla fine di una gara tutta sotto la pioggia.

Il 1957 è l'anno dell'ultima edizione della Mille Miglia, quella dell'inci- >>

#### MM 1956

Ferrari posa con la Ferrari 290 MM di Juan Manuel Fangio, arrivata quarta assoluta. Sullo sfondo la Ferrari 290 MM Scaglietti di Eugenio Castellotti vincitore assoluto di quest'edizione

*Ferrari posing by the Ferrari 290 MM driven by Juan Manuel Fangio, 4th overall. In the background, the Ferrari 290 MM Scaglietti driven by Eugenio Castellotti, overall winner this year*

21 were Ferraris. They nearly all finished well but on this occasion there was also a negative record for the Modena stable: one of them finished 128th out of 173, the worst result of any Ferrari in the Mille Miglia.

First across the line in 1952 was a Tipo 250 S berlinetta driven by Giovanni Bracco, who drove holding a flask of Chianti in one hand. This Biella driver was known to be a hard drinker and to use wine to remedy the fatigues of driving, which he promptly did at the end of the race as well. Things were different in those days, and so, above all, were people. There were 27 Ferraris in the race and 501 teams started.

This record was broken the following year by the 20th Mille Miglia, which had 535 participants. The race had mass appeal by now, as shown by one of the better jokes circulating at the time: "Half of Italy flocked to the roadsides to watch the other half race". 1953 was also Giannino Marzotto's second win, at the wheel of a Ferrari 340 MM, one of 26 Maranello cars in the race.

But the real triumph came in 1956, after two years in which Ferrari had lost (thus failing to equal Alfa Romeo's record seven consecutive wins). But the Maranello stable more than made up for this. Because this time Ferrari took all of the first five places. Victory was taken by Eugenio Castellotti in a 290 MM Spyder Scaglietti, after a race run completely in the rain.

1957 saw the last Mille Miglia, in which an accident involving a Ferrari 335 S driven by Spanish Alfonso de Portago killed him, his co-driver and nine spectators. But it was also the year that at last gave victory to the now veteran Piero Taruffi, >>

EDIZIONE  
2011

1000  
MIGLIA



Jaguar XK 140 OTS SE - 1954

BRESCIA > ROMA > BRESCIA

**Partecipiamo a sfide importanti.**

Official Sponsor 2011

**HOPA**

[www.hopa.it](http://www.hopa.it)



Gruppo  
**MITTEL**

[www.mittel.it](http://www.mittel.it)



dente al pilota spagnolo, il marchese Alfonso de Portago, con la sua Ferrari 335 S che costa la vita a lui, al copilota, e a nove spettatori. Ma anche l'anno che porta finalmente alla vittoria assoluta l'ormai veterano Piero Taruffi che inseguiva il successo già dal lontano 1930. Il trionfo arriva il 12 maggio 1957 a bordo di una Ferrari 315 S Spyder Scaglietti. Quell'anno la casa di Maranello corre con venti macchine (dieci sono 250 GT) e conquista l'intero podio. Per le rosse si tratta di un risultato strepitoso che fotografa alla perfezione il dominio assoluto raggiunto nel mondo delle competizioni sportive che la renderanno negli anni la scuderia più importante del mondo. Proprio come è accaduto per la Mille Miglia, la gara che ha sedotto gli italiani per tanti anni.

### La ripresa, verso il futuro.

Ipotizzare che potesse finire davvero in quel lontano 12 maggio 1957 era impensabile. I suoi valori, la passione per le automobili, la voglia di non dimenticare quegli anni gloriosi hanno fatto nascere, molto tempo dopo, le rievocazioni storiche (la prima nel 1977) della gara più bella del mondo. Edizioni che di anno in anno sono diventate sempre più famose, spettacolari e affascinanti. Gare di regolarità, naturalmente, non più legate alle prestazioni pure e alla velocità. Un vero e proprio museo storico dell'automobile che in tre giorni attraversa l'Italia, seducendo e coinvolgendo, proprio come un tempo, centinaia di migliaia di spettatori lungo le strade della Freccia rossa. Un ritorno al futuro che solo la Mille Miglia poteva rilanciare. «

VALERIO BERRUTI



Il Drake con il principe Bernardo di Olanda al Grand Premio di Monza del 1961

"Drake" with Prince Bernhard of the Netherlands at the 1961 Monza Grand Prix

who had been pursuing success since 1930. His triumph came on May 12 1957 at the wheel of a Ferrari 315 S Spyder Scaglietti. That year Maranello raced 20 cars (10 of which 250 GTs) and took the entire podium, an overwhelming result for the "Reds" that perfectly summed up their absolute dominion in motor racing and why they were over the years to become the most important stable in the world. The one which in a certain sense represents the very essence of racing, as does the Mille Miglia, the race that has bewitched Italians for so many years

**RECOVERY, TOWARDS THE FUTURE** That that was the end of it all, on May 12 1957, was unthinkable. Its values, motor racing passion and the determination not to forget those glorious years led to our historical re-enactments (the first in 1977) of the greatest road race in the world. Races that have over the years become increasingly newsworthy, spectacular and fascinating. Regularity races, true, and no longer tied to pure performance and speed but now a veritable museum of automotive history that crosses Italy in three days, seducing and exciting hundreds of thousands of spectators along the roads of the Red Arrow, as in the past. A return to the future that only the Mille Miglia could have launched. «

# Testimone alla Mille Miglia del 1951

Il giornalista Mario Cardilli racconta un campione, la sua gente, la passione della corsa

**MM 1951**  
Martinsicuro.  
Dorino Serafini ed  
Ettore Salani entrano  
nella curva del loro  
incidente.  
da: "Dorino Serafini,  
storia e leggenda di un  
asso pesarese"  
F. Andreatini,  
Pesaro 1997

*Dorino Serafini and  
Ettore Salani going  
into the bend of their  
accident*

Sono trascorsi sessant'anni esatti da quel lontano 1951, quando la «mitica corsa» transitava nella città di Gioacchino Rossini. Era bastato allora un solo grido per chiamare a raccolta i pesaresi: "Passa la 1000 Miglia". Il passaggio della carovana multicolore confermava che l'Italia aveva superato il disastro delle distruzioni e dei lutti provocati dalla Seconda guerra mondiale.

Il 'Museo viaggiante' targato 1951, con ben trecentodiecannove auto d'epoca, era riuscito a espandersi a macchia d'olio e a contagiare migliaia di fan: appassionati di motori e curiosi, da zero a cento anni. Tutti con la voglia e la gioia di salutare il concorrente pesarese Dorino Serafini, a bordo di una Ferrari. Era un nome, una garanzia per lo sport italiano, il migliore in assoluto che con la stessa 'rossa' l'anno prima si era piazzato secondo assoluto dopo Marzotto. Un particolare. Le 'Signore della



strada' tutte imbellettate, nascondendo la data di nascita, lasciavano al loro passaggio quell'acre odor di ricino bruciato misciato con la benzina. Un'emozione provata allora e da raccontare poi.

### Appassionati ai bordi delle strade.

Li ricordo. A migliaia, provenienti dall'entroterra pesarese, muniti di 'gluppa' (il tradizionale fazzoletto colorato che adoperavano i contadini) con dentro pane, formaggio, frutta e un fiasco di quel buon vino di queste parti. Partivano di notte per raggiungere la 'Siligata' da dove si domina la Statale 18, dai confini della Romagna, fino a Pesaro.

Dallo scrigno dei miei ricordi, emerge quello dalla Siligata, in mezzo a tanta folla festosa. Dovevo trasmettere un servizio al mio giornale su "Come hanno accolto i pesaresi il loro campione Dorino Serafini". Dorino, infatti, aveva dichiarato alla partenza da Brescia che avrebbe tentato di conquistare il primo posto assoluto.



Sul circuito di Silverstone, nel 1950, poker d'assi del volante. Da sinistra: Alberto Ascari, Dorino Serafini, Juan Manuel Fangio e Alec Francis Rivers Fletcher

Four ace drivers at Silverstone, 1950. From the left: Alberto Ascari, Dorino Serafini, Juan Manuel Fangio and Alec Francis Rivers Fletcher

## A SPECTATOR AT THE 1951 MILLE MIGLIA

The journalist Mario Cardilli recalls a champion, his people and motor racing passion

Exactly 60 years have passed since that distant 1951, when the 'legendary race' came through the city of Gioacchino Rossini. A single cry was enough back then to call out the people of Pesaro: "the 1000 Miglia's coming through!". The passage of that multi-colored caravan confirmed that Italy had overcome the disasters of destruction and mourning inflicted by the second world war. The 'traveling Museum' of 1951, with its amazing 319 vintage cars, had grown enormously and drawn thousands of fans, from motor racing buffs to the simply curious, from infants to centenarians. Everyone was dying to greet Pesaro's driver, Dorino Serafini, aboard a Ferrari. He was a name, an ambassador of Italian sport, the best overall, the driver who in the same 'rossa' had finished second overall behind Marzotto the year before. Telling detail. The 'Ladies of the road', dressed to the nines and hiding their dates of birth, left behind them that acrid smell of burnt castor oil blended into the gas. Smell it once, talk about it for a lifetime.

**FANS ALONG THE ROADSIDES** I remember them. Thousands from the Pesaro countryside, all sporting the 'gluppa' (the traditional colored handkerchief country folk used to use), tied up to hold their bread and cheese, fruit and a flask of good local wine. They would set off in the middle of night, from as far afield as the boundary with Romagna, to reach 'La Siligata', overlooking the Statale 18.

I remember 'La Siligata' very well, in the midst of the festive crowds. I had to wire my paper on "How the people of Pesaro greeted their champion, Dorino Serafini". Dorino, in fact, had announced before the start in Brescia that he would try and finish 1st overall.

It was a journalistic christening that's kept me tied to the 1000 Miglia to this very day. I remember, as if it were only yesterday, the festive people crowding the roadsides: some on walls, others on farm carts they'd used to get there and occupy the best viewing points, people with old cameras (even without film in them!) trying to look like rally experts. All under the strict surveillance of the 'Carabinieri' to keep the crowds off the road.

A 'panorama' that I'm reliving as I write. I can still see a couple of newly weds turning up on a tandem bike, sweating >>

Fu per me il battesimo giornalistico che mi lega, ancor oggi, alla 1000 Miglia. Ricordo, come fosse accaduto ieri, la gente festante accalcata ai margini della strada: chi sui muretti, chi sul carro agricolo servito per raggiungere e accaparrarsi la migliore posizione per vedere meglio, chi con una vecchia macchina fotografica (anche senza pellicola dentro) per darsi un tono di appassionato di auto. Tutto, sotto la stretta sorveglianza dei carabinieri per tenere lontana la folla dalla strada.

Un 'panorama' che rivivo mentre scrivo. Vedo ancora una coppia di sposi arrivati in tandem sudati e affannati, con il marito che mi dice: «Prima di partire per il viaggio di nozze ho voluto portare mia moglie per far comprendere la mia passione per i motori. Il nostro sogno è acquistare una Cinquecento». Un sogno che probabilmente la 1000 Miglia sarà riuscito a far realizzare.

**MM 1951**  
La Ferrari 340  
di Luigi Villoresi  
(detto Gigi) e  
Pasquale Cassani  
vincitori di questa  
edizione

*The Ferrari 340  
driven by Luigi  
Villoresi (aka Gigi)  
and Pasquale  
Cassani, winners of  
this year's race*

Ricordo un giovanotto proveniente da Colbordolo (una località del pesarese) in sella ad una vecchia Guzzi: «Sono appassionato di motori. Questa motocicletta è un ricordo di mio padre. Un rottame della guerra rimesso a nuovo. Non mi ha mai dato dispiaceri. Son qui per assistere al passaggio della 1000 Miglia perché c'è il mio asso preferito: Dorino, campione italiano della 500 con la Bianchi. Con la Gilera è stato campione europeo. Ora si è dato alla 1000 Miglia. Vedrai che farà faville».

Ancora. Una famiglia (padre, madre e due figli) arrivati con un vecchio camioncino da Trasanni di Urbino: «Abbiamo attrezzato il cassone per dormire questa notte - mi confidava il capofamiglia - la 1000 Miglia passa una volta l'anno. Io che ho sempre sognato di fare il pilota, ho dovu-



**MM 1951**

Il percorso della Mille Miglia delle tre edizioni 1951/1953

*The Mille Miglia route in the 1951/1953/1953 races*

to accontentarmi di guidare un camioncino per lavorare e mantenere la famiglia. Abbiamo fatto una gita. Ne vale la pena di vedere sfrecciare quei bolidi. Che gioia. Che meraviglia. La mia passione». Rivedo il viso radioso di quell'uomo che sessant'anni addietro mi parlava incantando moglie e figli. Ricordo ancora che congedandomi disse: «Voi giornalisti dovete far di tutto per portare la 1000 Miglia a Urbino, città dell'arte». Non ricordo il nome. Però a distanza di anni il "Museo Viaggiante" fino alle ultime due edizioni è transitato dalla Città di Raffaello.

Un altro ricordo, un ragazzino. Era arrivato da Pesaro, marinando la

scuola, solo e a piedi, fino alla Siligata. Non era impaurito. Guardandomi con insistenza, si avvicinò: «Mi seusi, quanto tempo dura il passaggio della 1000 Miglia? - e aggiunse - Non sono andato a scuola questa mattina, devo tornare a casa in orario. Altrimenti saranno guai». Si chiamava Luciano, aveva quindici anni. Mi confidò che il giorno prima, a »

and out of breath, with the husband saying to me: "Before setting off on our honeymoon I wanted to bring my wife here to understand my passion for cars. Our dream is to buy a Cinquecento". A dream the 1000 Miglia probably helped him realize. I remember a young chap from Colbordolo (near Pesaro) on an old Guzzi: "I'm a motor racing enthusiast. This bike is a memory of my father. Scrap from the war years that's been restored. It's never given me any problems. I'm here to watch the 1000 Miglia come through because my favorite driver is taking part, Dorino, the Italian 500 champion with Bianchi. He was European champion with Gilera. Now he's switched to the 1000 Miglia. He'll be spectacular, you'll see". Or again, a family (father, mother and two kids) who'd come in an old truck from Trasanni di Urbino: "We've fitted out the back to sleep in tonight" the head of the family confided to me. "The 1000 Miglia only comes through once a year. I'd always dreamt of being a racing driver but had to content myself with driving a truck to support my family. We had a nice trip coming here. It's worth it to see those rockets shoot past. Pure joy. Marvelous. My passion". I can still see the man's radiant face, 60 years back, holding wife and kids spellbound as he spoke to me. I can still remember how he said goodbye: "You journalists should do your utmost to bring the 1000 Miglia to Urbino, city of art". I can't remember his name though. But years later, the "Traveling Museum" did take in the city of Raphael, till a couple of years ago. Another memory: a kid. He'd come out from Pesaro, playing truant in fact, on his own, on foot as far as La Siligata. He wasn't at all diffident. He looked me in the eye, came over and said: "Excuse me, how long does it take for the 1000 Miglia to come through?" and added, "I didn't go to school this morning and I have to get back on time. Otherwise there'll be trouble". His name was Luciano and he was 15. He told me he'd found out at school the day before that "the 1000 Miglia was passing tomorrow". I understood his problem. Close by, a colleague of mine was taking some photos by his car, so I asked him to give the young lad a lift back to Pesaro. I saw Luciano again 20 years later, by chance, by now a doctor at the San Salvatore Hospital in Pesaro. He gave me a heartfelt hug: "Thank you. You saved me from the beating »

I would have got. I've learnt a lot since that day. Above all to love the 1000 Miglia. Thanks again!"

**AWAITING THE LOCAL CHAMPION** So many memories, images of people gathered together to watch the champion fly fast in a fleeting moment, in a red car, face hidden by goggles and helmet. But there was one person in all that mass of people who spoke of how he'd shaken the champion's hand. Possible? "I've known him for years. When he saw me, he stopped to say hello". A figment of the imagination of someone fond of telling tall stories in bars. Enthusiasm for the 1000 Miglia hasn't changed over the years. No way.

It was the last time Dorino Serafini passed through Pesaro. Because the champion, having reached Martinsicuro in Abruzzo, was taking a bend when he realized that the gear box of his Ferrari 340 America barchetta Touring con Ferrari 340 America barchetta Touring wasn't responding to the controls. Serafini lost control of the car and ended up in a ditch. The news spread rapidly. Due to his injuries Dorino had to abandon his sporting activities. Everyone remembers that distant April 29 1951.

On July 5, 2000, at the age of 90, Dorino Serafini, who was born in Pesaro on July 22, 1909, finally passed away, taking the title of champion with him for good. «

scuola, era stato informato che: «Domani passa la 1000 Miglia». Compresi il suo imbarazzo. Fermatasi a pochi passi da me un'auto di servizio con un collega che stava scattando alcune foto, lo pregai di dare un passaggio al ragazzino fino a Pesaro. Dopo una ventina d'anni, rividi, per caso, Luciano. Medico all'ospedale San Salvatore di Pesaro. Mi abbracciò commosso: «Grazie. Lei mi salvò dalle botte che avrei preso. Da quel giorno ho imparato tante cose. Soprattutto ad amare la 1000 Miglia. Grazie ancora!».

### L'attesa del campione locale.

Tanti ricordi e immagini di gente che si era data appuntamento per veder passare in un attimo fuggente il 'campione' a bordo di un'auto di colore rosso con il volto nascosto da un paio di occhiali e casco. Però, tornando a casa qualcuno in quella massa di persone avrebbe anche raccontato di aver stretto la mano al campione. Possibile? «Lo conosco da anni. Quando mi ha visto, si è fermato per salutarmi». Una bugia nata nella fantasia di chi, tornando fra gli amici al bar, l'aveva sparata grossa. L'entusiasmo per la 1000 Miglia non è mutato negli anni. Anzi.

Fu l'ultimo passaggio di Dorino Serafini da Pesaro. Perché il campione, arrivato a Martinsicuro in Abruzzo, nell'abbordare una curva si accorse amaramente che il cambio della sua Ferrari 340 America barchetta Touring non rispondeva ai comandi. Serafini perse il controllo della vettura e finì in una scarpata. La notizia si diffuse rapidamente. Dorino, causa le ferite, dovette abbandonare l'attività agonistica.

Ancora oggi, tutti ricordano quel lontano 29 aprile 1951. Dorino Serafini, che era nato a Pesaro il 22 luglio 1909, all'età di novant'anni, il 5 luglio 2000, portò per sempre via con sé il titolo di 'Campione'.

MARIO CARDILLI - DECANO DEI GIORNALISTI ITALIANI

# Il Biondo, quattro vittorie a cavallo di una guerra

Incidenti, sconfitte e resurrezioni di Clemente Biondetti, il più grande campione della Mille Miglia

Giudicato tra i più forti 'stradisti' del mondo, classe 1898, come Enzo Ferrari, Clemente Biondetti unì nel suo carattere la fierezza toscana della famiglia paterna e della sua città d'adozione, Firenze, all'orgoglio sardo di Buddusò suo paese di nascita. E a qualcosa deve pure far pensare la parentela con il celebre scrittore d'avventure Emilio Salgari. Di tempra vivace, da ragazzo si appassionò ai motori nell'officina fiorentina di Roberto Barsanti dove incontrava altri piloti che scriveranno pagine importanti della storia dell'automobilismo: i conti Carlo e Giulio Masetti, il marchese Niccolini, il conte Gastone Brilli Peri (primo campione del mondo con l'Alfa Romeo nel 1925). Quel gruppo, cioè, che diventerà famoso come quelli "del bar di Via Tornabuoni" e che lui vide morire uno dopo l'altro, a partire dallo stesso Barsanti, in vari incidenti che fortificarono in lui la determinazione a correre oltre ogni ostacolo: l'età (dopo la guerra è prossimo ai cinquant'anni), gli incidenti (nel primo, del 1926, sul Ponte della Decima al Circuito di Ostia, si ruppe ventiquattro costole,

## "IL BIONDO": FOUR 'MILLE MIGLIA' VICTORIES ON EITHER SIDE OF THE WAR.

The accidents, defeats and comebacks of Clemente Biondetti, the greatest of all Mille Miglia champions

Born in 1898, like Enzo Ferrari, and judged one of the world's best 'road racers', Clemente Biondetti combined the Tuscan pride of his father's family and of his adoptive city, Florence, with the Sardinian pride of Buddusò, his birthplace. And his kinship with the famous adventure story writer Emilio Salgari must also have had some bearing on his character.

Of a vivacious temperament, he was still a lad when he fell in love with cars in the Florentine workshop of Roberto Barsanti, where he met other drivers who were to write important pages in the history of motor racing: counts Carlo and Giulio Masetti, marquis Niccolini, count Gastone Brilli Peri (first world champion with Alfa Romeo in 1925). Men, that is, who were to become famous as the "bar di Via Tornabuoni" group and whom he saw die one by one, starting with Barsanti himself, in various accidents that merely strengthened his determination to drive beyond every possible obstacle: his age (after the war he was nearing 50), accidents (in his first, in 1926, on the Ponte della Decima at the Ostia Circuit, he broke 24 ribs, while the other two drivers involved both died) and money (he ended up selling property and valuables and signing enough IOUs to "paper the walls at home with", as he would tell his friends with a bitter smile).

In 1924 then he began an amazing 30-year racing career covering motorbikes, for three years, till '27, and cars, totaling 15 marques driven, 200 races contested and 138 points finishes.

**"IL BIONDO" AND THE GREATEST RACE IN THE WORLD** His crowning achievements were the four victories at the Mille Miglia—in 1938 and the three back-to-backs between '47 and '49—as well as two Giri di Sicilia in '48 and '49.

His 'Freccia rossa' successes started in 1936, when he joined the official Alfa Romeo team and finished 8th overall. His first, brilliant victory came in 1938, at the wheel of the Alfa Romeo 8C 2900 Spider MM Touring with Aldo Stefani, when he also set the speed record of 135.391 km/h, which was to be unbeaten till Giannino Marzotto broke it in 1953. He was about to follow this up >>

**MM 1938**

La prima delle quattro vittorie di Biondetti. Qui con Aldo Stefani su Alfa Romeo 8C 2900B Spider MM Touring

*The first of Biondetti's four victories. Here with Aldo Stefani in an Alfa Romeo 8C 2900B Spider MM Touring*

mentre gli altri due piloti coinvolti morirono), i soldi (arrivò a venderli proprietà e preziosi e a riempirsi di cambiali tanto da “tappezzarne casa”, come diceva sorridendo amaramente agli amici).

Nel 1924, quindi, comincia una carriera corsaiola strepitosa di trent'anni tra motociclette – tre anni fino al '27 - e automobili, per un totale di quindici marche guidate, duecento corse e centotrentotto piazzamenti in classifica.

**Il Biondo e la corsa più bella del mondo.**

Fiore all'occhiello del suo palmares, le quattro vittorie alla Mille Miglia - quella del 1938 e le tre consecutive dal '47 al '49 - e i due Giri di Sicilia nel '48 e '49.

Le sue imprese importanti alla Freccia rossa cominciano nel 1936 quando entra nella squadra ufficiale dell'Alfa Romeo e si classifica ottavo assoluto. È l'annuncio della sua prima brillantissima vittoria del 1938, a bordo dell'Alfa Romeo 8C 2900 Spider MM Touring con Aldo Stefani, quando stabilisce anche il record di velocità, di 135,391 km/h, destinato ad essere battuto solo nel 1953 da Giannino Marzotto. Una vittoria, quella del '38, che stava per essere bissata alla 24 Ore di Le Mans dove fu costretto al ritiro, da un guasto, mentre stava dominando dopo le prime ventidue ore di gara. Prima della guerra, vinse ancora la Coppa Acerbo nel '39 e fu secondo alla Tobruk-Tripoli e nel Gran Premio del Lussemburgo. Dopo la guerra, il triennio 'glorioso'. Nel 1947, “il Biondo” si presenta al via di Brescia arrivando in treno e solo come spettatore; incontra Emilio Romano che gli offre di salire subito sull'Alfa Romeo 8C 2900 B da lui preparata, e quella che passò alla storia come la ‘Mille Miglia della rinascita’ lo vide trionfare dopo uno spettacolare duello con Nuvolari sotto la pioggia.



Nel 1948 e nel 1949, corse come pilota della Ferrari con una 166: vinse due volte il Giro della Sicilia, la Mille Miglia (la prima con Navone, la seconda con Salami) e il Gran Premio di Svezia oltre a varie gare minori.

### Il tramonto e la tempesta.

Nei primi anni '50, sia come preparatore di auto, sia come pilota Jaguar ebbe fortune alterne. Alti e bassi, belle gare e guasti tecnici, piazzamenti e sconfitte. La carriera volge al termine. Ultime vittorie nel '53, la Coppa della Toscana su Lancia Aurelia, e l'anno dopo, la 6 Ore notturna di Bari con una Ferrari. Chiude nel '54,

scomparendo per un male incurabile l'anno dopo. Moriva così un uomo difficile, non allineato con il regime anteguerra, scontroso ma leale, sportivo e con un forte senso dell'amicizia. Un articolo non firmato, pubblicato su "Tuttosport" nel marzo del 1955 e qui estremamente sintetizzato, lo saluta così: *«Vedemmo Clemente Biondetti l'ultima volta alla partenza della Mille Miglia del maggio scorso... Una profonda ruga - o era una lunga cicatrice? - gli tagliava la fronte, facendolo aggressivo, corruciato... perché corre?... Venne il momento della partenza... gettò la sigaretta, abbassò gli occhiali. Partì con rabbia... allora pensammo a quegli uccelli dei mari del nord, che escono solo con la tempesta. Le chiamano procellarie e dicono che la bufera sia la loro ragione di vita. Era per questo che Biondetti correva».* «

ANDREA FRANCHINI



**MM 1954**  
Clemente Biondetti  
alla partenza  
sulla Ferrari 250 MM  
Pinin Farina, sarà  
quarto assoluto

*Clemente Biondetti  
at the start of the  
1954 race in a  
Ferrari 250 MM  
Pinin Farina (finished  
4th overall)*

with another victory, at the '38 Le Mans 24 Hours, but he was forced to drop out with a technical failure after dominating the field for the first 22 hours. Before the war, he won the Coppa Acerbo again, in '39 and finished 2nd at the Tobruk-Tripoli and the Luxembourg Grand Prix. After the war came his 'glorious' three years. In 1947, "il Biondo" turned up in Brescia by train and only as a spectator. But he met Emilio Romano, who immediately invited him to climb into the Alfa Romeo 8C 2900 B he'd got ready. That race was to go down in history as the 'Mille Miglia revival' and saw him triumph after a spectacular duel with Nuvolari in the rain. In 1948 and 1949, he drove for Ferrari, in a 166, winning the Giro della Sicilia twice, the Mille Miglia (first with Navone, then with Salami) and the Swedish Grand Prix, as well as other minor races.

**TWILIGHT AND STORMS** He had various ups and down in the early '50s, both as a car preparer and driver with Jaguar. Good races and technical failures, points finishes and defeats. His career was coming to an end. His last wins came in '53, the Coppa della Toscana in a Lancia Aurelia, and the year after, the Bari 6 Hour Night-time in a Ferrari. He retired in '54 and died of an incurable disease the following year. It was the death of a difficult man, out of tune with post-war society, intractable but loyal, a sportsman with a strong sense of friendship. An unsigned article in "Tuttosport" in March 1955 bade him farewell like this (condensed): *"We last saw Clemente Biondetti at the start of the Mille Miglia last May... A deep wrinkle—or was it a long scar - streaked across his forehead making him look aggressive, frowning... why does he race?... The start came, he threw away his cigarette, pulled his goggles down. He shot away angrily... we thought then of those seabirds that fly off alone into the storm. They're called storm petrels and they say that storms are what they live for. That was what Biondetti raced for"*. «



## Indice/CONTENTS

La classifica ufficiale 2010 *The Official Rankings*

45



# la Mille Miglia 2010

THE 2010 MILLE MIGLIA



dove ci sono  
**valori**, che  
**contano**,  
 noi ci siamo

Mille Miglia è leggenda, storia, passione.  
 È un simbolo dell'eccellenza italiana, un valore che da Brescia ha conquistato il mondo.  
 Banco di Brescia è *title sponsor* della Mille Miglia 2011.  
 Perché sappiamo dare alle cose il valore che meritano.



Title sponsor



2011

[www.bancodibrescia.it](http://www.bancodibrescia.it)

## La classifica ufficiale 2010

THE OFFICIAL RANKINGS

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
1	88	Canè Giuliano / Galliani Lucia	BMW 328 Mille Miglia Coupé	1939	20170
2	44	Viaro Luciano / Gessler Mark	ALFA ROMEO 6C 1500 Gran Sport	1933	19561
3	79	Ciravolo Enzo / Leitner Maria	BMW 328	1937	19395
4	50	Mozzi Giordano / Biacca Stefania	ASTON MARTIN Le Mans	1933	19383
5	77	Tonconogy Juan / Tonconogy Alberto	RILEY Sprite	1936	19125
6	54	Salvinelli Fabio / Rizzo Giancarlo	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1930	19092
7	55	Vesco Andrea / Vesco Roberto	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1931	19040
8	21	Ferrari Bruno / Ferrari Carlo	BUGATTI Type 37	1927	18932
9	5	Gaburri Roberto / Tonolini Luigia	OM 665 Superba	1928	17798
10	108	Cibaldi Michele / Cibaldi Enzo	GILCO Mariani FIAT 1100	1948	17780
11	51	Redaelli Giuseppe / Redaelli Gianandrea	ASTON MARTIN Le Mans	1933	17587
12	46	Claramunt Daniel / Elicabe Manuel	ASTON MARTIN Le Mans	1933	17480
13	47	Sisti Sergio / Bernini Dario	ASTON MARTIN Le Mans	1933	16990
14	13	Takemoto Kyoto / Takemoto Junko	BUGATTI Type 35 A	1926	16856
15	68	Riboldi Alberto / Guerini Andrea	MORETTINI Fiat 508 S	1936	16238
16	84	Croul Richard / D'Antinone Antonio	BMW 328	1937	16056
17	170	Aliverti Alberto / Ghirardi Enrico	LANCIA Aurelia B20 II serie	1952	15274
18	174	Scio Enrico / Scio Fabio	HEALEY Silverstone	1950	15173
19	12	Guasti Francesco / Guasti Alessandro	BUGATTI Type 35	1926	15148
20	10	Foglia Giacomo / Bergold Timm	BUGATTI Type 35	1925	15050
21	45	Piantelli Maurizio / Piantelli Mario	ASTON MARTIN Team Car LM7	1931	14920
22	41	Perletti Ezio / Fortin Pier Luigi	FIAT 514 CA	1930	14894
23	95	Giansante Mauro / Di Felice Giorgio	FIAT Ermini 1100	1946	14865
24	7	Brozzetti Sandro / Brozzetti Filiberto	OM 665 SS MM compressore	1930	14794
25	341	Barvas Giorgio / Grossi Nicoletta	ALFA ROMEO Giulietta Sprint veloce	1957	14070
26	17	Fiorentini Giuseppe / Fiorentini Umberto	RALLY ABC Gran Sport	1929	13498
27	87	Bonomi Aldo / Bonomi Tarcisio	BMW 328	1938	13418
28	91	Knieps Ulrich / Hamer Hans	BMW 328	1939	13264
29	57	Tonconogy Sergio / Goldfarb Roman	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1932	13157
30	345	Gnutti Renato / Cristina Riccardo	PORSCHE 356A-1500 GS	1956	13101
31	72	Grossi Giancarlo / Ceccardi Guido	LANCIA Aprilia	1938	13055
32	332	Cavagna Gian Paolo / Seneci Angelo	OSCA MT4-2AD	1957	12843
33	100	Bordogna Alberto / Bordogna Riccardo	CISITALIA 202 Coupé Gran Sport	1947	12797
34	138	Bricchetti Vincenzo / Bricchetti Matteo	FIAT 1100 Barchetta Colli	1951	12786
35	285	Meneghini Alessandro / Gobbi Marino	ERMINI 357 Sport	1955	12511
36	123	Cavalleri Tiberio / Cavalleri Carlo	HEALEY Silverstone	1949	12395
37	22	Foresti Guido / Foresti Pietro	BUGATTI Type 37 A	1927	12370
38	149	Lopez Horacio / Lopez Juan Ignacio	ALFA ROMEO 1900 C Sprint Touring	1952	12021
39	331	Aime Franco / Aime Carlo	GIANNINI 750 Sport	1956	12003
40	203	Cristofolletti Claudio / Locati Claudio	OSCA MT4-2AD	1953	11985
41	132	Battaglia Domenico / Stanga Loredana	FIAT Stanga 750 Sport	1951	11751
42	225	Donati Alessandro / Roman Leonardo	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	11715
43	18	Roma Bruno / Ider Primo	BNC 527 1100 Grand Sport Monza	1927	11611
44	23	Kirkpatrick Frederica / Kirkpatrick Simon	BUGATTI Type 37 A	1928	11558
45	200	Cartabbia Paolo / D'Orto Salvatore	FIAT Pininfarina 1100 TV GT	1955	11446
46	212	Galavotti Mauro / Vezzelli Stefano	ALFA ROMEO 1900 TI	1954	11349
47	14	Pankovskiy Andrey / Pankovskaya Tatiana	ALFA ROMEO RL SS	1925	11163
48	78	Pankovskiy Pavel / Pankovskaya Olga	RILEY Sprite	1936	11161
49	74	Grimaldi Francesca / Confalonieri Laura	ALFA ROMEO 6C 2300 Mille Miglia	1938	11154
50	251	Rossi Fabrizio / Teti Fabio	LANCIA Aurelia B24	1955	11100
51	175	Kojima Tadakazu / Ueda Takehiko	FERRARI 166MM/195S	1950	11063
52	372	Ferracin Bruno / Ferracin Filippo	PORSCHE 550A-1500 RS	1957	11012
53	83	Ermini Massimo / Ermini Lapo	BMW 328	1937	10997
54	102	Castelli Alberto / Banchetti Riccardo	CISITALIA 202 SMM	1947	10936
55	357	Houtkamp John. H. / Houtkamp Rutger H.J.P.	TRIUMPH TR3 Works	1956	10807
56	103	Borla Sergio / Borla Edoardo	FIAT 1100 S	1947	10693
57	26	Farina Mirko / Sperotto Giovanni	ALFA ROMEO 6C 1750 Super Sport	1929	10629
58	9	Jolly Manouel	AMILCAR CGSS	1926	10550
59	197	Palmieri Giovanni / Ferrari Umberto	LANCIA Appia	1954	10506
60	377	Degelsegger Walter / Degelsegger Stefan	AUSTIN HEALEY 100S	1955	10499
61	378	Giacomello Giancarlo / Spada Alessandro	JAGUAR XK 120 OTS	1950	10497
62	171	Becchetti Marco / Becchetti Elisa	HEALEY Silverstone	1950	10377
63	210	Perotto Walter / Ellena Mauro	MERCEDES-BENZ 180	1955	10321
64	52	Ambrosi Giuseppe / Fauchier Patrick	ASTON MARTIN Le Mans	1933	10286
65	235	Piccinelli Eugenio / Mazzolari Nello	TRIUMPH TR2	1954	10111
66	209	Balbo Francesco / Patron Luca	MG ZA Magnette	1955	9915
67	146	Tosi Ennio / Ghidini Luigino	SIATA Daina 1400 GS	1952	9895
68	106	Rollino Roberto / Rollino Angelo	FIAT 1100 S	1948	9812



# FASHION AND THE CITY

I MIGLIORI MARCHI DELLA MODA SCONTATI DAL 30% AL 70%

[WWW.FASHIONDISTRICT.IT](http://WWW.FASHIONDISTRICT.IT)

MANTOVA  
VALMONTONE (ROMA)  
MOLFETTA (BARI)

FASHION  
DISTRICT

OUTLET

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
69	244	Ticchioni Fausto / Rosi Giovanni	LANCIA Aurelia B20 IV serie	1954	9682
70	4	Reinhard Anton / Bazhenina Nadia	OM 665 Superba	1928	9627
71	169	Ricci Niccolò / Ricci Filippo	JAGUAR XK 120 OTS	1952	9515
72	347	Zanni Maurizio / Campagnola Alessandro	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint II serie	1956	9513
73	217	Gandino Marco / Gandino Maurizio	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1955	9267
74	89	Willisch Ludwig / Neubauer Eric	BMW 328 Mille Miglia Roadster	1939	9257
75	25	Miozzi Giovanni / Morellato Luca	BUGATTI Type 40 A	1928	9241
76	339	Muccione Franco / Olla Roberto	ALFA ROMEO 1900 Super TI	1957	9207
77	348	Belotti Antonio / Pradella Maurizio	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint II serie	1957	9149
78	66	Laqueur Macko / Kokke Jan Kees	LAGONDA M 4.5 Rapide	1934	9117
79	165	Murru Giovanni Luca / Destro Castaniti Massimo	JAGUAR XK 120 OTS	1950	9115
80	162	Amenduni Gresele Massimo / Vicari Fabrizio	ASTON MARTIN DB2 Vantage	1952	9049
81	131	Burnengo Maurizio / Ferrari Marco	SIATA Amica	1950	9024
82	135	Martini Novella / Marzari Laura	CISITALIA 202B	1950	9010
83	211	Bettoja Valerio / Matteoni Riccardo	MERCEDES-BENZ 180 D	1955	8926
84	145	Malta Alessandro / Cella Cesare	SIATA Daina 1400 GS	1952	8904
85	125	Trevisan Marco E. / Ernst Urs	HEALEY Silverstone	1949	8853
86	198	Ronzoni Ezio / Cabella Luigi	FIAT Pininfarina 1100 TV GT	1954	8804
87	201	Scapin Enzo / Riccobon Alberto	FIAT 1100/103 TV Trasformabile	1955	8732
88	119	Balli Luigi Gino / Balli Leopoldo	MASERATI A6 1500	1949	8723
89	173	Bechtolsheimer Wilfried / Bechtolsheimer Till	HEALEY Silverstone	1950	8716
90	221	Bettinsoli Massimo / Carpi Giovanni	PORSCHE 356 Speedster 1500	1954	8705
91	85	Robertson Ian / Jones Phillip	BMW 328	1937	8630
92	30	Haas Helmut / Schiep Franz	LANCIA Lambda VII serie	1927	8513
93	159	Sotgiu Mauro / Mibelli Sergio	ASTON MARTIN DB2 Vantage	1951	8471
94	152	Kurihara Masaaki / Iwato Atsuko	FIAT 8V Zagato	1952	8423
95	70	Boscarino Giuseppe / Pandolfo Vincenzo	FIAT 508CS MM	1938	8274
96	237	Carlevaris Francesco / Carlevaris Nicola	TRIUMPH TR2 Long Door	1954	8136
97	333	Sonvico Francesco / Bruschetti Marco	FIAT 1100/103	1956	8120
98	286	Boglioli Mario / Pezzia Enrica	OSCA MT4	1953	8119
99	256	Fioroni Massimiliano / Tinozzi Lorenzo	AUSTIN HEALEY 100 BN2	1955	8099
100	300	Gorni Roberto / Grasso Angela	MASERATI 150S	1955	8056
101	39	Kitami Shubun / Kitami Tomoko	FIAT 508 S (motore 108 CS)	1934	8004
102	150	Guarini Massimo / Indelicato Domenico	ALFA ROMEO 1900 C Gara	1952	7726
103	81	Draeger Klaus / Fischer Joseph Martin	BMW 328	1937	7706
104	53	Pueche Jaime / Martin Dominguez Juan Antonio	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1931	7646
105	158	Rothenberger Helmut / Cicchetti Michele	ASTON MARTIN DB 2 Team Car	1950	7638
106	99	Medaglia Maurizio / Turra Elisabetta	FIAT 1100 E Monviso	1949	7616
107	147	Capolupo Biagio / Saottini Beatrice	PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500S	1952	7602
108	151	Terlizzi Raffaele / Monferino Paolo	LANCIA Aurelia B20 I serie	1951	7595
109	155	Fratini Marcello / Bruni Alessandro	FERRARI 225 S Export Berlinetta	1951	7524
110	167	Oag James / Ford Tom	JAGUAR XK 120 OTS	1951	7492
111	116	le Conge Kleyn Rodolphe / le Conge Kleyn Jan Wille	ALFA ROMEO 6C 2500 SS cabriolet Pininfarina	1949	7477
112	107	Mattei Marco / Marinella Gatta	FIAT 1100 S	1948	7414
113	226	Barbiero Silvano / Barbiero Patrizia	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	7246
114	355	Piona Emanuel / La Russa Geronimo	TRIUMPH TR3	1956	7191
115	317	Guasti Federico / Barbiano di Belgiojoso Alessandro	FERRARI 250MM	1953	7152
116	86	Mueller-Oetvoes Torsten / Kable Greg	BMW 328 Frazer Nash	1938	7035
117	73	Gambardella Ugo / Preziosa Mauro	LANCIA Aprilia convertibile	1940	7020
118	90	Botterweck Marcel / Loeslein Reiner M.	BMW 328	1939	6930
119	80	Schoeberl Maximilian / Grundhoff Stefan	BMW 328	1937	6902
120	160	Masetti Zannini Francesco / Cherubini Luigi	ASTON MARTIN DB2	1951	6889
121	196	Chiossi Roberto / Siglicelli Carlo	FIAT 1100/103 TV	1954	6877
122	166	Pisa Franco / Pisa Gianpaolo	JAGUAR XK 120 OTS	1951	6871
123	161	Bender Ralf / Paukens Gabriele	ASTON MARTIN DB2	1952	6849
124	334	Mattuzzi Angelo Primo / Viscione Giorgio	FIAT 1100/103 E TV	1956	6818
125	322	Bramall Terry / Bramall Liz	JAGUAR C-type	1953	6774
126	231	Keller Ermanno / Paganin Paolo	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint Zagato	1955	6746
127	246	Bruschetta Andrea / Rebuffoni Antonella	LANCIA Aurelia B20 IV serie	1955	6724
128	299	Berton Paolo / Sonda Lara	MASERATI 150S	1955	6673
129	69	Minussi Corrado / Rizzo Giuseppe	SIATA 1100 coupé	1940	6643
130	219	Colombo Enrico / De Bernardi Carlo	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	6624
131	101	Bandera Franco / Bandera Michele	CISITALIA 202C Cabrio	1948	6557
132	283	Wesolowski Tadeusz / Nawrocki Pawel	JAGUAR XK 140 OTS	1955	6454
133	227	Cryns Ronald / Quatennens Philippe	PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500	1955	6402
134	232	Mascarini Fabio / Mascarini Anna	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint	1955	6304
135	3	Fendt Johann Georg / Fendt Corinna	OM 665 SMM	1927	6297
136	278	Dittert Gert / Eickmann-Pohl Gaby	JAGUAR XK 120 FHC	1953	6240
137	32	Louwman Evert / van Dorth tot Medler Jos	MERCEDES-BENZ SSK	1929	6200
138	279	Glockner Dieter / Fiermann Edith	JAGUAR XK 120 OTS	1953	6154
139	280	Pasotti Armando / Pasotti Aldo	JAGUAR XK 120 OTS SE	1953	6074
140	336	Fragni Marco / Girelli Osvaldo	MG ZA Magnette	1956	5980

Alexandra Richards  
for



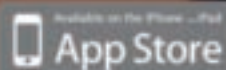
# Fred Mello

New York  
Since 1982

L'inguaribile passione per il mondo delle auto d'epoca unita ad una grande ammirazione per questa "cavalcata avventurosa e un po' folle profumata di romanticismo" chiamata Mille Miglia, sono le ragioni per cui a partire dall'edizione 2010 Fred Mello è business sponsor della manifestazione. Grazie ad un accordo di sub licenza d'uso del marchio "1000 MIGLIA" Fred Mello ha creato anche una collezione di capi disponibili all'interno dei negozi monomarca Fred Mello, in un selezionato numero di punti vendita in Italia e in alcuni paesi del Sud Europa e durante i giorni della gara anche a Brescia e a Roma all'interno degli stand Fred Mello.

www.fredmello.it

VERONA, DESENZANO, BRESCIA, TORINO, BOLOGNA, BUSTO ARSIZIO, PRATO, SALÒ





ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
141	252	Gerani Silvano / Gerani Paolo	LANCIA Aurelia B24	1955	5919
142	248	Mauri Cesare / Lersa Guido Camillo	LANCIA Aurelia B24	1955	5707
143	262	Roschmann Jutta / Buerger Gabriele	FERRARI 250 GT	1955	5701
144	109	Russell William Scott / Wang Sung An	LANCIA Aprilia	1949	5663
145	168	Miles Zach / Woodcock Guy	JAGUAR XK 120 FHC SE	1952	5484
146	98	Maggiorelli Luca / Maggiorelli Giovanni	GIANNINI 750 Sport	1948	5443
147	29	Erber Wolfgang / Maschessnig Viktor	LANCIA Lambda Series VII	1927	5165
148	43	Bigioni Denis / Bigioni Michael	LANCIA Lambda	1930	5101
149	308	Hylander Phillip / Wheeler Oliver	FERRARI 166MM/53 Vignale spider	1953	5090
150	206	Padovano Tiziana / Serena Lorenza	PEUGEOT 203	1953	5061
151	264	Gabka Christian / Zeilhofer Johann	MERCEDES-BENZ 300SL W 198 I	1955	5022
152	218	Barbirato Renzo / Giorgetti Claudio	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1955	4956
153	118	Berg Joel / Leander Berg Kajsa	JAGUAR XK 120 OTS	1949	4936
154	325	Johnson Adrian / Johnson Clare	JAGUAR D-type	1955	4933
155	351	Cessario Damian / Turrisi Daniele	MASERATI A6G/54	1956	4925
156	179	Casella Paolo / Corti Mario	FERRARI 212 Export Berlinetta Le Mans	1951	4906
157	276	Scheufele Karl / Carreras Albert	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	4892
158	82	Liedtke Kurt / Bursch Torsten	BMW 328	1938	4871
159	295	Westerman Evelyne / van Oranje Princess Anne	PORSCHE 550-1500 RS	1955	4780
160	195	Feser Udo / Feser Peter	DKW F91 3=6 Sonderklasse	1955	4743
161	222	Merati Foscarini Marco / Betocchi Marco	PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500	1954	4684
162	282	Polotti Franco / Polotti Renzo	JAGUAR XK 120 OTS SE	1954	4365
163	42	Caporali Luciano / Bologna Angelo	ALFA ROMEO 6C 2300 GT	1934	4321
164	2	Wetz Albert / Collé Romain	OM 665 Superba	1927	4264
165	376	Germann Stephan / Hartmann Imke	JAGUAR XK 120 OTS	1952	4141
166	259	Hoermann Martin J. / Hoermann Thomas J.	ASTON MARTIN DB2/4	1954	4141
167	76	Deijs Wim / Peters Geert Jan	ALFA ROMEO 6C 2500 SS cabriolet Touring	1939	4123
168	230	Martegani Alberto / Maccacaro Agostino	ALFA ROMEO 1900 C Sprint Pininfarina	1954	4002
169	202	Ceretti Maurizio / Falduto Giambruno	FIAT 1100/103 Zagato	1954	3997
170	344	Dixon Stephen / Palmer Gordon	MG MGA 1500	1956	3920
171	370	Zanardi Paolo / Tizzi Davide	ALFA ROMEO Giulietta Spider tipo 750 G	1956	3871
172	192	Baier Christian / Baier Margot	CITROEN 2 CV AZ	1954	3721
173	111	van Deijne Tonnie / van Deijne Kevin	BRISTOL 400	1948	3671
174	64	Powell Ian / Powell Louise	BENTLEY 3.5 litre Sports Tourer	1934	3605
175	265	Kramer Christian / Maassen Helmut	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	3510
176	126	Beattie Richard / Koechlin Jorge	JAGUAR XK 120 Alu	1949	3504
177	194	Dolega Ralph / Kamm Karl-Heinz	AUTOCORSE Gilco Panhard 750 Sport	1954	3474
178	236	Callanan Tom / Geogegan Ciaran	TRIUMPH TR2	1954	3465
179	163	Urban Axel / Brandstetter Andrea	FERRARI 225 Inter	1952	3371
180	346	Oesterle Fritz / Goerig Marcus	PORSCHE 356 A coupé 1600	1957	3310
181	314	Personeni Renato / Sala Sergio	ALFA ROMEO 1900 TI	1953	3300
182	193	Vitali Luca / Vitali Massimo	FIAT 500 C	1953	3296
183	266	Oechsner Graf von Moltke / Voehringer Klaus-Dieter	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1954	3273
184	254	Vilardi Virginio / Minerva Giuseppe	AUSTIN HEALEY 100 BN2	1955	3113
185	247	Sikorski-Großmann Dagmar / Esswein-Hardieck Daniela	LANCIA Aurelia B24	1955	2971
186	255	Thomsen Henning / Elgaard Casper	AUSTIN HEALEY 100 BN1	1953	2927
187	186	Bartlett Gary / Coxall Julie	JAGUAR C-type	1952	2884
188	121	Jans Adolphus Leonardus / Schrave Renaldo	VERITAS RS	1949	2857
189	312	Large David / Everard Jonathan	AUSTIN HEALEY 100S	1955	2716
190	320	O'Driscoll Mike / Kinney Ed	JAGUAR C-type	1953	2449
191	306	Boni Renato / Ferdenzi Alberto	MASERATI 150S	1955	2365
192	157	Batista Julio / Batista Pablo	FERRARI 212 Inter	1952	2308
193	356	Parenti Luca / Sicca Valentina	TRIUMPH TR3	1956	2292
194	350	Hagerty McKeel / Forsyth James Angus	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint Zagato	1957	2272
195	216	Mccall Julien Lachicotte / Hodgson Michael	JAGUAR Mark VII Saloon	1954	2185
196	20	Papoulias Angelos / Papoulias Alexandros	ALFA ROMEO 6C 1500 Super Sport	1929	2085
197	352	Baldi Giuseppe / Del Fante Matteo	MASERATI A6G/54	1956	1959
198	288	Shraga Elad / Cornut Antoine Bertrand	OSCA MT4-TN	1955	1849
199	315	Boglioli PierLuigi / Capelli Guido	FERRARI 750 Monza	1955	1828
200	34	Doug Nye / Bock Michael	MERCEDES-BENZ SSK	1929	1716
201	261	Van den Berg Hendrik Jan / Ter Braak Daan	FERRARI 250 EUROPA GT	1955	1687
202	199	Streminski Albert / Streminski Karin	SIATA 1100 TV	1954	1571
203	337	Pasotti Mauro / Faustini Osvaldo	FIAT 1900 Granluce	1957	1368
204	365	Lister Terry / Veit Peter	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1956	1314
205	321	Neumark Peter / Coucher Robert	JAGUAR C-type	1953	1265
206	33	George Scott / Berrisford Eddie	MERCEDES-BENZ SSK	1928	1261
207	340	Fluttert Robert / Fluttert Laurent	ROVER P4 75	1957	785
208	117	Waltenberg Daniel A. / Wagner Rene	ASTON MARTIN DB2	1949	660
209	110	Anichini Giuseppe / Dugini Giampaolo	LANCIA Aprilia	1949	537
210	36	Watts Graham / Watts Rosamond	MG C-Type Midget supercharged	1932	478
211	60	Houlihan John Shane / Boland John	ALFA ROMEO 8C 2300	1932	-22
212	307	De Reu Jan / Goethals Sabine	FIAT 8V Zagato	1953	-720

# No compromises.....

.....when it comes to **quality** and **durability**

The steel processing industry  
has long appreciated the  
**basic material know how**  
and the **products** of the  
**GMH Group**



[www.gmh-group.de](http://www.gmh-group.de)

Steel · Steel Castings · Iron Castings

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
213	142	Cazzani Alberto / Piatti Manuela	ALFA ROMEO 1900 Doppio Corpo	1952	-1675
214	65	Ford Geoffrey / Ford Richard	BENTLEY 4,5 Litre Supercharged	1930	-3812
215	294	Van Lennep Gijs / Luyendyk Arie	PORSCHE 550-1500 RS	1955	-4084
216	228	Stuppelli Mario / Scorsetti Alberto	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	-4489
217	311	Darcey Michael / Hutchinson Steve	AUSTIN HEALEY 100S	1954	-5105
218	62	van der Kroft Adrian / van der Kroft Joanna	TALBOT AV 105	1931	-5217
219	305	Meiling Dean / Hefty Terrance	MASERATI A6GCS	1954	-5328
220	239	Croul John B. / Croul Spencer B.	FIAT 8V Zagato	1953	-5917
221	176	Brocades Zaalberg Oscar / van Lookeren Campagne Pieter	FERRARI 212 Export	1951	-6573
222	270	Koegel Karlheinz / Koegel Julian	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	-6768
223	224	Chapman Bruce / Chapman William	MG MGA 1500	1955	-7491
224	143	Piepoli Giovanni / Capovilla Carlo	FIAT AR 51 Campagnola	1951	-7676
225	233	Guegan Michel / Jongerlink Gregory	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint II serie	1955	-7738
226	114	Astaller Andreas / Gaillinger Daniela	HEALEY Elliott	1948	-7952
227	122	Bode Karl Josef / Weitzmann Rolf	MASERATI A6GCS	1947	-8315
228	263	van Huellen Peter / Flimm Juergen	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	-9656
229	269	Mirabaud Pierre G. / Cayre Jean-Paul	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	-9715
230	303	Jenkins George / Stitzer Mark	ARNOLT BRIST Bolide	1954	-11360
231	124	Andersen Henning / Andersen John	HEALEY Silverstone	1949	-12181
232	208	Squadroni Giorgio / Zanchi Mariarosa	ALFA ROMEO Giulietta Berlina	1955	-12527
233	1	Schmitz Rolf Martin / Roman Martin	OM 665 SS	1930	-12735
234	360	Rigotti Mario / Di Bona Maria Cristina	LANCIA Aurelia B20 VI serie	1957	-13841
235	358	Pizzoccaro Giovanni / Pizzoccaro Sofia	LANCIA Aurelia B20 VI serie	1957	-15581
236	92	Von Bayern Leopold / Van Hooydonk Adrian	BMW 328	1939	-16740
237	56	Hulshoff Berend / Hulshoff Iet	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport Testa Fissa	1931	-17035
238	354	Marini Bruno / Fratus Gianfranco	AC Ace	1956	-17043
239	362	Taglia Vittorio / Comune Alfredo	AUSTIN HEALEY 100 BN2	1956	-17516
240	343	Villa Marzio / Abello Maria Cristina	ALFA ROMEO Giulietta Sprint veloce	1956	-18038
241	67	Ostmann Bernd / Weber Thomas	MERCEDES-BENZ SS	1930	-18319
242	59	Halusa Martin / Halusa Thomas	ALFA ROMEO 8C 2300 MM	1932	-19723
243	292	Engelhorn Kurt / Tuke Michael Antony	PORSCHE 550-1500 RS	1954	-20739
244	104	Newson Marc / Parr Stuarth	CISITALIA 202 SMM	1948	-21498
245	215	Jordan Marcus / Alex Ralph	MERCEDES-BENZ 220 A	1955	-21596
246	367	Stehle Michael / Nachtigall Burkhard	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	-21641
247	58	Marx Axel / Perucchini Renato	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1932	-22691
248	359	Borgonon Richard / Mahoney Dennis	LANCIA Aurelia B20 VI serie	1957	-22744
249	366	Glas-Hermann Uschi / Hermann Dieter	MERCEDES-BENZ 300 SL W 198 I	1957	-23080
250	381	Cefis Alberto / Cefis Andrea	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I Alu	1955	-23432
251	326	Turner Jonathan / Hall David	JAGUAR D-type	1956	-23526
252	188	Rawlins Richard / Street Harold	FERRARI 340 America	1951	-25099
253	297	Hoffmann Marc / Maierhofer Oliver	OSCA MT4-2AD	1954	-31315
254	6	Gabana Claudia / Rizzi Marco	OM 469S	1930	-32989
255	139	Gafner Urs / Gafner Jacqueline	VOLKSWAGEN 1/11	1951	-33192
256	144	Sartorius Klaus / Klein Andreas	SIATA Daina	1952	-33325
257	178	van Zyl Robert / van Zyl Robert Jnr.	FERRARI 166MM	1950	-33524
258	240	Reidie David / Reidie Diane	FIAT 8V Zagato	1954	-45984
259	289	Pickering Anthony / Pickering John	OSCA MT4-2AD	1953	-46414
260	329	Jonsson Jan Ake / Jonsson Cristian Alexandre	SAAB 93A	1957	-46778
261	115	Larkamp Karl-Helmut / Sander Hans-Joachim	ALFA ROMEO 6C 2500 SS coupé Touring	1948	-47389
262	281	Dislich Jost Wennemar / Laurent Toma	JAGUAR XK 120 OTS SE	1953	-47519
263	361	Viscardi Gianluigi Carlo / Comi Antonella	AUSTIN HEALEY 100 BN2	1956	-55380
264	260	Fuchs Reginald C. / Fuchs Linda	ASTON MARTIN DB2/4	1955	-57674
265	328	Muller Victor / Muller Oliver	SAAB 93	1957	-61112
266	323	Hood Derek / Riedling Steve	COOPER T33	1954	-68383
267	335	Cajani Marco / Marzario Arturo	ALFA ROMEO Giulietta Berlina	1958	-69038
268	137	Squarcia Remo / Squarcia Lorenzo	ERMINI sport siluro	1951	-69914
269	310	Ribadeneira Diego / Lundgren Barry	FERRARI 500 Mondial Series II	1955	-70409
270	220	Doneda Emilio / Doneda Valeria	PORSCHE 356 Speedster 1500	1955	-80929
271	316	Mellinger Pierre / Ward Phil	FERRARI 250MM	1953	-82581
272	257	Ricci Stefano / Lotti Mauro	FERRARI 250MM	1953	-82891
273	213	Canducci Claudio / Lombardi Sanzio	ALFA ROMEO 1900 Super	1955	-85001
274	191	Francis Robert / Francis Pamela	ALLARD J2	1951	-108044
275	318	Megrue Jr. John / Megrue Christopher	FERRARI 166MM/53	1953	-108776
276	290	Fonte Venanzio / Fonte Nicholas	OSCA MT4-2AD 1500	1954	-115641
277	223	Sixt Konstantin / Muehling Manuel	PORSCHE 356 Speedster 1500	1954	-139906
278	185	Webb Nigel / McConomy Ken	JAGUAR C-type	1952	-157333
279	273	Mass Hans Joachim / Biasion Miki	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	-168730
280	93	Baumer Karl / Draeger Dennis	BMW 328	1939	-176268
281	327	Zioni Giuseppe / Baccolo Raffaella	FIAT 600	1956	-182017
282	112	Bloemendaal Hans / Bloemendaal Dick	HEALEY Westland	1947	-191902
283	284	Fratini Jacopo / Zini Andrea	JAGUAR XK 140 OTS MC	1955	-201458
284	291	Covindassamy Ananda / Pasquini Guy	OSCA MT4-2AD	1953	-201605

STATE OF ART  
MENSWEAR

# MilleMiglia

Collection **2011**

1000  
MIGLIA



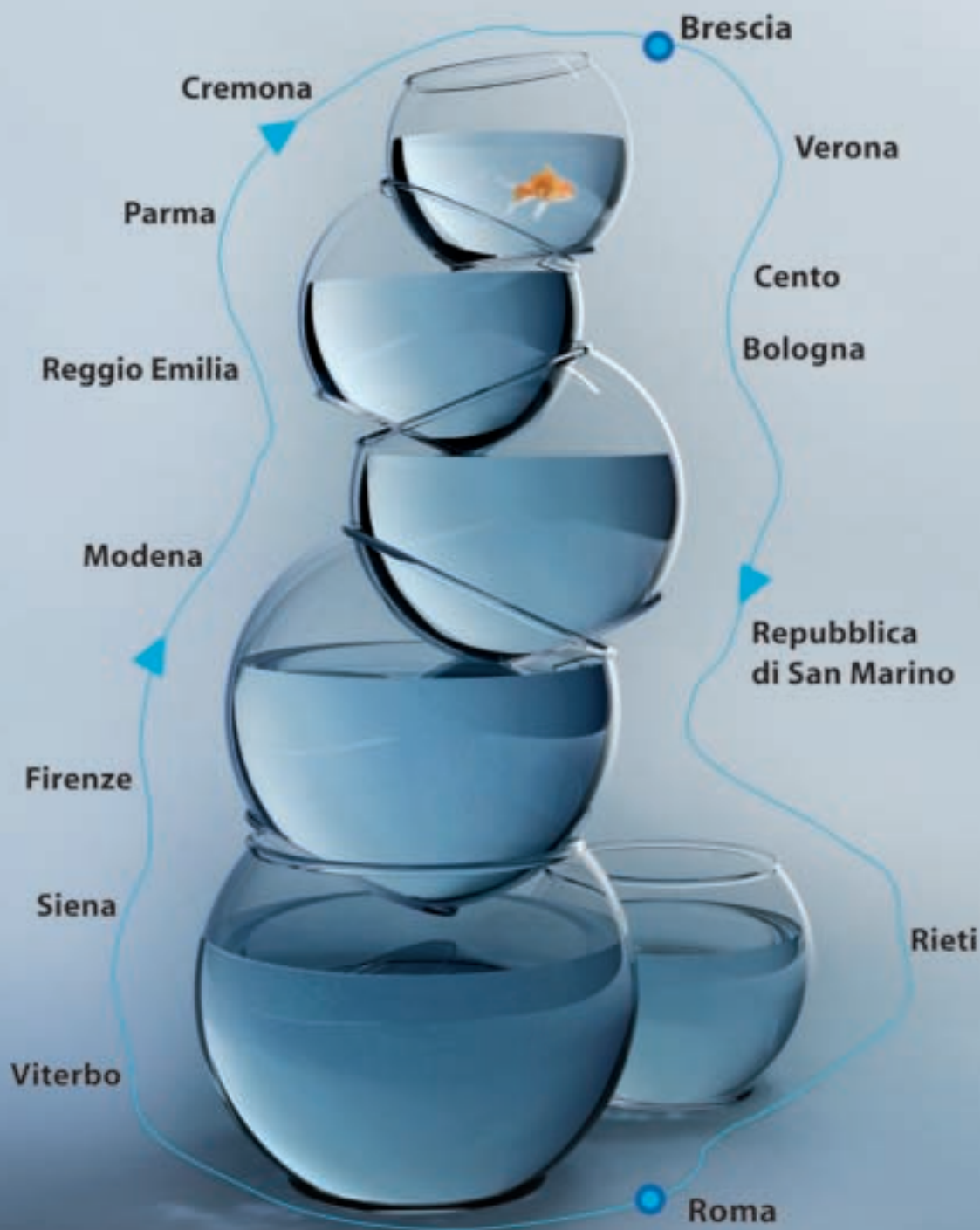
STATE OF ART.COM / MILLE MIGLIA

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
285	182	Louwman Quirina / Schuete Erich	ASTON MARTIN DB3	1952	-210917
286	241	Bensi Giuliano / Bensi Giulio	FIAT 8V	1954	-211409
287	258	Focardi Gilberto / Focardi Andrea	FERRARI 212 Inter	1953	-217340
288	28	Braam Ruben Jack / Vos Lambertus	BUGATTI Type 43	1928	-240740
289	349	Diekman Kai / Endresz Emmerich	ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint II serie	1957	-288425
290	363	Sixt Erich / Sixt Alexander	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1956	-334026

NON CLASSIFICATI  
DID NOT PLACE

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA CAR	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
8		Matteace Giacomo / Abbenante Domenico	SAM C25 F	1925	
11		Brevini Giuseppe / Tazzioli Franca	BUGATTI Type 35 A	1925	
15		Berzera Vittorio / Berzera Umberto	AMILCAR CGSS	1927	
16		Venturelli Andrea / Venturelli Paolo Luciano	BNC 527 Monza	1927	
19		Mocerri Giovanni / Labate Rossella	ALFA ROMEO 6C 1500 Super Sport	1928	
24		Bresciani Bruno / Bresciani Mariano	BUGATTI Type 40	1929	
27		Lui Luciano / Colombo Giovanni	FIAT 520 Torpedo	1928	
31		Grossmann Joergen / Loescher Peter	LANCIA Lambda Casaro Spider	1928	
35		Van den Bergh Albertus A / Arkenau Guenter	MERCEDES-BENZ SSK	1929	
37		Dossi Sergio / Dossi Michela	FIAT 508 S	1933	
38		Bresciani Ivan / Manenti Cristina	FIAT 508 S (motore 108 CS)	1934	
40		Schmitz-Koep Norbert / Schmitz-Koep Tosca	MG K3 Magnette	1934	
48		Valseriati Flaminio / Sabbadini Paolo	ASTON MARTIN Le Mans	1933	
49		Smart Bryan / Lancaster-Gaye Robert	ASTON MARTIN Le Mans	1933	
61		Van Oranje-Nassau Bernhard / Meyer Roberto	ALFA ROMEO 8C 2300 Le Mans	1931	
63		Birch Michael / Ruston John	TALBOT AV 105 Works Alpine Car	1934	
71		Denti Matteo / Puddu Giancarlo	LANCIA Aprilia	1937	
94		Bessade Obadia Paul Emil / Bessade Samuel	DELAGE D6-70	1936	
96		Specchia Silvestro / Paoletti Roberto	FIAT 1500 Sport	1945	
97		Rooker Marc / Rooker Mirella	FIAT Zanussi 750	1948	
105		Bonechi Giampaolo / Magi Giovanna	CISITALIA 202 SMM	1948	
113		Maggi Giuseppe / Buraccini Sergio	ALFA ROMEO 6C 2500 Turismo	1947	
120		Bortolotti Luca / Bortolotti Andrea	MASERATI A6 1500	1949	
127		Mason Annette / Mason Nick	FRAZER NASH Le Mans Replica	1949	
129		Richards Karen / Richards David	FRAZER NASH Le Mans Replica	1950	
130		Panari Massimo / Berselli Giuliano	PANHARD Dyna X 86	1951	
133		Attardo Parrinello L. / Ercoli Pierantonio	GIANNINI 750 Sport	1950	
134		Carlini Luigi / Cozzi Michele	SIATA 300BC	1952	
136		Marchesi Marco / Marchesi Federico	OSCA MT4	1951	
140		Mozzetti Dario / Ronchi Franco	FIAT 1400	1950	
141		Righele Mario / Atturi Giancarlo	ALFA ROMEO 1900 M AR51 Matta	1951	
148		Castelli Fabio / Valli Gianantonio	PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500	1952	
153		Lopresto Corrado / Ghedini Niccolò	ALFA ROMEO 6C 2500 SS cabriolet Touring	1951	
154		Gianopulos Jim / Scacco De Santis Osvaldo	ALFA ROMEO 6C 2500 SS cabriolet Pininfarina	1950	
156		Panis Josef / Schiemann Anja	FERRARI 340 America	1951	
164		Rizzinelli Fabio / Lamberti Boffelli A.	JAGUAR XK 120 OTS	1950	
172		Pozzoli Damian / Wieggers Gabriel	HEALEY Silverstone	1950	
177		Carlino Peter M / Kauffman Robert I.	FERRARI 212 Export Barchetta	1951	
180		Monti Umberto / Malberti Emanuela	ASTON MARTIN DB3	1951	
181		Melling Martin / Melling Pat	ASTON MARTIN DB3	1952	
183		Coulthard David / Hakkinen Mika	MERCEDES-BENZ 300 SL W194	1952	
184		Kalikow Peter / Kalikow Nicholas	JAGUAR XK 120 Alu	1950	
187		Gamberini Alessandro / Nobili Pier Luigi	HEALEY Nash mod.S1 Roadster	1951	
189		Willms Michael / Seidensticker Dani	FERRARI 275/340	1950	
190		Kersten Engelbertus / Bodewes Thecla	TALBOT LAGO T26 Grand Sport	1950	
204		Rollinger Marco / Rollinger Dany	OSCA MT4-2AD	1955	
205		Hornik Peter Michael / Paris Susan	VOLKSWAGEN 1/11	1953	
207		Titova Elena / Basov Evgeniy	PEUGEOT 203C	1954	
214		Martella Francesco / Savarese Gabriele	MERCEDES-BENZ 220 A	1954	
229		Barozzi Ennio / Barozzi Vea	ALFA ROMEO 1900 C Sprint Pininfarina	1953	
234		Kay Jay / Maxted-Page Lee	MASERATI A6G/54	1955	
238		Cargnoni Oliviero / Gnutti Paolo	TRIUMPH TR2	1954	
242		Wackermann Ove / Wulff Anja	FIAT 8V	1953	

# Drive Safely, We Are NeXT to You



®

12th - 15th May 2011

**LOQUS**  
BUSINESS INTELLIGENCE

Racelink has joined forces with Loqus thus strengthening the knowledge and experience behind the product.

Racelink, through its innovative compact and ergonomic design provides the perfect monitoring solution for classic car racing. Improved safety is guaranteed through the use of satellite tracking as are the application of race rules. The system allows for continuous tracking through the use of internet communication

**NeXT**  
Mobile Solutions Engineering



For more information [www.racelink.it](http://www.racelink.it) / [www.loqusgroup.com](http://www.loqusgroup.com)

NON CLASSIFICATI  
DID NOT PLACE

ORDINE D'ARRIVO POSITION	N. DI GARA RACE NUMBER	EQUIPAGGIO CREW	VEETTURA VEHICLE	ANNO YEAR	PUNTI POINTS
243		Uiterwaal Ray / Brouwer Arthur	PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500S	1953	
245		Prevosti Rossella / Marcon Christian	LANCIA Aurelia B24	1955	
249		Dora Emanuele / Vaccari Paolo	LANCIA Aurelia B24	1955	
250		Verhofstadt Guy / Lallemand Pierre	LANCIA Aurelia B20 III serie	1953	
253		Tagliaferri Claudia / Panzeri Elisa	ASTON MARTIN DB2 Vantage	1953	
267		Stewart Paul Evan / Stewart Jackie	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1954	
268		Schot Abraham / Capparoni Gaspare	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1954	
271		Steiger Axel / Engels Stephen	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	
272		Barata Filho Jacob / Maier Joachim	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	
274		Juffali Khaled / Amiouni Khalil	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	
275		Gromand Pierre Gilles / Lyhs Reinhard	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	
277		Beghetto Loris / Beghetto Francesco	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I	1955	
287		Dolcini Carlo / Paterlini Mariarita	OSCA MT4-2AD	1955	
293		Van Gierdegom Wim / De Gres Tom	PORSCHE 550-1500 RS	1955	
296		Lammers Jan / Zegers Chris	PORSCHE 550-1500 RS	1955	
298		Marinelli Stefano / Bonometti Carlo	OSCA MT4-2AD	1954	
301		Megrue Sr. John F. / Megrue Lizanne G.	PORSCHE 550-1500 RS	1955	
302		Brumenil Eric / Zadiran Natalya	ARNOLT BRISTOL Bolide	1954	
304		Caggiati Ercole / Caggiati Alessandro	FERRARI 500 Mondial serie 2 1955	1955	
309		Martegani Marco / Prevosti Carola	MASERATI 250S	1954	
313		Lombard Thierry / Maunoir Henri-Louis	ASTON MARTIN DB3 S	1953	
319		Griesenbach Dieter F. / Lichter Horst	FERRARI 750 Monza	1955	
324		Kuhnt Bernard / Walther Christoph	JAGUAR D-type	1955	
330		Magnusson Carl Gustav / Magnusson Cecilia	ABARTH 750 GT Zagato	1957	
338		Grenier Louis / Gervais Guy	CITROEN DS19	1957	
342		Vidoli Claudio / Angaroni Alberto	ALFA ROMEO Giulietta Sprint veloce	1957	
353		Carlini Paolo / Franzi Alessandro	AC Ace	1956	
368		Wernld Bernd / Schoerghuber Alexandra	BMW 507	1957	
371		Scheufele Karl-Friedrich / Ickx Jacky	PORSCHE 550-1500 RS	1955	
373		Caggiati Claudio / Emilio Sassi	FERRARI 500 TRC	1957	
374		Alberoni Antonio / Cozza Ermanno	MASERATI 200SI	1956	
375		Ahrabian Darius / Zweifler Wolf	MASERATI 250S	1957	





## Indice/CONTENTS

Comitato Organizzatore <b>Organizing Committee</b>	59
Comitato d'Onore <b>Honor Committee</b>	61
Al volante delle Mille Miglia <b>At the Wheel of the Mille Miglia</b>	62
Il gruppo di lavoro <b>The Team</b>	63
Un'edizione nuova per vivere le emozioni di sempre <b>A new edition to relive emotions from the past</b>	66
Il saluto a Luciano Viaro <b>The Mille Miglia salutes a champion</b>	69
Requisiti e coefficienti <b>Entry Requirements and Coefficients</b>	70
I criteri di iscrizione 2011 <b>2011 Car Selection Criteria</b>	74
Il programma <b>The Programme</b>	79
Il percorso <b>The Route</b>	82
Ferrari Tribute to 1000 Miglia	84
Asta Lankes <b>Lankes Auction</b>	86
Il Museo Mille Miglia <b>The Mille Miglia Museum</b>	88
Il Museo Casa Enzo Ferrari <b>The Enzo Ferrari Home-Museum</b>	91
Le bellezze del territorio <b>The beauty of the Land</b>	92
MM North America Tribute	96
La Festa della Mille Miglia	98
Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy	100
Merchandising	101
Joint Presenting Sponsors	103
Alfa Romeo	104
Mercedes-Benz	118
BMW	128
Jaguar	136
Bugatti	146
Porsche	156
Volkswagen	166
Audi	174
Bentley	182
Altre vetture storiche <b>Other Classic Cars</b>	191





# la Mille Miglia 2011

THE 2011 MILLE MIGLIA

# 100'S OF MOTORS, MILLIONS OF CUSTOMERS

## BE THERE



# MOTOR<sup>®</sup> MATCH

**Oct 28 – Nov 1, 2011**

India Expo Centre, Greater Noida  
National Capital Region of Delhi, India

### Vehicle Demand is Spiraling in India

- Passenger car sales of 2.5 million units in 2010-11
- 7th largest & one of the fastest growing markets globally
- Overall market growing at 30%
- Luxury car space growing at 60%
- Largest two-wheeler manufacturer in the world

### Five Reasons to be at MOTOR MATCH

- World's First comparative Motor Match
- Tailor made for the BRIC markets
- Debuts alongside inaugural Indian F1 GP
- Low-cost
- Eco-friendly

New brands are entering the Indian market everyday, & MOTOR MATCH is the ideal platform for the industry to interface with discerning buyers who demand the best

#### Organisers

[info@motormatch.com](mailto:info@motormatch.com) | [www.motormatch.com](http://www.motormatch.com)

MAC Group | Fiera Milano | Exhibitions India

# Comitato Organizzatore

ORGANIZING COMMITTEE

ALESSANDRO CASALI	Presidente <b>Chairman</b>
SANDRO BINELLI	Segretario Generale <b>Secretary General</b>
Componenti	<b>Members</b>
PAOLO BINELLI	Vice Presidente <b>Vice-Chairman</b>
ROBERTO GABURRI	
SANDRO GHIDINI	
CARLO LASTRUCCI	
SILVIO MAIGA	
VALERIO PRIGNACHI	

## Ufficiali di gara

SPORTS OFFICIALS

FRANCESCO ALBERTI	Direttore di Gara <b>Clerk of the Course</b>
GUIDO DE ANGELI	Direttore di Gara Aggiunto <b>Assistant Clerk of the Course</b>
MARCO MESSINA (CSAI)	Commissari Sportivi <b>Stewards of the Meeting</b>
JEAN CLAUDE MENUT	
ANTONIO CARDOSO LIMA	
JOSEP M. COMPANYS	
DOMENICO CIFALDI (CSAI)	Commissari Tecnici <b>Technical Stewards</b>
PIERRE ABEILLON (FIVA)	
DEREK DRUMMOND BONZOM (FIVA)	
HORST BRÜNING (FIVA)	
DOMINIK FISCHLIN (FIVA)	
RAINER HINDRISCHEDT (FIVA)	
JOHN HOPWOOD (FIVA)	
TILMAN KLEBER (FIVA)	
MALCOLM WELFORD (FIVA)	
MARCO MOTTINI (ASI)	
JEAN-PIERRE SOUCHAUD (FIVA)	
MARIA LUISA PAGLIERI	Segreteria di Manifestazione <b>Event Secretary</b>
SARAH BIANCHI	Assistenti <b>Assistants</b>
LIDIA GIORDANO	
Ancona - Arezzo - Bologna - Brescia - Cremona FAMS - Ferrara - Firenze - Forlì-Cesena Mantova - Modena - Parma - Perugia - Pescara Reggio Emilia - Roma - Sanremo Siena - Terni - Verona - Viterbo	Commissari di percorso AA.CC. <b>AA.CC. Marshals</b>
GRAPHICS TELECOM COMPUTER SYSTEMS	Servizio cronometraggio <b>Timekeepers</b>
FIRENZO FISSORE	Compilatore delle classifiche <b>Results Compiler</b>
JEAN FRANÇOIS FAUCHILLE	Addetti Relazioni concorrenti
CLAUDIO POZZI	<b>Competitors' Relations Officers</b>
GRAZIANO GUERINI - MEDICO FEDERALE CSAI	Medico gara <b>Medical Service</b>



1991-2011  
**Da vent'anni il Gruppo Meet crea successi.  
 Legendari.**

Far crescere la leggenda sembrava un'impresa impossibile. E invece negli ultimi anni la Mille Miglia è diventata ancora più bella, amata, appassionante. Grazie anche al **Gruppo Meet**, che ha lavorato per trasformare una sfida in uno straordinario successo.

È il nostro mestiere.

Il mestiere di un Gruppo con tre aziende ad alta specializzazione. Per la **comunicazione integrata**, per gli **eventi**, per le **relazioni pubbliche**. Un Gruppo al servizio di clienti che vanno dalle multinazionali alle piccole imprese, dalle maggiori istituzioni a Confindustria.

Unendo passione e ragione. Sempre, da vent'anni, con lo stesso obiettivo.  
**Creare successi.**

[www.gruppomeet.it](http://www.gruppomeet.it)

GRUPPO  
**meet** comunicazione  
 eventi  
 relazioni pubbliche

# Comitato d'Onore

## HONOR COMMITTEE

Dott. ALDO BONOMI	Presidente del Comitato d'onore <b>President #####</b> Presidente Automobile Club di Brescia <b>President of Automobile Club di Brescia</b>
Sen. RENATO SCHIFANI	Presidente del Senato della Repubblica <b>President of the Senate of Italian Republic</b>
On.le GIANFRANCO FINI	Presidente della Camera dei deputati <b>President of the Chamber of Deputies of the Italian Parliament</b>
On.le GIANNI LETTA	Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio <b>Secretary of the Presidency of the Council of Ministers</b>
On.le ROCCO CRIMI	Sottosegretario di Stato con delega allo Sport <b>Undersecretary of State for Sport</b>
On.le FRANCO FRATTINI	Ministro degli Affari Esteri <b>Minister for Foreign Affairs</b>
On.le ROBERTO MARONI	Ministro dell'Interno <b>Minister of Interior</b>
On.le PAOLO ROMANI	Ministro dello Sviluppo Economico <b>Minister of Economic Development</b>
On.le STEFANIA PRESTIGIACOMO	Ministro dell'Ambiente <b>Italian Minister for the Environment</b>
On.le MARIA STELLA GELMINI	Ministro Istruzione Università e Ricerca <b>Minister of Education, Universities and Research</b>
On.le RAFFAELE FITTO	Ministro per i Rapporti con le Regioni <b>Italian Minister for Regional Relationship</b>
On.le MICHELA VITTORIA BRAMBILLA	Ministro del Turismo <b>Italian Minister for Tourism</b>
Dr. ANTONIO CATRICALÀ	Presidente Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato <b>President of the Authorities for the Guarantee of Competition and Markets</b>
Dott.ssa NARCISA BRASSESCO PACE	Prefetto Brescia <b>Prefect of Brescia</b>
Dott. GIUSEPPE PECORARO	Prefetto di Roma <b>Prefect of Rome</b>
On.le ADRIANO PAROLI	Sindaco di Brescia <b>Mayor of Brescia</b>
On.le GIOVANNI ALEMANNO	Sindaco di Roma <b>Mayor of Rome</b>
On.le DANIELE MOLGORA	Presidente della Provincia di Brescia <b>President of the Province of Brescia</b>
Dott. NICOLA ZINGARETTI	Presidente della Provincia di Roma <b>President of the Province of Rome</b>
Dott. ROBERTO FORMIGONI	Presidente Regione Lombardia <b>President of Lombardy Region</b>
Dott.ssa RENATA POLVERINI	Presidente Regione Lazio <b>President of Lazio Region</b>
Mons. LUCIANO MONARI	Vescovo di Brescia <b>Bishop of Brescia</b>
Dott. FRANCESCO BETTONI	Presidente CCIAA di Brescia <b>President of the Brescia Chamber of Commerce</b>
Dott. GIANCARLO CREMONESI	Presidente CCIAA di Roma <b>President of the Rome Chamber of Commerce</b>
Avv. ENRICO GELPI	Presidente Automobile Club d'Italia <b>President, Automobile Club d'Italia</b>
Dott. FRANCO POLOTTI	Presidente Banco di Brescia <b>President of Banco di Brescia</b>
Dott. PAOLO ROSSI	Presidente Bresciatourism <b>President of Bresciatourism</b>
Dott. MATTEO MARZOTTO	Presidente ENIT <b>President of ENIT</b>
Dott. GINO TROMBI	Presidente Onorario Banco di Brescia <b>Honorary President Banco di Brescia</b>

## Al volante delle Mille Miglia

AT THE WHEEL OF THE MILLE MIGLIA

### Le tre società che guidano la Mille Miglia nelle edizioni 2008 - 2012

#### MAC GROUP

È una società di servizi e comunicazione specializzata nella progettazione, organizzazione e promozione di eventi, a livello internazionale: l'headquarter è in Italia, a Genova, con sede anche a Milano. 'New Ways for Passion' è la sua filosofia, grazie a un insieme peculiare di competenze ampliate fino all'ideazione, allo sviluppo, all'organizzazione e alla promozione di progetti di marketing e comunicazione complessi, anche su scala internazionale. Grazie a 15 anni di esperienza maturati nel settore dell'Automotive, di cui MAC Group è stato un attento osservatore attivandosi come consulente, l'agenzia è capace di identificare soluzioni idonee per affrontare le sfide commerciali presentate dal mercato.

**Presidente SANDRO BINELLI, Amministratore Delegato PAOLO BINELLI**

#### MEET COMUNICAZIONE

Società del GRUPPO MEET, insieme a Meet Eventi e Meet Relazioni Pubbliche. Il marchio Meet, nato nel 1991, rappresenta una delle più importanti realtà italiane nel campo della comunicazione integrata, del marketing strategico e operativo, della ideazione e realizzazione di grandi eventi. Opera a livello nazionale e internazionale. Tra i suoi clienti figurano numerose aziende (dalle multinazionali alle PMI), le maggiori istituzioni italiane, associazioni. È consulente di Confindustria. Ha curato importanti campagne di comunicazione in Europa, negli Stati Uniti, in Asia. Ha ideato e realizzato eventi culturali di livello internazionale e "prime serate" televisive di grande successo. Le principali sedi italiane del Gruppo sono a Roma e Milano.

**Presidente e Amministratore Delegato ALESSANDRO CASALI**

#### SANREMORALLY

Società attiva dal 1982 nell'organizzazione di competizioni sportive automobilistiche, ha organizzato il Rally Mondiale di Sanremo, gara di rilevanza internazionale. In possesso della licenza di organizzatore CSAI, organizza le gare internazionali Sanremo Rally Storico - Coppa dei Fiori e Sanremo Classic.

**Amministratore Unico SILVIO MAIGA**

### THREE COMPANIES LEADING THE MILLE MIGLIA FROM 2008 TO 2012

#### MAC GROUP

MAC Group is a services and communication provider specializing in event design, organization and promotion on an international level. Its headquarters are in Genoa, Italy, and it also has offices in Milan. 'New Ways for Passion' is MAC Group's philosophy, based on its extraordinary spread of skills, which now also include the design, development, organization and promotion of complex marketing and communication projects, here too on an international scale. With its 15 years of experience in the automotive industry, of which it has been a close observer as a consultant, MAC Group is uniquely placed to identify solutions that help clients rise to the commercial challenges thrown up by the market.

**President SANDRO BINELLI, CEO PAOLO BINELLI**

#### MEET COMUNICAZIONE

Meet Comunicazione is a GRUPPO MEET company, along with Meet Eventi and Meet Relazioni Pubbliche. The Meet brand, created in 1991, is one of the leading Italian forces in integrated communication, strategic and operating marketing and design and organization of large-scale events. It operates at national and international level. Its clients include numerous companies (from multinationals to SMEs), major Italian institutions and associations. It provides consulting for Confindustria. It has organized major communication campaigns in Europe, the United States and Asia. It has designed and implemented cultural events at an international level and produced highly successful prime-time TV programs. The Group's main offices in Italy are in Rome and Milan.

**President and CEO ALESSANDRO CASALI**

#### SANREMORALLY

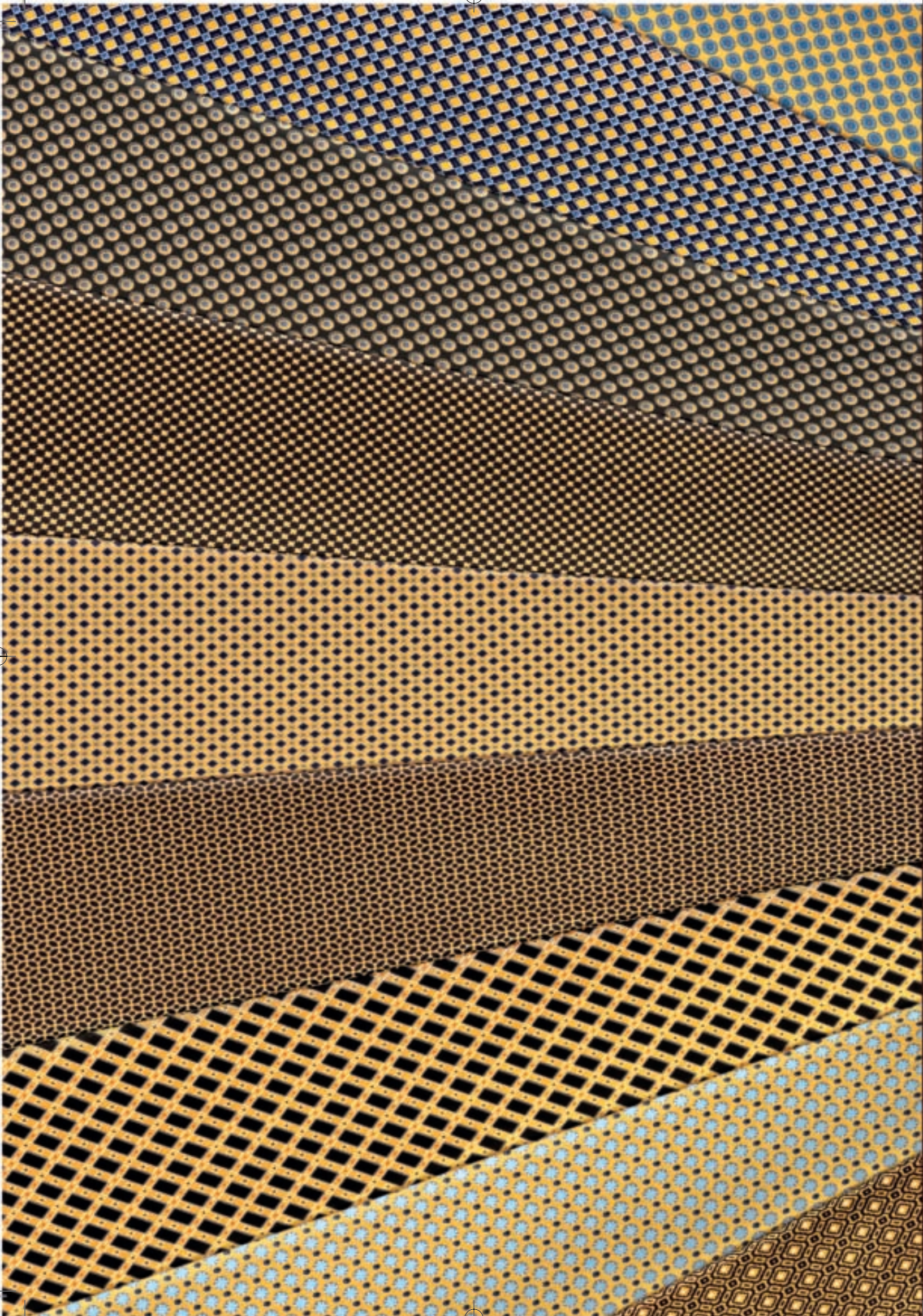
An organizer of motor racing competitions since 1982, Sanremorally is the organizer of the "Rally Mondiale di Sanremo", a race of international importance. As a CSAI authorized organizer, it also organizes the "Sanremo Rally Storico - Coppa dei Fiori" and the "Sanremo Classic", which are international rallies.

**Managing Director SILVIO MAIGA**

## Il gruppo di lavoro Mille Miglia

### THE TEAM

ALESSANDRO CASALI	Presidente Comitato Organizzatore <b>Chairman Organizing Committee</b>
SANDRO BINELLI	Segretario Generale Comitato Organizzatore <b>General Secretary Organizing Committee</b>
PAOLO BINELLI	Vice Presidente Comitato Organizzatore <b>Vice-Chairman Organizing Committee</b>
RAFFAELLA BONANNI	Advisor
ALESSANDRA BRUNI	Project Leader
LUCA MOISO	Supervisore Project Managers <b>PM Supervisor</b>
VALENTINA BRACALELLO	Responsabile Progetto <b>Project Manager</b>
FABRIZIO CAMPIONE, CARLO LAZZARONI, LARA MALLARINI	Relazioni Esterne, Case Automobilistiche, Sponsoring <b>External Relationships Car Manufacturers, Sponsoring</b>
VERONICA BERNARDI, STEFANO FERRARI, ALICE SOBRERO, ELENA VASSALLO	Relazioni Sponsor, Sublicenziatari <b>Sponsor and Sub-licensees relations</b>
GIULIA SEMPREBENE	Coordinatore Relazioni Sponsor <b>Sponsor Relations Coordinator</b>
EMANUELA CANEVARI, EDOARDO NOVELLO ANTONELLA PIERMARINI	Responsabili Finanze e Contabilità <b>Finance and Accounting Managers</b> Finance Manager
ANDREA BINELLI	Direttore di Produzione <b>Head of Production</b>
MARCELLO SARTOR	Direttore Tecnico <b>Technical Director</b>
ELENA PELUCCO	Supervisore Allestimenti <b>Stands &amp; Settings Supervisor</b>
BARBARA CUDIA	Supervisore Ufficio Relazione <b>Relationship Supervisor</b>
ANTONIO D'AMATO	Direttore della Comunicazione <b>Head of Communication</b>
ALESSANDRO CECI	Art Director
ANNA DI RISIO	Capo Ufficio Stampa <b>Head of Press Office</b>
GIANNI MERCATALI	Responsabile Stampa e Media Relations Settore Automotive <b>Head of Press Office Automotive Sector</b>
ELEONORA TETI	Addetto Stampa <b>Press Officer</b>
GIULIA TRAVERSO	Addetto Stampa Settore Automotive <b>Press Officer Automotive Sector</b>
ANDREA FRANCHINI	Responsabile Editoriale <b>Editor-in-Chief</b>
MORGANA CAMNASIO	Responsabile Produzione materiali <b>Head of Publications</b>
MICHELA CASCINO	Media Planner
EMMA GILARDI, FABIO IAVARONE	Graphic Design
LUCIANA DI PIETRO	Web Editor
SIMONA GAMBINO	Responsabile Eventi collaterali e Cerimoniale <b>Head of Collateral and Cerimonial events</b>
MANUELA SOMMELLE	Responsabile Roadshow Internazionali <b>Head of International Road Shows</b>
SARA CAZZULO	Assistente rapporti Enti Locali <b>Local Authorities Relationships Assistant</b>
PATRIZIA PIERANNI	Project Manager Ferrari Tribute to Mille Miglia
MONICA RATTO, ROSANNA VILLA	Assistenti Gestione Ospitalità <b>Hospitality Assistants</b>
FRANCESCO NATI	Assistente del Presidente Comitato Organizzatore <b>Assistant to Chairman Organizing Committee</b>
TIZIANA DEL COLLE	Segreteria di Presidenza <b>Secretary to President</b>
AVV. DOMITILLA NICOLÒ	Consulenza Legale <b>Legal Consultancy</b>
MYRIAM DE NARDIS	Coordinatore aspetti legali <b>Legal Affairs Coordinator</b>
DONATELLA AURELI, ISOLINA SEVERONI, ROBERTA FERRARI	Divisione Commerciale <b>Commercial Division</b>
VALENTINA MARINI	Coordinatore Risorse Umane e Sicurezza <b>Human Resources and Security Coordinator</b>
OSCAR OREFICI	Consulenza storica comunicazione audiovisiva <b>Historical Consultancy Audiovisual Communication</b>
SIMON KIDSTON, SAVINA CONFALONI ANDREA AZZINARI	Presentatori Ufficiali <b>Official Presenters</b> Speaker Ufficiale <b>Official Speaker</b>
SILVIO MAIGA	Responsabile aspetti sportivi <b>Head of Sporting Issues</b>
CARLO LASTRUCCI	Addetto aspetti sportivi <b>Assistant Sporting Issues</b>
MARIA LUISA PAGLIERI	Segreteria di Manifestazione <b>Event Secretary</b>
SARAH BIANCHI, LIDIA GIORDANO	Assistenti <b>Assistants</b>
GIANCARLO RUGGIERI, LUCIO DE MORI	Coordinatori Ufficiali di Gara <b>Race Marshalling Coordinators</b>
CARLO CASSINA	Studio e redazione Road Book <b>Road Book Conception and Drafting</b>
FRANCESCO ALBERTI	Direttore di Gara Mille Miglia <b>Mille Miglia Race Director</b>
GUIDO DE ANGELI	Direttore di Gara aggiunto Mille Miglia <b>Assistant Mille Miglia Race Director</b>
SERGIO MAIGA	Verificatore di percorso su vettura apripista Mille Miglia <b>Mille Miglia Lead Vehicle Route Surveyor</b>







NATURAL VELOCITY



**Firenze**

PALAZZO TORNABUONI  
+39 (055) 210 856

**Milano**

HOTEL PRINCIPE DI SAVOIA  
+39 (02) 637 937 71

**Monte Carlo**

FAIRMONT HOTEL  
+377 (97) 703 737

[www.stefanoricci.com](http://www.stefanoricci.com)

# Un'edizione **NUOVA** per vivere le emozioni di sempre

Grandi novità e importanti conferme nel rispetto della tradizione

Èra il 1927. Partecipare alla Mille Miglia da protagonisti significava mettere insieme auto – vere avanguardie tecnologiche dell'epoca – e piloti, testando l'abilità dei pionieri delle corse automobilistiche su strada. È il 2011. La dicotomia uomo-macchina non ha perso l'autenticità delle origini e ancora oggi, a ottantaquattro anni dalla sua nascita, la Mille Miglia è una competizione vera, una lotta per la vittoria che vede protagonisti i professionisti della regolarità. Ma a rendere unica la Freccia rossa è soprattutto la sua capacità di reinventarsi, regalando emozioni sempre nuove. Il 2011 lo farà con novità straordinarie.

Il fascino delle prove su pista; nell'altra pagina l'ammirazione degli appassionati

Admiring fans enjoy the thrill of track trials

Non mancano, prima di tutto, come in ogni edizione, le modifiche al percorso che quest'anno prevede la riproposizione dello storico circuito a '8' e l'introduzione di tappe importanti quali l'Autodromo di Vallelunga e la casa di Enzo Ferrari a Modena. Confermate, inoltre, le soste pranzo di Sansepolcro e Buonconvento e i passaggi a Fiorano e Maranello.

Grande attesa è per l'11 maggio: alla vigilia della partenza, collezionisti, concorrenti e appassionati si riuniranno presso la Fiera di Brescia per prendere parte alla prima asta Mille Miglia di venti prestigiose auto d'epoca e automobilia di pregio. Anche quest'anno, poi, le auto in gara saranno precedute da centotrenta splendidi esemplari del Cavallino, antichi e moderni, arruolati per la seconda edizione del Ferrari Tribute to Mille Miglia. Ma la novità più straordinaria è sicuramente il Tributo in California. Per la prima volta la Mille Miglia viene portata negli Stati Uniti, dove sarà ripro-



posta in forma di giro turistico. Ad agosto 2011, trecento auto selezionate tra i modelli che hanno partecipato alla Mille Miglia storica, porteranno nella West Coast le emozioni della "corsa più bella del mondo", lungo una suggestiva 1000 miles route.

Ma la Freccia rossa non si fermerà in California. Con le tappe del Roadshow Internazionale la leggenda continuerà a viaggiare, raggiungendo gli appassionati di tutto il mondo. «



## A NEW EDITION TO RELIVE EMOTIONS FROM THE PAST

### New developments and traditional features

Imagine 1927. Playing a leading role in the Mille Miglia meant putting together cars-representing avant-garde technology in those days-and drivers to test their ability as pioneers of road racing.

Today, in 2011, the man-machine dichotomy has lost none of the authenticity of its origins and the Mille Miglia is still, eighty-four years on from its birth, a real competition, a struggle for victory whose protagonists are regularity professionals. But what really makes the Red Arrow unique is its capacity to re-invent itself, to

thrill us in new ways. And in 2011 it will do this with some extraordinary new developments.

There will be no lack of modifications to the route, as in every edition. This year sees the return of the traditional figure-eight circuit and the route will take in places of major interest such as the Autodromo di Vallelunga and the Enzo Ferrari House in Modena. There will continue to be lunch stops at Sansepolcro and Buonconvento and the race will pass by both Fiorano and Maranello.

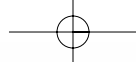
Expectations for May 11 are mounting: on the eve of the start, collectors, drivers and fans will gather at the Fiera di Brescia to take part in the first Mille Miglia auction, featuring twenty prestige vintage cars and automobilia.

This year too, the cars in the race will be preceded by a hundred and thirty splendid specimens of the Rearing Horse, old and new, which have been entered for the 2nd Ferrari Tribute to the Mille Miglia.

But the most extraordinary novelty is undoubtedly the Tribute in California. For the very first time the Mille Miglia is being taken to the United States, where it will be organized in the form of a touring event. In August 2011 in fact, three hundred cars selected from amongst models that have taken part in the historic Mille Miglia will be transporting the emotions of the "greatest road race in the world" to the West Coast, to be experienced on a scintillating 1,000 mile route.

The Red Arrow will not be limiting itself to California however. Successive legs in its International Roadshow will perpetuate the legend and reach its fans all over the world.





**Web Partner della Mille Miglia e della Community Mille Miglia**

**[www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu)**

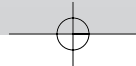
Siglacom è Partner Tecnico



Siglacom società specializzata nello sviluppo del business Aziendale in Internet.  
Leader in campagne di Internet Marketing mirate.

**[www.sigla.com](http://www.sigla.com)**

Sigla.com srl - Mantova, Italy - tel. 0376.291677 - [servizioclienti@sigla.com](mailto:servizioclienti@sigla.com)



# Il saluto della Mille Miglia a un suo **Campione**

È scomparso Luciano Viaro,  
imprenditore e pilota appassionato

La notizia, triste e sconvolgente, ha lasciato a febbraio il mondo della Mille Miglia senza parole. Improvvisamente è venuto a mancare Luciano Viaro, tre volte vincitore della Mille Miglia nonché trionfatore nelle gare di regolarità in ogni angolo del mondo, dall'Asia al Sudamerica.

Titolare di un'azienda produttrice di sistemi di cronometraggio, Luciano era un protagonista eccellente delle corse e non solo per i suoi tanti successi. Era, infatti, un uomo di grande carattere, estroverso, disponibile. Un punto di riferimento per tutto l'ambiente, in Italia e all'estero. La "sua" corsa,

quella cui teneva di più, era la Mille Miglia, alla quale si preparava con cura maniacale. Perché voleva vincerla, sempre. Ci era riuscito in tre occasioni - 2005, 2007 e 2008 - alla guida di Alfa Romeo, gioielli della meccanica degli anni Trenta. Giunto secondo l'anno scorso, Viaro avrebbe dovuto gareggiare quest'anno con un'Alfa Romeo Gran Sport 1750 del 1933. Purtroppo non ci sarà perché il destino ha deciso altrimenti. Di Luciano resta il ricordo, indelebile, il suo sorriso, il suo entusiasmo. In sua memoria, per la prossima edizione, il Comitato organizzatore ha istituito una coppa a lui intestata che verrà assegnata al driver più giovane e, relativamente all'elenco progressivo dei numeri di gara delle auto al via, non verrà assegnato un numero quale segno tangibile della sua assenza.

Il Presidente, il Segretario generale e tutto il Comitato organizzatore della Mille Miglia si stringono con affetto al figlio Antonio e a tutta la famiglia. «



Un ritratto  
di Luciano

A portrait  
of Luciano

## THE MILLE MIGLIA SALUTES A CHAMPION

**Luciano Viaro,  
entrepreneur and  
driver, has died**

The sad and shocking news, announced in February, left the world of the Mille Miglia speechless. Luciano Viaro, three times winner of the Mille Miglia and winner of regularity races all over the world, from Asia to South America, had died suddenly. Owner of a company that makes timekeeping systems, Luciano was an outstanding sportsman and not just because of his numerous successes. He was, in fact, a man of great character, outgoing and generous. A moral benchmark for the entire rally world, in Italy and abroad. "His" race, the one he cared most about, was the Mille Miglia, which he prepared for with obsessive care. Because he wanted to win it, every time. He managed this on three occasions - 2005, 2007 and 2008 - at the wheel of Alfa Romeos, jewels of 1930s engineering. Second last year, Viaro was to have raced this year in a 1933 Alfa Romeo Gran Sport 1750. Sadly he won't be with us, for destiny has decided otherwise. We are left with the indelible memory of Luciano, his smile, his enthusiasm. The Organizing Committee has already created a new cup in his memory for the next Mille Miglia, to be assigned to the youngest driver. It has also decided to select one of the progressive race numbers and not assign it to anyone, in honor of Luciano. The Chairman and Secretary and the entire Organizing Committee of the Mille Miglia extend their deepest condolences to Antonio, his son, and all the family. «

## I requisiti di ammissione delle vetture alla Mille Miglia 2011

Alla Mille Miglia possono partecipare le vetture costruite dal 1927 al 1957, i cui modelli hanno preso parte ad almeno una delle edizioni storiche. Le vetture dovranno essere originali, con esclusione di ogni tipo di replica, anche parziale. Tutte le vetture dovranno seguire le norme e FIA FIVA che prevedono che possano essere ammesse al via solo le vetture in possesso di regolare certificazione. Alle vetture viene richiesto, in base al regolamento internazionale, il certificato FIA Heritage e/o Fiche CSAI e/o Passaporto FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), rilasciato dalla federazione del Paese d'appartenenza (ANS). Il numero delle vetture partecipanti sarà, come di consueto, 375. Poiché le domande di iscrizione tradizionalmente superano di gran lunga i posti disponibili, nel rispetto di un rigoroso criterio di rotazione fra i modelli, nella selezione verrà data la precedenza:

- > agli esemplari che hanno partecipato alla Mille Miglia storica di velocità (previa verifica della documentazione prodotta)
- > agli esemplari con un passato sportivo, in possesso di un nutrito palmares
- > agli esemplari che sono stati iscritti alla Mille Miglia storica di velocità (previa verifica della documentazione prodotta)

Per nessun motivo possono essere accettate auto costruite dopo il 1957, mentre possono essere accettati alcuni esemplari costruiti anteriormente al 1927, i cui modelli siano stati iscritti alla Mille Miglia fino al 1930.

## Coefficienti

L'attribuzione dei coefficienti avviene valutando l'epoca di progettazione e le caratteristiche tecniche, sportive e storiche dei singoli modelli, sulla base dei seguenti criteri: partecipazione del modello alla Mille Miglia storica di velocità (1927-1957); anno di costruzione della vettura o anno delle modifiche apportate (la data delle modifiche non è necessariamente quella dell'anno di costruzione); cilindrata della vettura; categoria della vettura (Sport, Gran Turismo, Vettura Utilitaria e Turismo); bonus se l'esemplare ha partecipato o è stato iscritto alla Mille Miglia storica di velocità (documentato in modo acclarato dal concorrente). Al fine di rendere il più oggettivo possibile il calcolo dei coefficienti è stata redatta una formula matematica. Per ottenere il coefficiente finale della propria vettura è necessario inserire nella formula sottostante i coefficienti parziali attribuiti a modello, periodo, classe, categoria e l'eventuale bonus telaio.

$$\text{coefficiente} = 1 + \text{c. modello} \times [\text{c. periodo} + (\text{c. classe} - \text{c. categoria}) + \text{bonus}]$$

<b>coefficiente MODELLO</b>	= 1 se il modello (inteso come tipo di autotelaio e non come carrozzeria) ha partecipato alla Mille Miglia di velocità; = 0,50 se il modello non ha mai partecipato alla Mille Miglia di velocità ma ha già preso parte alle Rievocazioni di regolarità trattandosi di un modello significativo per quel periodo storico.
<b>coefficiente PERIODO</b>	Decrescente dal 1927 al 1957. Le 24 edizioni storiche sono state divise in sette periodi storici, ciascuno caratterizzato da un significativo mutamento nel regolamento particolare di gara (RPG) e/o dall'introduzione di rilevanti innovazioni tecnologiche.
<b>coefficiente CLASSE</b>	Decrescente con la cilindrata nominale calcolata senza tener conto dell'eventuale compressore.
<b>coef. di CATEGORIA</b>	= 0 per le Sport; = 0,10 per le GT e per le VU; = 0,20 per le Turismo.
<b>BONUS</b>	= 0,10 se l'esemplare (autotelaio) è stato iscritto alla Mille Miglia storica di velocità.

PERIODO	C.PERIODO	C.CLASSE		
		≤750 cc	≤ 1100 cc	>1100 cc
1927-1929 ≤	0,35	0,20		0,35
1930-1934	0,30	0,20		
1935-1940	0,25	0,20		
1947-1949	0,15	0,15	0,20	
1950-1952	0,10			
1953-1955	0,07			
1956-1957	0,05			

## Entry Requirements for the 2011 Mille Miglia

This year's Mille Miglia can only accept cars built between 1927 and 1957, whose model has taken part in at least one of the historic Mille Miglia races. These cars must be the originals, no replicas-not even partial replicas-can be accepted. All cars must follow FIA and FIVA rules, which state that all cars at the starting line must be properly certified. As per international regulations, cars will have to furnish a FIA Heritage and/or CSAI card and/or FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) passport, issued by the federation in the car's home country (ANS). 375 cars will compete, a number established by tradition. Many more cars register. Since places are limited, a very rigorous selection process which rotates among the models which can compete will give precedence to the following:

- > Those cars which have participated in a historic Mille Miglia race (based on the verification of the documentation provided)
- > Those cars which have been entered in a historic Mille Miglia race (based on the verification of the documentation provided)

No car built after 1957 can be accepted. Cars built before 1927, whose model was entered in the Mille Miglia up until 1930, however may be accepted.

## Coefficients

Coefficients will be decided based on the era when the car was designed, and the technical, sport, and historic attributes of each individual model. The following criteria applies: the year of manufacture, or the year of modifications to the car (the modifications may have been done later, and therefore, the modifications date is not necessarily the year of manufacture), the displacement (cylinder size) of the car, the category of the car (Sports Car, Gran Turismo, Utility Car, or Touring Car), and the bonus which will be applied if the car has participated or been registered in the one of the historic Mille Miglia Speed Races (clear documentation of this must be shown by the competitor upon submittal). To make the decision-making process as clear as possible a mathematical formula has been applied. To obtain the final coefficient of one's car, the partial coefficients relating to the model, period, class, category and eventual bonus must be inserted into the following formula.

$$\text{coefficient} = 1 + \text{model} \times [\text{period} + (\text{class} - \text{category}) + \text{bonus}]$$

<b>MODEL</b> partial coefficient	= 1 if the model (based its chassis type, not its car body) has taken part in a historic Mille Miglia speed race; = 0.50 if its model has never taken part in a historic Mille Miglia speed race, but has taken part in a Mille Miglia revival regularity race, because it is such a significant model for that historic period.
<b>PERIOD</b> partial coefficient	This decreases from 1927 to 1957. The 24 historic editions are divided into seven historic periods, each one characterized by a significant change in the specific regulations of the race (RPG) and/or by the introduction of relevant technological innovations.
<b>CLASS</b> partial coefficient	This decreases with decreasing nominal displacement (cylinder size) calculated without taking into consideration the possible existence of a compressor.
<b>CATEGORY</b> partial coefficient	= 0 for Sports Cars = 0.10 for Gran Turismo Cars and Utilitarian Vehicles (VU) = 0.20 for Touring Cars
<b>BONUS</b> partial coefficient	= 0.10 if this specific car has been entered (proof as per its chassis number) in one of the 24 historic Mille Miglia races from 1927 to 1957.

PERIOD	C.PERIOD	C.CLASS		
		≤750 cc	≤ 1100 cc	>1100 cc
1927-1929 ≤	0,35	0,20		0,35
1930-1934	0,30	0,20		
1935-1940	0,25	0,20		
1947-1949	0,15	0,15	0,20	
1950-1952	0,10			
1953-1955	0,07			
1956-1957	0,05			

Sixt - The Exclusive Car Rental Partner of Mille Miglia.



# Two legends

Mille Miglia - la corsa più bella del mondo

© BMW AG



For reservations and information:  
Mille Miglia Specials: [www.sixt.com/1000miglia](http://www.sixt.com/1000miglia)  
Sixt worldwide services [www.sixt.com](http://www.sixt.com)  
International Hotline: +49 (0) 1 80/5 23 22 22



**SIXT**  
rent a car



# in motion.

**Sixt - the most prestigious car rental company since 1912**



the *spirit* of mobility

# I criteri di iscrizione dell'edizione 2011

Il rispetto del passato, il prestigio di oggi

e auto ammesse all'edizione 2011 sono - senza nessuna deroga - quelle di un modello che ha preso parte a un'edizione storica della manifestazione o, quantomeno, è stato iscritto anche se non risulta nella lista ufficiale dei partenti.

La burocrazia al servizio dello spettacolo e dello sport

Bureaucracy at the service of entertainment and sport

Sul sito [www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu) è pubblicata una lista di vetture candidabili basata solo sugli elenchi dei partenti pubblicati prima di ogni edizione di velocità della Mille Miglia. Nell'elenco non sono incluse la gran parte delle vetture Sport artigianali italiane e francesi che hanno corso all'epoca. La loro elencazione sarebbe risultata incerta nelle caratteristiche, parziale e arbitraria. Il motivo di questa esclusione è dovuta al fatto che spesso la lista dei partenti pubblicata era generica, citando, ad esempio, semplicemente "Fiat 750" o "Fiat 1100" per indicare la derivazione di una certa vettura Sport e la sua cilindrata, ma non specificandone l'artigiano costruttore o elaboratore. Molto spesso, poi, una stessa vettura Sport veniva modificata, ripresentandosi alla partenza l'anno successivo sotto una denominazione diversa, ma rimanendo sostanzialmente la medesima automobile.

Per queste vetture è richiesto obbligatoriamente al proprietario al momento dell'iscrizione di "documentare esaurivamente la partecipazione del proprio modello di auto" a una delle edizioni della Mille Miglia di velocità.

#### Per documentazione esaustiva si intende:

- > la presentazione della scheda d'iscrizione della vettura a una delle edizioni dalla quale si possa evincere il numero di telaio e/o la targa. Se la targa è cambiata nel tempo, è necessaria, ad esempio, una visura del PRA che permetta di risalire inequivocabilmente al numero di telaio, unico elemento che identifica univocamente una vettura;
- > in alternativa, la fornitura di foto della vettura in gara alla Mille Miglia dalla quale si possa desumere il numero di gara e la targa, accompagnate dalla citata visura o documento equivalente;



> la prova certa della continuità storica dell'esistenza dell'automobile.

La stessa prassi dev'essere seguita nel caso in cui il concorrente aspiri al "bonus" assegnato agli esemplari che hanno effettivamente partecipato a una edizione della gara di velocità.

Analoga procedura deve essere seguita anche per i modelli non inclusi nell'elenco. Si deve notare con piacere che alcuni concorrenti hanno provato, con documentazione d'epoca, che la vettura da loro posseduta era di un modello che si intendeva iscrivere alla gara, ma che successivi accadimenti ne impedirono la partecipazione; come è avvenuto, ad esempio, per le Bentley 4 1/2 Litre Supercharged o la Lagonda M45R.

Oltre alla fiche di regolarità CSAI, accettata in quanto emessa dall'autorità sportiva automobilistica nazionale, l'unico documento valido emesso dalla FIA è l'Heritage Certificate che garantisce l'autenticità del mezzo illustrato sulla base della documentazione storica fornita; a differenza dell'Historical Technical Passport (HTP) o della FIA Identity Form, non più valida dal 2006, che elencano solo le caratteristiche tecniche della vettura, ma possono essere rilasciate anche a cloni, purché con caratteristiche analoghe al modello originale.

Tra tutti i documenti accettati solo il passaporto FIVA, rilasciato dopo un'ispezione della vettura, ne garantisce l'autenticità e ne fornisce anche una valutazione della qualità del restauro che serve alla commissione esaminatrice per stilare una graduatoria tra modelli identici presentati. »



## 2011 CAR SELECTION CRITERIA

### Modern prestige pays tribute to the past

Only cars whose model took part in a historic Mille Miglia or was at least registered for one, even if it isn't on any official starting list, are eligible for registration in the 2011 race. The website, [www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu), has a list of eligible cars based exclusively on starting lists published before speed races. Many Italian and

French artisan-made sports cars that did the race in that period are not included in this list as this would be a partial and somewhat arbitrary operation, given that the cars' characteristics are not always certain. Published starting lists were vague, with simply "Fiat 750" or "Fiat 1100", for example, to indicate a car's origin and cubic capacity, but no specification of artisan car makers or tweekers. Cars at the time were often modified and could turn up at the starting line the next year under a different name whilst remaining basically the same car. This is why owners are required, when registering, to provide "exhaustive documentation of the model's participation" in one of the historic Mille Miglia speed races.

#### EXHAUSTIVE DOCUMENTATION MEANS:

- > an entry form showing the chassis number and/or license plate number; if the number plate has been changed, for example, the VIN has to be produced, so that the chassis number, the only unequivocal identification of a car, can be traced;
- > or an authenticated photograph of the car in a Mille Miglia showing its race number and license plate;
- > documentary proof that the car has continued to exist.

The same procedure applies if a participant wishes to claim the "bonus" assigned to cars that actually took part in a speed Mille Miglia.

A similar procedure must be followed for models not included in the list. A number of participants, we are pleased to report, have produced »

La corsa sotto gli  
occhi attenti del  
pubblico

The race under the  
keen eyes of the  
public

Anche se scritto chiaramente sui regolamenti tecnici, si ricorda che non possono essere introdotte modifiche alla vettura dopo che è stata omologata dalla FIVA. Non è quindi ammessa, ad esempio, l'eliminazione dei paraurti, la sostituzione di parabrezza su automobili aperte e altro se la vettura è omologata di tipo A "STANDARD. Veicolo con le caratteristiche di serie tale a come è stato fornito dal costruttore".

Non è neanche ammessa l'auto valutata di tipo B "MODIFICHE D'EPOCA. Veicolo di fabbricazione speciale o modificato all'epoca per uno scopo specifico", se tali modifiche non sono state apportate sullo specifico esemplare all'epoca e non sono certificate sul passaporto FIVA.

Vale, comunque, sempre la regola generale che l'attuale Mille Miglia è riservata ai modelli di vetture - costruiti fino al 1957 - che hanno partecipato alla gara bresciana, ed è compito del concorrente dimostrare che la sua vettura ha corso in un'edizione della Mille Miglia dotata, ad esempio,

di roll bar. Se non è dimostrato, la vettura non è considerata conforme, anche perché alcune modifiche non possono essere apportate su vetture idonee alla circolazione stradale senza l'approvazione degli organi competenti. L'attuale Mille Miglia è, infatti, una manifestazione di regolarità su strade aperte alla normale circolazione.

Tale regola vale anche, sempre ad esempio, per l'applicazione di freni a disco all'anteriore, seppure d'uso nel periodo. Nessuna Mercedes-Benz 300 SL, sempre ad esempio, ha mai partecipato



documentation from the period that the car they own was of a model that had registered for the race but had then been prevented by circumstances from actually participating. This happened for the Bentley 4 1/2 litre Supercharged and the Lagonda M45R, for example.

In addition to the CSAI regularity card, which is accepted because issued by the national car sports authority, the only valid document issued by the FIA is the Heritage Certificate, which guarantees the authenticity of the vehicle described on the basis of the historic documentation supplied; unlike the Historical Technical Passport (HTP) or the FIA Identity Form (since 2006 no longer valid) which only list a vehicle's technical characteristics and can also, therefore, be issued to clones with characteristics similar enough to the original model.

Of all the documents accepted only the FIVA passport, issued after an inspection of the car, guarantees its authenticity. It also provides an assessment of the quality of a car's restoration, which helps the examining commission to rank cars when identical models are presented.

It should be noted, even though it's clearly written in the technical rules, that no modification can be made to a car once it has been certified by FIVA. Removing the bumpers for example, or changing the windshield on open cars, etc., is not permitted if the car is certified type A ("STANDARD. Vehicle with series characteristics exactly matching those provided by the maker").

Modifications aren't allowed even for type B ("VINTAGE MODIFICATIONS. Vehicle specially made or modified for a specific purpose"), unless they were already in place at the time of race participation and are certified on the FIVA passport.

The general rule still holds: the current Mille Miglia is reserved for car models - built before 1957 - that took part in the historic speed race. The onus is on

alla Mille Miglia con tali dispositivi, adottati successivamente su un successivo modello derivato.

Nonostante la rigida applicazione di norme note esistenti da tempo, si deve notare che malgrado la limitazione delle vetture candidabili ai soli modelli che sono stati iscritti alla Mille Miglia di velocità (1927–1957) e considerate le difficoltà generali di questo periodo, il numero delle iscrizioni non ne ha risentito; e il numero di vetture che non ha superato l'esame della commissione tecnica di ammissione è diminuito sia percentualmente, sia in valore assoluto rispetto all'anno scorso.

Discretamente aumentato è, invece, il numero di vetture con “bonus”, sicura garanzia per essere accettati oggi alla manifestazione.

Già dagli anni scorsi si notava il fatto di essere ancora lontani dal poter rappresentare l'intero parco di modelli che hanno partecipato alla Mille Miglia; ma recentemente un sempre maggior numero di concorrenti ha dimostrato

- adeguandosi alle regole che sono state imposte - di gradire la differenza tra i regolamenti dell'attuale Mille Miglia e quelli di altri raduni di regolarità per auto d'epoca intitolati a una qualsiasi manifestazione, seppur prestigiosa, del passato.

La partecipazione degli stessi piloti che hanno corso la Mille Miglia di velocità 1927-1957 è garantita di diritto a patto che la vettura candidata sia iscrivibile alla gara.

L'obiettivo di rendere la rievocazione della Mille Miglia un reale e godibile “museo viaggiante”, anche per lo spettatore appassionato di auto storiche, è sempre più vicino. «



would-be participants to prove, for example, that their vehicle raced in a Mille Miglia with a roll bar. If this can't be proven, the car can't be deemed conforming, not least because certain modifications can't be made to normal road vehicles without official authorization. Today's Mille Miglia, in fact, is a regularity race on roads open to normal traffic.

The rule also holds, again for example, in the case of front disk brake applications, even though they were in use in the period. No Mercedes-Benz 300 SL ever raced in the Mille Miglia with such brakes, which were only adopted afterwards, on a derivative model.

Despite the strict application of these rules over the years, and the fact that only cars whose model was registered for a Mille Miglia speed race (1927–1957) are eligible, and not to mention the difficult economic situation, the number of applications has not fallen, while the number of cars that fail the examining commission's admission test has dropped both as a percentage and in absolute terms compared to last year. On the other hand, the number of cars with bonuses, a guarantee of being accepted for the event nowadays, is slowly rising. We clearly have a long way to go before being able to represent the entire range of models that took part in the Mille Miglia. But just recently the increasing numbers of participants has shown (by their very acceptance of the rules) that they appreciate the difference between the current Mille Miglia rules and those of other regularity events for vintage cars based on practically any race from the past so long as it has a prestige value. Drivers who took part in a 1927–1957 Mille Miglia speed race are automatically entitled to participate, provided their candidate cars are eligible for the race. The goal is to make our Mille Miglia revivals a veritable “museum on wheels” experience for spectators who love vintage cars. A goal that suddenly no longer seems so far away. «



O

L

O

C



A

I

N

LA COLONIA ITALIANA

## Il programma

### 11-14 MAGGIO 2011

Da mercoledì 11 maggio, Piazza della Loggia accende le luci sulla Mille Miglia. Ma è giovedì 12 la giornata dell'attesissima punzonatura, dell'esposizione delle auto e della partenza in serata preceduta dalle splendide Ferrari. Prima tappa a Cento; il giorno dopo, venerdì 13, sosta a San Sepolcro e via verso Roma con la spettacolare passeggiata finale a Castel Sant'Angelo. Sabato 14, la giornata cruciale: sosta a Buonconvento nel lungo ritorno verso Brescia. La notte incoronerà la regina delle regine rinnovando la magia di una passione unica al mondo, quella della Freccia rossa. Domenica 15, premiazione al Teatro Grande, come da tradizione.

#### Mercoledì 11 maggio

##### BRESCIA

- 14.00** Piazza della Loggia: apertura Villaggio Sponsor
- 19.30**
- 16.30** Piazza Paolo VI: Santa Messa nel Duomo Vecchio
- 17.00** Museo Mille Miglia: prima Asta Internazionale della Mille Miglia con auto d'epoca e altra preziosa automobilia

#### Giovedì 12 maggio

##### BRESCIA-CENTO

- 08.30** Brescia, Piazza della Loggia: punzonatura delle vetture ed esposizione
- 15.30** nelle piazze e nelle aree dedicate del centro
- 10.00** Piazza Paolo VI: benedizione di una rappresentanza delle vetture
- 18.00** Viale Venezia: partenza della prima auto del Ferrari Tribute to Mille Miglia
- 19.00** Viale Venezia: partenza della prima vettura Mille Miglia per la tappa Brescia - Bologna e presentazione al pubblico delle vetture partecipanti
- 23.40** Cento: arrivo di tappa
- 00.30** Bologna: arrivo della prima vettura

#### Venerdì 13 maggio

##### BOLOGNA - ROMA

- 08.00** Partenza della prima vettura da Bologna per la tappa Bologna - Roma
- 13.40** Sansepolcro (AR): sosta delle vetture
- 16.10**
- 20.00** Roma, Castel Sant'Angelo: arrivo della prima auto del Ferrari Tribute to Mille Miglia
- 21.00** Roma, Castel Sant'Angelo: arrivo della prima vettura Mille Miglia. Sfilata delle vetture per la presentazione al pubblico

#### Sabato 14 maggio

##### ROMA - BRESCIA

- 06.30** Roma, Castel Sant'Angelo: partenza della prima vettura da Roma per la tappa Roma - Brescia
- 11.40** Buonconvento (SI): sosta delle vetture
- 14.10**
- 16.55** Bologna: arrivo delle vetture in Piazza Maggiore
- 17.44** Modena: omaggio al Museo Casa Enzo Ferrari
- 22.30** Brescia, Viale Venezia: arrivo della prima vettura. Presentazione delle auto al pubblico.

# zero3zero

MADE IN ITALY

DISCOVER A NEW WORLD.  
OPEN ZERO3ZERO.



[www.zero3zero.com](http://www.zero3zero.com)

 <p>SUBLICENSING</p>	<p>A BRAND OF</p> <p><b>Bordogna</b> group</p> <p>CASSEFORTI</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------



## The programme

MAY 11-14, 2011

Wednesday, May 11, Piazza della Loggia: the spotlights are on the Mille Miglia. Thursday, May 12: this though is the long awaited day of the Sealing Ceremony, the exhibition of the cars and the twilight start, preceded by the splendid Ferraris. The first leg is to Cento; the day after, Friday 13, the race stops off at San Sepolcro and then onwards to Rome, with the spectacular finale of a drive past at Castel Sant'Angelo. Saturday, May 14 is the crux: the long homeward run to Brescia, stopping in Buonconvento. That night will crown the winners, renewing the magic of this unique passion for the Red Arrow. Sunday, May 15: the traditional Award Ceremony at Brescia's Teatro Grande.

### Wednesday May 11th

BRESCIA

**02.00 P.M.** Piazza della Loggia: opening of the Sponsors' Village  
**07.30 P.M.**

**04.30 P.M.** Piazza Paolo VI: Holy Mass in the Duomo Vecchio

**05.00 P.M.** Mille Miglia Museum: first International Mille Miglia Auction, with vintage cars and other precious automobilia

### Thursday, May 12th

BRESCIA-CENTO

**08.30 A.M.** Brescia, Piazza della Loggia: Sealing Ceremony and public exhibition  
**03.30 P.M.** of the cars in squares and other dedicated areas in the city center

**10.00 A.M.** Piazza Paolo VI: blessing of a car representing this year's Race

**06.00 P.M.** Viale Venezia: start by the first car in the Ferrari Tribute to the Mille Miglia

**07.00 P.M.** Viale Venezia: start by the first Mille Miglia car on the Brescia - Bologna leg and public presentation of the participating vehicles

**07.00 P.M.** Cento: arrival

**00.30 A.M.** Bologna: arrival of the first car

### Friday May 13th

BOLOGNA - ROMA

**08.00 A.M.** Start by the first car on the Bologna - Rome leg

**01.40 P.M.** Stop off at Sansepolcro (AR)

**04.10 P.M.**

**08.00 P.M.** Rome, Castel Sant'Angelo: arrival of the first car in the Ferrari Tribute to the Mille Miglia

**09.00 P.M.** Rome, Castel Sant'Angelo: arrival of the first Mille Miglia car. Drive past for the public

### Saturday May 14th

ROMA - BRESCIA

**06.30 A.M.** Rome, Castel Sant'Angelo: start by the first car on the Rome - Brescia leg

**11.40 A.M.** Stop off at Buonconvento (SI)

**02.10 P.M.**

**04.55 P.M.** Bologna: arrival of the cars in Piazza Maggiore

**05.44 P.M.** Modena: tribute to the Enzo Ferrari Home-Museum

**10.30 A.M.** Brescia, Viale Venezia: arrival of the first car. Presentation of the cars to the public

# Il percorso Brescia-Roma-Brescia

THE ROUTE



I comuni  
e le località  
principali

*The towns and the  
main localities*

## IL PERCORSO DELLA MILLE MIGLIA CON L'ORARIO DI PASSAGGIO PREVISTO PER LA PRIMA AUTO

## THE ROUTE OF THE MILLE MIGLIA WITH EXPECTED TIMES FOR THE FIRST CAR

**Giovedì 12 Maggio**

19.00	<b>BRESCIA</b>
19.13	Rezzato
19.18	Mazzano
19.24	Calcinato
19.33	Lonato
19.40	Desenzano del Garda
19.50	Sirmione
20.22	Solferino
20.26	Cavriana
20.29	Pozzolengo
20.37	Ponti sul Mincio
20.45	Peschiera del Garda
20.48	Castelnuovo del Garda
20.56	Sona
21.00	Bussolengo
21.06	<b>VERONA</b>
21.36	Buttapietra
21.42	Isola della Scala
21.57	Nogara
22.08	Gazzo Veronese
22.21	Ostiglia
22.28	Revere
22.32	Pieve di Coriano
22.33	Villa Poma
22.40	Poggio Rusco
22.47	Mirandola
23.01	Medolla
23.09	San Prospero
23.17	Bomporto
23.19	Camposanto
23.20	Crevalcore
23.37	San Giovanni in Persiceto
23.40	<b>CENTO</b>
23.47	Pieve di Cento
23.52	Castello d'Argile
23.55	Argelato
0.15	Castel Maggiore
0.20	<b>BOLOGNA</b>

**Venerdì 13 Maggio**

8.00	<b>BOLOGNA</b>
8.09	San Lazzaro di Savena
8.18	Ozzano dell'Emilia
8.25	Castel San Pietro Terme
8.40	Dozza
8.45	Imola
8.54	Castel Bolognese
9.08	Faenza
9.18	<b>FORLÌ</b>
9.42	Forlimpopoli
9.52	Bertinoro
9.53	<b>CESENA</b>
10.16	Gambettola
10.24	Gatteo
10.26	Savignano sul Rubicone
10.30	Santarcangelo di Romagna
10.45	<b>RIMINI</b>
10.56	Repubblica di San Marino
11.22	Monte Grimano
11.29	Mercatino Conca

11.37	Monte Cerignone
11.44	Macerata Feltria
11.48	Montecopiolo
11.50	Pietrarubbia
11.56	Carpegna
12.14	Pennabilli
12.32	Badia Tedalda
12.36	Sestino
13.00	Pieve Santo Stefano
13.34	Sansepolcro
13.46	San Giustino
13.55	Citta di Castello
14.21	Montone
14.28	Umbertide
14.42	<b>PERUGIA</b>
15.16	Bastia Umbra
15.20	Assisi
15.26	Spello
15.48	Foligno
16.00	Trevi
16.13	Campello sul Clitunno
16.35	Spoletto
16.47	Sant'Anatolia di Narco
17.22	Monteleone di Spoleto
17.24	Poggiodomo
17.36	Leonessa
18.11	Micigliano
18.14	<b>RIETI</b>
19.04	Torricella in Sabina
19.12	Casapota
19.16	Poggio San Lorenzo
19.18	Frasso Sabino
19.20	Monteleone Sabino
19.22	Poggio Moiano
19.23	Scandriglia
19.25	Poggio Nativo
19.27	Nerola
19.30	Fara in Sabina
19.43	Montelibretti
19.47	Fiano Romano
19.53	Capena
19.57	Castelnuovo di Porto
19.58	Riano
20.30	<b>ROMA</b>

**Sabato 14 Maggio**

6.30	<b>ROMA</b>
7.01	Formello
7.04	Campagnano di Roma
7.28	Nepi
7.40	Sutri
7.41	Ronciglione
7.58	Caprarola
8.09	Canepina
8.10	Viterbo
8.38	Montefiascone
8.57	Bolsena
9.15	San Lorenzo Nuovo
9.22	Acquapendente
9.38	Proceno
9.39	San Casciano dei Bagni
9.55	Radicofani

10.36	Pienza
10.54	S. Quirico d'Orcia
11.10	Montalcino
11.14	San Giovanni D'Asso
11.40	Buonconvento
11.47	Monteroni d'Arbia
12.05	<b>SIENA</b>
12.34	Monteriggioni
12.36	Castelnuovo Berardenga
12.41	Castellina in Chianti
13.09	Greve in Chianti
13.27	San Casciano in Val di Pesa
13.42	Impruneta
13.58	<b>FIRENZE</b>
14.28	Fiesole
14.29	Vaglia
14.47	San Piero a Sieve
14.54	Barberino di Mugello
15.21	Firenzuola
15.47	Monghidoro
15.57	Loiano
16.20	Pianoro
16.55	<b>BOLOGNA</b>
17.15	Anzola dell'Emilia
17.22	Crespellano
17.25	Castelfranco Emilia
17.43	San Cesario sul Panaro
17.44	<b>MODENA</b>
18.11	Castelnuovo Rangone
18.12	Formigine
18.14	Maranello
18.16	Fiorano Modenese
18.27	Sassuolo
18.31	Casalgrande
18.39	Scandiano
18.48	<b>REGGIO EMILIA</b>
19.16	Sant'Ilario d'Enza
19.23	Gattatico
19.25	<b>PARMA</b>
19.48	Torile
19.51	Colorno
20.06	Casalmaggiore
20.13	Martignana di Po
20.22	San Giovanni in Croce
20.25	Solarolo Rainerio
20.27	San Martino del Lago
20.31	Cingia de' Botti
20.38	Cella Dati
20.39	Sospiro
20.44	Malagnino
20.56	Cremona
21.10	Persico Dosimo
21.13	Pozzaglio ed Uniti
21.18	Robecco d'Oglio
21.26	Ponteveico
21.34	Verolanuova
21.35	Bassano Bresciano
21.36	Manerbio
21.45	Offlaga
21.47	Bagnolo Mella
21.57	Poncarale
22.01	San Zeno Naviglio
22.15	<b>BRESCIA</b>



# Ferrari Tribute to 1000 Miglia

Il Cavallino rampante di nuovo apripista  
alla Mille Miglia 2011



Centotrenta Ferrari  
rendono omaggio alla  
Mille Miglia

130 Ferraris  
pay tribute to  
the Mille Miglia

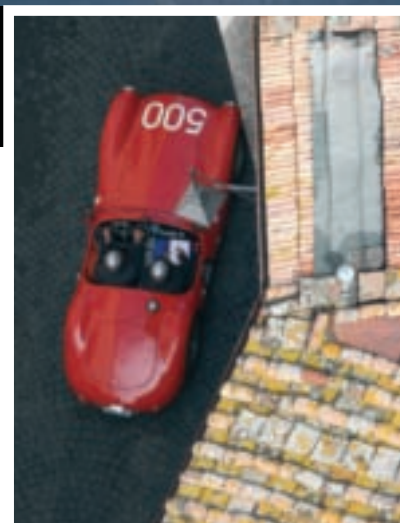
Dopo lo straordinario successo della prima edizione, 130 splendide Ferrari - costruite dal 1958 ai giorni nostri - tornano sul percorso della Freccia rossa con un'autentica gara che precede di qualche minuto la rievocazione storica. L'anno scorso hanno partecipato Ferrari provenienti da 22 paesi con oltre 40 modelli diversi: classici e contemporanei, un vero e proprio compendio della produzione Ferrari di ogni epoca.

Quest'anno, partenza giovedì 12 maggio da Brescia per proseguire su un percorso che ricalca quello originale attraversando, il primo giorno, Verona, Bologna ed Imola. Il venerdì i concorrenti, dopo una prova speciale nell'autodromo di Imola, si dirigeranno verso San Marino e, attraverso l'Umbria, arriveranno a Roma. La capitale accoglierà i concorrenti del Ferrari Tribute e della rievocazione, nelle loro vetture con una passerella nella magica atmosfera del centro storico. Il sabato, terzo e ultimo giorno, una tappa esaltante sulle strade che facevano la vera classifica della celebre gara: la via Cassia, attraverso Siena con controllo nella piazza del Palio, e poi Firenze e Piazza della Signoria per poi salire verso i passi della Futa e della Raticosa. Nel pomeriggio arrivo, per un'altra prova speciale, alla pista di Fiorano dopo aver attraversato gli stabilimenti della Ferrari, per poi dirigersi verso Brescia con passerella d'onore finale.

Il percorso è dettagliatamente descritto nel Road Book (detto anche "Radar") che verrà consegnato ai partecipanti al momento delle verifiche sportive ante-gara. Il "Ferrari Tribute to Mille Miglia" è una manifestazione nazionale, a partecipazione straniera, di regolarità classica per auto storiche e moderne. La Ferrari, marca più vincente alle Mille Miglia del dopoguerra, rende un omaggio di grande prestigio alla "corsa più bella del mondo" come la definì proprio Enzo Ferrari.



[ferraritribute.1000miglia.eu](http://ferraritribute.1000miglia.eu)  
[ferraritribute@1000miglia.eu](mailto:ferraritribute@1000miglia.eu)



## FERRARI TRIBUTE TO 1000 MIGLIA

### The Prancing Pony once again clears the way for the Mille Miglia

Following the extraordinary success of the first initiative, 130 splendid Ferraris built between 1958 and the present day are back on the Red Arrow circuit with an authentic race preceding the historic reconstruction by just a few minutes. Last year, Ferraris from 22 countries took part and included over 40 different models, classic and contemporary, a veritable archive of Ferrari production down through the decades. This year's Tribute leaves Brescia on May 12 to retrace the original route through Verona and Bologna to Imola. On Friday, after a special trial session on the Imola Circuit, the participants will head for San Marino and thence through Umbria down to Rome. The capital will welcome the drivers in the Ferrari Tribute and the Mille Miglia on a catwalk in the magical atmosphere of the historical center. On the Saturday, the 3rd and final day, an exhilarating leg on the roads that formed the race's classic route: the via Cassia, through Siena (with a competition check in piazza del Palio) to Florence and Piazza della Signoria, and then on towards the Futa and Raticosa passes. To the Fiorano track in the afternoon for another special trial, having first driven through the Ferrari works, and finally back to Brescia for the closing parade of honor.

The route is described in detail in the Road Book (or "Radar") delivered to participants at the time of the pre-race sport checks.

The "Ferrari Tribute to the Mille Miglia" is a classic regularity event for vintage and modern cars organized nationally but also open to foreign participants. Ferrari, the marque that's won the most Mille Miglia races since the last war, thus pays tribute to the "greatest road race in the world", as Enzo Ferrari himself called it.

«

# Asta Lankes, per aggiudicarsi le auto della leggenda

Alla vigilia della partenza 2011, la prima  
asta dedicata alla Freccia rossa



Tra le principali novità di quest'anno ce n'è una particolare, destinata ad accendere la passione dei collezionisti di auto Mille Miglia e di chi desidera diventarlo. Mercoledì 11 maggio, vigilia della partenza 2011, il Museo Mille Miglia ospita la prima asta dedicata in esclusiva al mondo della Freccia rossa. La prestigiosa casa d'aste tedesca Lankes Auktionshaus e. K. batterà splendide vetture d'epoca che hanno i requisiti per partecipare alla corsa, trofei, quadri d'autore (tra i quali:

Beligond, Turner, Voss), autografi dei piloti (con particolare riguardo a quelli prebellici), stampe e altri documenti e materiali: autentici memorabilia testimoni di una leggenda che continua a crescere sempre di più. Le automobili in offerta sono venti e hanno un valore stimato tra i centomila e i tre milioni di euro.

L'evento, in cooperazione con la Carlo Abarth Foundation, è stato an-

Auto, documenti,  
autografi d'epoca  
per sognare a occhi  
aperti

Vintage cars,  
documents and  
autographs:  
dreaming eyes  
wide open





nunciato a febbraio nella Presentazione Ufficiale dell'edizione 2011 che si è svolta a Monte Carlo - alla presenza dell'Ambasciatore italiano a Monaco, Antonio Morabito, e del Direttore generale dell'Enit, Paolo Rubini - e che ha rappresentato una tappa di grande successo, visibilità e importanza nell'ottica di internazionalizzazione del marchio Mille Miglia nel mondo. L'appuntamento è destinato a ripetersi anche nel 2012, sempre a Brescia e alla vigilia della partenza della corsa. «

#### LANKES AUCTION: ADJUDICATING LEGENDARY CARS

##### On the eve of the 2011 start, the first Red Arrow auction

Of the more important new features of this year's Mille Miglia, there is one rather special event that will engage Mille Miglia car collectors and those who aspire to that category. Wednesday 11th May, the day before the 2011 start, will see the first ever auction dedicated exclusively to the world of the Red Arrow, to be held at the Mille Miglia Museum. The prestigious German auction house Lankes Auktionshaus e. K. will be putting under their hammer some splendid vintage cars, with the requisites for participating in the race, trophies, paintings (by Beligond, Turner and Voss, for example), drivers' autographs (especially before the last war), prints and other documents and materials: memorabilia testifying to a legend that continues to grow. Twenty cars are on offer, with estimated values ranging from one hundred thousand to three million euros. Organized in collaboration with the Carlo Abarth Foundation, the auction was announced in February at the Official Presentation of the 2011 Mille Miglia, which took place in Montecarlo-attended by the Italian Ambassador in Monaco, Antonio Morabito, and ENIT general manager Paolo Rubini-and was an extremely successful event in terms of visibility and importance for the globalization of the Mille Miglia brand. The auction will be repeated in 2012, again in Brescia and on the eve of the start of the race. «

# Il MUSEO della Mille Miglia, dove il ricordo vive tutto l'anno



Auto, immagini, carte, oggetti:  
memorabilia di un mito unico

**MUSEO/MUSEUM  
MILLE MIGLIA**

Viale Bornata, 123  
25135 Sant'Eufemia  
Brescia

Tel. +39 030/3365631

Fax: +39 030/3366411

[www.museomillemiglia.it](http://www.museomillemiglia.it)

**E-Mail:**

[segreteria@museomillemiglia.it](mailto:segreteria@museomillemiglia.it)

Il Museo della Mille Miglia è una tappa obbligata per gli appassionati della Freccia rossa, dell'automobilismo d'epoca e delle affascinanti atmosfere del passato. Aperto nel 2004 nell'ex Monastero di Sant'Eufemia, fondato nell'anno 1008, nella zona Est del territorio del Comune di Brescia, il Museo offre una suggestiva testimonianza storica, culturale e documentale della corsa bresciana.

Il percorso è suddiviso in nove sezioni temporali: sette dedicate alla Mille Miglia 1927-1957, una alla Mille Miglia 1958-1961 e una alla Mille Miglia contemporanea. Per ciascuna sezione sono disponibili pannelli descrittivi, impianti audiovisivi, immagini, nonché filmati d'epoca della Gara Mille Miglia e dei suoi protagonisti.

Nel percorso museale sono esposte macchine d'epoca che vengono periodicamente sostituite per la partecipazione a manifestazioni come la Mille Miglia ed altre importanti manifestazioni di auto storiche.

Al termine del percorso museale è stata allestita una sala cinema con diverse riprese cinematografiche (dell'epoca e contemporanee), riguardanti quella che Enzo Ferrari definì "La corsa più bella del mondo".





Nel reparto “Shop” è possibile acquistare un ricordo, scegliendo tra una vasta gamma di oggetti riguardanti la gara. Nel Museo, inoltre, è possibile riservare cinque sale, oltre gli spazi esterni e tre sale riunioni, per l'organizzazione di eventi e manifestazioni. Eleganti e molto ampie, possono ospitare ricevimenti, matrimoni, eventi, manifestazioni, meeting.

### L'archivio del Museo

L'archivio della corsa custodisce circa centotrentamila documenti che Renzo Castagneto e il suo staff raccolsero nelle diverse sedi dell'Automobile Club di Brescia, nel periodo 1927-1957.

Si tratta del materiale di lavoro dell'organizzazione: schede di iscrizione dei concorrenti, corrispondenza con scuderie e Case automobilistiche, classifiche, ordini di partenza, tabelle, rassegne stampa con articoli, giornali e riviste dell'epoca e i famosi “Numeri Unici”. Tutti i documenti sono stati scansionati e informatizzati e sono fruibili come archivio digitale.

La consultazione è disponibile a ricercatori, professionisti, appassionati e proprietari di vetture d'epoca.

Per maggiori informazioni: [archivio@museomillemiglia.it](mailto:archivio@museomillemiglia.it)



## THE MILLE MIGLIA MUSEUM, WHERE MEMORIES LIVE ALL YEAR LONG

Cars, photographs,  
documents, objects: the  
memorabilia of a unique  
legend

The Mille Miglia Museum is a must for fans of the Red Arrow, vintage cars and the intriguing atmospheres of the past. Opened in 2004 in a former monastery (Monastero di Sant'Eufemia, founded in 1008) on the east side of Brescia, the Museum provides a fascinating historical, cultural and documental account of the famous Brescia road race. It is organized in nine chronological sections, seven of which dedicated to 1927-1957, one to 1958-1961 and one to the contemporary Mille Miglia. Each section has info panels, audiovisual systems, photographs and video footage of the Mille Miglia and its drivers. The Museum has several vintage cars on show and these are rotated to take part in major vintage car events including, of course, the Mille Miglia. Museum visits end in a small cinema where video material (period and contemporary) on what Enzo Ferrari called “the greatest road race in the world” is shown. The Museum Shop offers a vast selection of Mille Miglia related items. The Museum also has five rooms, in addition to its outdoor space and three meeting rooms, that can be booked for receptions, weddings, meetings and other events requiring elegant and spacious venues.

**THE MUSEUM ARCHIVES** The Mille Miglia Archives contain around 130,000 documents that Renzo Castagneto and his staff collected from the various offices of the Automobile Club di Brescia from the 1927-1957 period. The material includes race registration forms, correspondence with racing teams and car manufacturers, rankings, starting orders, statistics, and press reviews covering period newspapers and magazines, including the famous “Numeri Unici” (special issues). All the documents have been scanned for digital storage and consultation by researchers and other professional people and vintage car fans and owners.

**For further information:** [archivio@museomillemiglia.it](mailto:archivio@museomillemiglia.it)





Alfa Romeo 6C 2500 Speciale 1948  
EX BIANCHETTI

Technical Sponsor

1000  
MIGLIA >

## TERRA-S Classic breakdown set Our Mille Miglia special edition.

Our breakdown set „Mille Miglia“ is a special edition from the TERRA-S Classic series. Do not use your spare tire and benefit from the new TERRA-S Classic in your oldtimer.

The TERRA-S Classic Set consist of a pressure-resitant 450 ml bottle with tyre sealing gel, a powerful 12 V / 15 ampere compressor with 3.5 m connection cable with 2 alligator clips for connection to the car battery. The set, including matching stylish gloves, is housed in an attractive faux leather bag in vintage design.

Tire sealant aproved by automotive companies like



More information under [www.terra-s.com/classic](http://www.terra-s.com/classic)

TERRA-S Automotive Systems GmbH & Co. KG  
Carl-Benz-Strasse 10  
Gewerbegebiet  
D-88596 Owingen

TEL: +49 (0) 7551 9200-0  
FAX: +49 (0) 7551 9200-990  
[www.terra-s.com](http://www.terra-s.com)

**TERRA-S**  
*Classic*

# La 1000 Miglia rende omaggio al **MUSEO** Casa Enzo Ferrari



Modena, il cuore pulsante della terra dei motori dell'Emilia Romagna, che ha dato i natali ad alcuni dei personaggi più celebrati nel settore del motorismo sportivo a livello mondiale, torna a essere tappa della 1000 Miglia, che quest'anno rende omaggio al Museo Casa Enzo Ferrari.

La capitale dell'eccellenza motoristica ospita il corteo di auto d'epoca che entreranno in città da Via Emilia Est, per proseguire poi su Corso Canalgrande e costeggiare quindi la spettacolare facciata del Palazzo Ducale, prima di dirigersi alla casa natale del Drake. La struttura museale verrà inaugurata a fine 2011 e sarà questa l'occasione per presentare in anteprima il nascente "tempio" modenese dei motori. La tappa modenese della 1000 Miglia si colloca all'interno della manifestazione "Modena Terra di Motori" - che quest'anno celebra il patrimonio di esperienza, ricerca e tecnologia di Mauro Forghieri con la grande mostra "L'ingegner Forghieri: la Furia dei motori. Trent'anni di Ferrari e oltre" - e grazie al sostegno e alla sensibilità dell'Assessorato al Turismo della Regione Emilia Romagna e degli enti promotori, Comune di Modena, Camera di Commercio e Fondazione Cassa di Risparmio. «

Una suggestiva  
veduta dall'alto della  
casa museo

Aerial view of  
the car museum



## THE 1000 MIGLIA PAYS TRIBUTE TO THE ENZO FERRARI HOME-MUSEUM

Modena, the throbbing heart of the land of motor racing known as Emilia Romagna, which has given the world some of the most celebrated figures in motor sport, is once again a stopping point in the 1000 Miglia, which is this year paying tribute to the "Museo Casa Enzo Ferrari".

The motor racing city par excellence will welcome a cavalcade of vintage cars that will reach it from via Emilia Est and then proceed along Corso Canalgrande, thus passing in front of the spectacular façade of Palazzo Ducale, before moving off to Drake's birthplace. This new museum is to be inaugurated at the end of 2011, so the 2011 MM will be an opportunity to enjoy a preview of Modena's motor racing "temple". The Modena leg of the 1000 Miglia is part of the "Modena Terra di Motori" event - which is this year celebrating Mauro Forghieri's heritage of experience, research and technology in a major exhibition entitled "L'ingegner Forghieri: la Furia dei motori. Trent'anni di Ferrari e oltre" (L'ingegner Forghieri: motor racing Fury. Thirty years of Ferrari and beyond) - thanks to the sensitive support of the Tourism Department of Emilia Romagna's regional administration and of the promoters, the municipality of Modena, Modena's Chamber of Commerce and Fondazione Cassa di Risparmio. «

## Le bellezze del territorio/1

## Cento



**Cento attrazioni**  
I monumenti e il Carnevale

**Attractions in Cento**  
Monuments and the  
Carnival

Cento è una perla d'arte della Pianura Padana; è incantevole passeggiare sotto i portici che abbracciano il centro storico della città e ammirare i tesori architettonici, come l'antica Rocca e lo splendido Teatro Giuseppe Borgatti, le pregevoli chiese e i palazzi storici.

Entrare in questi monumenti è ancora più stupefacente, perché si ammirano i capolavori della pittura barocca, e in particolare di un genio indiscusso del seicento europeo, Guercino, del quale

la Pinacoteca Civica di Cento registra la maggior concentrazione di opere al mondo.

Coronano l'offerta della città una tradizione enogastronomica di altissimo livello e un evento senza eguali, il Cento Carnevale d'Europa. «



## THE BEAUTY OF THE LAND/1

Cento is one of the pearls of the Po Valley. To stroll along under the porticos that encircle the city's historic center and admire its architectural treasures, such as the ancient Rocca, the splendid Teatro Giuseppe Borgatti and the exquisite churches and historic buildings, is sheer enchantment. And to see these monuments on the inside is even more astonishing because one can admire masterpieces of Baroque art and, in particular, those of an undisputed genius in 16th century Europe, Guercino, of whose works Cento's Pinacoteca Civica has the highest number in the world. The city's offering is crowned by a wine and food tradition of the highest order and an event without equals, the Cento Carnevale d'Europa. «

## Le bellezze del territorio/2

# San Marino

Passando un confine senza limiti, lungo la strada che sale fin sopra al Monte Titano, la Freccia rossa anticipa, con la sua eleganza, la bella stagione nelle caratteristiche vie della Repubblica più antica del mondo. E in omaggio a questa eleganza, San Marino, unico stato estero ad essere attraversato da questa mitica corsa, regala, oltre ad un plus di internazionalità, il privilegio di uno spettacolo in prima fila incorniciato dal panorama incantevole di uno spazio scenico sospeso tra cielo e mare.

La nuova edizione della “Corsa più bella del mondo” - sempre più interessante grazie all’unione di Mille Miglia e Ferrari, marchi di eccellenza italiana - si avvicina ancor più a San Marino che ha il grande onore di avere sul suo territorio la “Collezione Maranello Rosso”.

La Repubblica di San Marino aspetta tutti gli appassionati per dar loro un caloroso benvenuto nella sua antica terra con la sua qualificata offerta

enogastronomica, la sua tradizionale ospitalità e un calendario di eventi davvero ricco. «

**La Repubblica del Titano**  
Guida rossa per la MM e una panoramica aerea

**The Republic of Monte Titano**  
Red MM race guide and aerial panorama



### THE BEAUTY OF THE LAND/2

Crossing a boarder without limits, along the road to the top of Monte Titano, the Red Arrow elegantly anticipates the summer in the characteristic streets of the oldest republic in the world. And in a tribute to this elegance, San Marino, the only foreign state to be crossed by this legendary race, offers us not only its international renown but also the privilege of a front-row performance framed by an enchanting panorama between sky and sea. This year's edition of the “Greatest road race in the world” - made more interesting every year by the union of the Mille Miglia and Ferrari, two brands of Italian excellence – moves even closer to San Marino, which has the honor of having the “Maranello Rosso Collection” on its territory. The Republic of San Marino looks forward to welcoming the Mille Miglia to its ancient land with an offering of its food and wine, its traditional hospitality and a rich calendar of events. «

## Le bellezze del territorio/3

## Sirmione



Sirmione è una penisola sottile che si estende per 4 km nel cuore del Lago di Garda, dove natura, storia, benessere ed enogastronomia si fondono per incantare i sensi e far vivere emozioni tra scorci indimenticabili che sanno di Mediterraneo. Questa piccola regione racchiude infinite attrazioni naturali; le imponenti “Grotte di Catullo” e il Castello Scaligero sono soltanto alcune delle testimonianze che raccontano la storia di Sirmione.

**Il Lago di Garda**  
Una forte vocazione turistica grazie a diversi e importanti elementi di appeal

**Garda Lake**  
A prime tourist attraction, thanks to many imposing and diverse elements of appeal

Le possibilità di vacanza sono varie: per gli amanti del golf e della vita all'aria aperta ricordiamo il nuovissimo Chervò Golf San Vigilio ([www.chervogolfsanvigilio.it](http://www.chervogolfsanvigilio.it)) e gli itinerari a piedi o in bicicletta in riva al lago e fra i vigneti dell'entroterra morenico; nel cuore della produzione del vino Lugana che incarna l'eccellenza enogastronomica che da sempre caratterizza questo territorio ([www.consorziolugana.it](http://www.consorziolugana.it)). Sirmione possiede un'altra peculiarità: la sua preziosa acqua termale ([www.termedisirmione.com](http://www.termedisirmione.com)).

Offre, inoltre, ai turisti strutture ricettive e ristoranti frutto di anni di esperienza



Foto Gianfranco Zarantonello

## THE BEAUTY OF THE LAND/3

Sirmione is on a narrow strip of land, a peninsula, extending 4 kilometers straight into Garda Lake. Here, nature, history, well-being, and good food and wines are so wide-spread across the landscape that the senses are enchanted, and emotions overwhelmed, between unforgettable views which feel very Mediterranean.

This little region holds infinite natural attractions-impressive grottos, like the “Grotte di Catullo”, castles, like the Castello Scaligero-all witnesses telling tales of Sirmione's history. Vacations here also offer a great variety of activities. Those who love golf will enjoy the brand-new Chervò Golf San Vigilio ([www.chervogolfsanvigilio.it](http://www.chervogolfsanvigilio.it)), and those who enjoy the fresh air, cycling or walking, can take paths along the lake and through the vineyards of the Morenico hinterland. The excellent wines and gastronomy at the heart of the Lugana wine production area are typical of this area ([www.consorziolugana.it](http://www.consorziolugana.it)). Sirmione has another interesting feature: its precious thermal waters ([www.termedisirmione.com](http://www.termedisirmione.com)); and has fine tourist structures, hotels and restaurants, bearing the fruit of years of experience and tradition ([www.sirmionehotel.com](http://www.sirmionehotel.com)).

## Le bellezze del territorio/4

# Manerbio

Popolata già da Celti, Etruschi e Romani, Manerbio è situata nel cuore della Bassa Bresciana; con la sua ampia gamma di servizi e strutture, è un punto di riferimento per i paesi limitrofi: ospedale, sede Inps, sede Inail, scuole superiori, aziende di credito, teatri, museo, biblioteca, palestre, campi da calcio e altre strutture sportive. Capofila del Sistema Bibliotecario della Bassa Bresciana Centrale, Manerbio ospita importanti e frequenti manifestazioni sia culturali, che sportive, come il Torneo Internazionale di Tennis e le celebrazioni per la Seconda di Ottobre. Vari sono i luoghi artistici da visitare, tra cui chiese, dimore storiche, palazzi antichi e parchi. Le comunicazioni sono facilitate dagli importanti nodi ferroviari e stradali. Inoltre è presente il Casello autostradale fondamentale per la viabilità del territorio.

Da sempre rilevante centro industriale, artigianale e commerciale, la città conosce il benessere economico dal 1908 con il Lanificio Marzotto, polo industriale principale della Bassa Bresciana. La famiglia Marzotto, in particolare Giannino, viene da sempre ricordato durante i vari passaggi delle Mille Miglia a Manerbio.

### **La Bassa Bresciana**

La città è il centro di riferimento per un vasto territorio industriale e agricolo

### **La Bassa Bresciana**

*The city is the center of reference for a vast industrial and agricultural area*



### THE BEAUTY OF THE LAND/4

Populated, in their time, by Celts, Etruscans, and Romans, Manerbio is located at the heart of the Lower Brescian region. It has an ample range of services and structures, and is a reference point for the neighboring towns with its hospitals, Inps and Inail (pensions and other government services) headquarters, high schools, credit institutes, theatres, museums, libraries, gyms, football fields and other sports structures. At the top of the Library System of the Lower Central Bresciana, Manerbio often hosts important cultural events, along with sports events such as the International Tennis Tournament and the celebrations for the Second of October. Artistic places to visit include churches, historic dwellings, ancient palaces and parks. Connections to other parts of Italy are made easy by the network of roads and railroads, and Manerbio also has its own toll exit on the highway. The city has always been an important industrial, commercial and artisan center, especially since 1908 with the woolen mills, the Lanificio Marzotto, the industrial heart of the Lower Bresciana. The Marzotto family is also famous for their participation in the Mille Miglia, especially Giannino, who is always remembered during the various passages of the race through Manerbio.

# Mille Miglia North America Tribute

Nuovi scenari di sogno rendono omaggio  
alla corsa più bella del mondo

La bellezza della  
California, terra  
americana di  
cinema, vino e sole

*The beauty of  
California, America's  
land of cinema, wine  
and sun*

Segui la Freccia rossa, nel suo viaggio attraverso il mare per l'inaugurazione in Nord America. L'esperienza di guida endurance del Mille Miglia North America Tribute segue le orme della Mille Miglia, con piloti, sponsor e l'intera comunità che rivive lo spirito di questo evento storico. I partecipanti cominceranno il loro viaggio dalla pittoresca Penisola di Monterey, il 14 agosto 2011. Il percorso, lungo mille miglia, si snoderà per tre giornate attraverso i monumenti architettonici e naturali più stupefacenti della California, in una esperienza elettrizzante che metterà a dura prova la resistenza dei piloti. La Mille Miglia ne ha fatta di strada, dalla prima edizione del 1927. Ha superato tanti ostacoli grazie alla passione dei piloti per la gloria ed il caparbio sostegno del suo pubblico. Sei invitato ad unirti anche tu all'ottantaquattresima edizione della "corsa su strada più bella del mondo", mentre continua la sua metamorfosi per divenire una vera e propria tradizione globale.

«

[www.millemiglianorthamerica.com](http://www.millemiglianorthamerica.com)

## MILLE MIGLIA NORTH AMERICA: THE 2011 TRIBUTE

**New dream scenarios  
pay tribute to the  
greatest road race in  
the world**

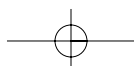
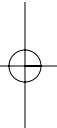
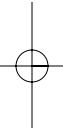
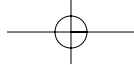
Follow the Red Arrow as it travels across the sea for its inauguration in North America. The Mille Miglia North America Tribute's open-road endurance driving experience follows in the footsteps of its ancestor, with drivers, sponsors, and whole communities rejoicing in the spirit of this historic event. Participants will begin their journey from the picturesque Monterey Peninsula on August 14, 2011. The 1000-mile trip will be a grueling three-day tour through California's most breathtaking architectural and natural monuments, which will leave drivers indisputably exhausted and thoroughly exhilarated. The Mille Miglia has come a long way since its inception in 1927. It has overcome roadblocks with drivers' passion for triumph and unyielding public support. You are invited to join the eighty-four year old "world's greatest road race", as it continues its metamorphosis into a true global tradition - [www.millemiglianorthamerica.com](http://www.millemiglianorthamerica.com)

Follow the Red Arrow as it travels across the sea for its inauguration in North America. The Mille Miglia North America Tribute's open-road endurance driving experience follows in the footsteps of its ancestor, with



«





# La Festa Mille Miglia 2011

L'emozione della Freccia rossa cresce  
in Giappone anno dopo anno



*Torna anche quest'anno il tributo del Sol Levante*

*This year too, the tribute from the Rising Sun*

Quest'anno, La Festa Mille Miglia nata nel 1997 celebra il suo quindicesimo anno di vita. Quando nacque, in Giappone non c'erano precedenti rally di auto storiche che percorressero mille miglia di strada pubblica. Per questo, abbiamo avuto bisogno di cinque anni di preparativi, dal primo progetto su carta alla partenza del primo rally.

Fin dalla prima edizione del 1997, La Festa Mille Miglia è andata sviluppando ampiamente la sua notorietà. Oggi è oramai una tradizione annuale attesa dagli abitanti della città, dei villaggi e lungo il suo percorso, e l'ambiente amichevole che sostiene l'evento è in costante aumento.

I partecipanti presenti fin dalla prima edizione sono maturati, ora hanno qualche ruga di più, i capelli bianchi e gli occhiali da lettura. Nonostante ciò, la passione di questi senior driver "sempre giovani nel cuore" è cresciuta più forte con l'età, fino a rappresentare un vero modello per il pubblico e le nuove generazioni.

Il mondo è profondamente cambiato dalla prima edizione; l'informatizzazione ha reso la vita molto più confortevole. Allo stesso tempo, però, sono diminuiti i rapporti diretti tra le persone e la vita è diventata sempre più complessa e stressante. Le auto che prendono parte alla Festa Mille Miglia sono piene di attrezzature analogiche e richiedono tutti e cinque i sensi per essere guidate. In pratica, il contrario delle auto moderne. In ogni caso, la visione di queste auto che tagliano il traguardo dopo mille miglia riempie i piloti, i meccanici, gli spettatori e gli organizzatori stessi di emozione e rispetto per queste autovetture storiche.

Oggi, siamo al quindicesimo anno della Festa Mille Miglia in Giappone. Ci impegniamo a proseguire nel conservare queste vetture storiche uniche, costruite da chi ci ha preceduto, e a continuare a portare sempre avanti la competizione nel futuro.



IL COMITATO ORGANIZZATORE DE LA FESTA MILLE MIGLIA 2011



## LA FESTA MILLE MIGLIA 2011

### The Red arrow emotion grows in Japan year after year

This year, La Festa Mille Miglia will be celebrating its 15th year since its commencement in 1997. At the time of its conception, there had been no previous examples of classic car rallies in Japan covering 1,000 miles of public road. Hence, we had required a five-year preparation period from the drafting of the plan to the opening day of the first rally.

Since its first rally in 1997, La Festa Mille Miglia has become increasingly widely recognized. Today, it is an annual tradition that is embraced by the inhabitants of cities, towns, and villages along its route, and the circle of friendship surrounding the event is steadily growing.

The participants who have been a part of the event since the first rally have grown old, now wearing more wrinkles, white hair, and reading glasses. However, the passion among these senior participants has only grown stronger with age. "Always young at heart", they are an inspiration to spectators and the younger generations.

The world has changed drastically since the first rally; with digitalization, life has become significantly more convenient. At the same time, however, conversations among people have dwindled and life has become busier and more stressful. The vehicles participating in La Festa Mille Miglia are full of analog devices and require all five senses to drive, making it quite the antithesis of the modern car. However, the sight of these cars crossing the finish line after 1,000 miles fills participants, mechanics, spectators, and members of the staff with emotion and respect for these historic vehicles. Today, we are in our 15th year of La Festa Mille Miglia. We vow to carry on preserving these unique historic vehicles built by our predecessors and to continue the rally further into the future.

«

THE ORGANIZING COMMITTEE LA FESTA MILLE MIGLIA 2011

# Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy

La strada dell'eleganza



Dal 1927 al 1957 la Mille Miglia è stata una leggendaria corsa di velocità, dove le grandi case automobilistiche, per l'occasione, hanno fatto nascere anche modelli unici. Le maggiori personalità del momento, fra imprenditori, sovrani, nobili e artisti, erano protagoniste di un evento che univa sport e glamour. Oggi come allora, nella rievocazione storica della Mille Miglia, sportività, mondanità e stile caratterizzano non solo le splendide auto ma anche i 375 driver e co-driver. L'edizione di quest'anno sarà teatro di una competizione parallela a quella sportiva, votata all'eleganza stilistica

espressamente dedicata agli equipaggi. Nasce la prima edizione dello "Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy": premio stilistico dedicato all'abbigliamento, agli accessori ed allo stile di chi guida. «Ogni auto storica rappresenta un preciso momento della società - ha detto Stefano Ricci - come la moda. Vogliamo premiare l'equipaggio che meglio interpreta con l'abbigliamento la contemporaneità con la propria auto. Più semplicemente, un tributo allo stile».

## STEFANO RICCI GENTLEMEN DRIVERS TROPHY

### The road to elegance

From 1927 to 1957 the Mille Miglia had been a legendary race of speed, where the major automotive companies, for the occasion, also gave birth to unique models. The great personalities of the moment, entrepreneurs, kings, nobles and artists, were the protagonists of an event that united sport and glamour. Now as in the past, in the historic commemoration of the Mille Miglia, sportsmanship, worldliness and style personify not only the splendid vehicles, but their 375 drivers and co-drivers as well. This year's edition will be the stage for a parallel competition to that of the sports one, dedicated to stylistic elegance and specifically focusing on the crews. Thus will be the birth of the first edition of the "Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy", a prize focusing on the stylistic choices in clothing and accessories of those who are behind the wheel. "Every single historic automobile represents a precise and unique time in our society - affirms Stefano Ricci - just as fashion does. It is our wish to acknowledge that, and to reward that crew which best represents the contemporary timeframe of their car through fashion. More simply put, a tribute to style."

# Merchandising: lo stile della Freccia rossa da vivere tutti i giorni

Abbigliamento, accessori, editoria e gadget  
solo al Mille Miglia Store

Si trovano sempre nuovi articoli esclusivi nel Mille Miglia Store, all'unico indirizzo nel quale è possibile acquistarli, il sito <http://store.1000miglia.eu>. Per gli appassionati di tutto il mondo, il fascino della Freccia rossa trova posto come concept ed esclusiva griffe su capi d'abbigliamento sportivi (t-shirt, polo e felpe), accessori (cappellini, portachiavi, bandana), pelletteria, e gadget (quale, ad esempio, la tazza grande da tè o caffè 'all'americana'). Le ultime apprezzatissime novità sono i colorati copri-I phone e copri-I pad. Nello Store è anche possibile acquistare gli splendidi Cataloghi Ufficiali e i Libri fotografici dal 2008 a oggi, oltre ai dvd e altri oggetti.



MERCHANDISING: RED ARROW STYLE DAY TO DAY

Exclusive clothing,  
accessories, publishing  
products and gadgets at the  
Mille Miglia Store

There are always exclusive new items at the Mille Miglia Store, the only site where they can be purchased: <http://store.1000miglia.eu>.

Fans all over the world can enjoy Red Arrow appeal in branded sports garments (T-shirts, polo shirts and sweatshirts), accessories (caps, key-holders, bandanas), and leather goods and gadgets (eg. big tea/coffee mugs).

The latest must-haves are the colorful i-Phone and i-Pad cases.

Also on sale in the Store are the splendid Official Catalogues and books of photographs (from 2008 to date), as well as DVDs and other items.



# FIERA DI BRESCIA

alta la visione grandi le prospettive

La piattaforma  
al servizio  
delle imprese  
e della comunità



**BRIXIA EXPO**  
**FIERA DI BRESCIA**

Brixia Expo - Fiera di Brescia S.p.A. Via Caprera, 5 - 25125 Brescia  
Tel. 030 34 63 473/495 - Fax 030 34 63 468 - brixiaexpo@immobiliarfiera.it

[www.fieradibrescia.it](http://www.fieradibrescia.it)

# Le Case Joint Presenting Sponsor della Mille Miglia 2011



**A**lla Mille Miglia del 2011 le Case automobilistiche Joint Presenting Sponsor sono nove e vengono presentate in un ordine dato da una classifica ideale basata sulle vittorie, sui piazzamenti e sulle partecipazioni ottenute alla Mille Miglia di velocità. Si tratta delle grandi protagoniste dell'automobilismo mondiale, sportivo e non, la cui storia le ha portate a incrociare la Mille Miglia nel trentennio d'oro – scrivendone molte pagine epiche - e oggi torna a farle correre sulle stesse strade, con tante prestigiose 'regine' del tempo.

Nelle pagine seguenti, i racconti delle Case e delle vetture illustrati da foto d'epoca che rimandano a un passato i cui valori, nella Mille Miglia, continuano a vivere e ad emozionare milioni di appassionati nel mondo.

## 2011 MM JOINT PRESENTING SPONSORS

There are nine Joint Presenting Sponsor car makers at the 2011 Mille Miglia. They will be presented in an order based on an "ideal" classification in terms of victories, finishes and numbers of Mille Miglia speed races participated in. Pioneers in the world of car manufacturing, sporting and non-sporting, their histories all converged on the Mille Miglia in its 30-year golden age. Having written epic pages in the event's history, they are now racing many of their prestigious vintage "queens" on the very same roads.

In the pages that follow, the Sponsors' testimonies and period photos take us back into a past whose values live on in today's Mille Miglia and continue to excite millions of fans worldwide.

## UNA STORIA FATTA DI VITTORIE

L'edizione duemilaundici della rievocazione storica della Mille Miglia si sovrappone a due anniversari che coinvolgono l'Alfa Romeo: la prima dopo l'anno del centenario di fondazione e il 150° anniversario dell'Unità d'Italia.

L'Alfa Romeo, la Mille Miglia e l'Italia sono profondamente legate: dal 1927 al 1957 queste tre protagoniste della nostra storia hanno avuto come scenario condiviso il palcoscenico dei 1600 km del percorso Brescia-Roma-Brescia, la straordinarietà dell'evento Mille Miglia è andata in parallelo con lo sviluppo dell'automobile in Italia, l'eccezionalità tecnica delle vetture del Biscione ha avuto un notevole impulso con i successi nella grande classica bresciana.

La "Coppa delle Mille Miglia" ricopre un ruolo di primissimo piano nella leggenda sportiva dell'Alfa Romeo: tutte le vetture realizzate nell'arco dei trent'anni in cui si è svolta la corsa hanno preso parte, vincendo, alla competizione: dalle "6C" alle "8C" degli anni Trenta alle "1900" e alle "Giulietta" degli anni Cinquanta.

Le undici vittorie del Biscione hanno il significato di un vero e proprio differenziale tecnico con le altre Case, reso ancor più clamoroso dalla serie di successi ottenuti negli anni Trenta. Sfogliando le foto della Mille Miglia è evidente l'evoluzione tecnica delle vetture dell'Alfa Romeo, che è andata di pari passo al prestigio e alla popolarità della Mille Miglia stessa.

**HARALD J. WESTER**  
CEO ALFA ROMEO

## A TALE OF VICTORIES

The 2011 edition of the Mille Miglia historic coincides with two anniversaries involving Alfa Romeo: the first year following Alfa's Centenary and the 150th anniversary of the Unification of Italy.

Alfa Romeo, the Mille Miglia and Italy are all closely linked: from 1927 to 1957 these three protagonists have shared the stage for the 1600 km route from Brescia-Rome-Brescia. The extraordinary Mille Miglia event went in parallel with the development of the automobile in Italy, the exceptional technical qualities of the Alfa Romeo cars resulted in success in the great Brescian classic.

The Mille Miglia race plays an important role in the sporting legend of Alfa Romeo: all the cars built in the thirty year period in which the race was run have taken part and beaten the competition: from the "6C" to the "8C" of the 1930s to the "1900" and the "Giulietta" of the 1950s.

The eleven victories by Alfa Romeo have demonstrated a significant technical difference compared with the other manufacturers, made even more sensational by the series of successes achieved in the 1930s. Leafing through photographs of the Mille Miglia it is evident that the technical evolution of Alfa Romeo cars were equal to the prestige and popularity of the Mille Miglia itself.

**HARALD J. WESTER**  
CEO ALFA ROMEO





# Alfa Romeo, tutte dalla fabbrica alla Freccia rossa

## Record di vittorie e di presenze

### MM1932

L'Alfa Romeo 8 C 2300 che sta per vincere con Baconin Borzacchini e Amedeo Bignami  
*The Alfa Romeo 8 C 2300 about to win with Baconin Borzacchini and Amedeo Bignami*

### MM1933

L'Alfa Romeo 8C 2300 MM Spider Zagato di Nuvolari e Compagnoni che sta per vincere l'edizione  
*The Alfa Romeo 8C 2300 MM Spider Zagato with Nuvolari and Compagnoni about to win the race*

Nei cento anni di storia dell'Alfa Romeo, tra gli innumerevoli episodi mitici e leggendari si inseriscono a pieno titolo le undici vittorie della casa del Biscione alla Mille Miglia - un record rimasto imbattuto - una corsa che ha lasciato un segno indelebile nell'epopea sportiva del marchio milanese.

Tutti i modelli nati nei trent'anni in cui si è svolta la Mille Miglia hanno partecipato - con successo - a questa gara, reale banco di prova per prestazioni e affidabilità delle vetture. Dalle 6C 1750 alle 8C, frutto della superiorità tecnica della Casa Milanese, da Nuvolari alla Scuderia Ferrari, dalla Giulietta Sprint Veloce alla folla oceanica a bordo strada che anno dopo anno si accalca sul ciglio della strada per vedere scorrere macchine e piloti: il rosso delle vetture dell'Alfa Romeo ha sempre rappresentato una sorta di magia collettiva, un'attesa che andava al di là della fredda classifica.

La Mille Miglia è stata teatro di episodi mitici, leggendari, in cui l'Alfa è stata protagonista: dai duelli tra Tazio Nuvolari e Achille Varzi alla vittoria da treghenda della 8C 2900 nel 1947, dalla "Matta" che vince nella categoria dei "veicoli militari" alla sfortunata mancata vittoria di Fangio nel 1953, che sarebbe stato il dodicesimo sigillo del Biscione nella corsa bresciana. «





## EVERY NEW ALFA ROMEO AT THE MILLE MIGLIA

### Victories and participation records

Within this historic, fascinating and mythical Alfa Romeo journey are the eleven victories in the Mille Miglia - a record still unbeaten - a race that left an indelible mark in the epic sporting heritage of the Milanese brand.

All the models built during the thirty years that the Mille Miglia took place participated with success in this race, the real test for performance and reliability of the cars.

From the 6C 1750 to the 8C, the result of the technical superiority of the Milanese brand, from Nuvolari to the Scuderia Ferrari, from the Giulietta Sprint Veloce to the huge crowds on the roadside verges, who year after year, watch the parade of cars and drivers: the red of the Alfa Romeo cars has always represented a kind of collective magic, an expectation that went way beyond the final rankings.

The Mille Miglia has been the centrepiece of iconic legendary periods in which Alfa Romeo was the star: from the duels between Tazio Nuvolari and Achille Varzi to the 8C 2900 victory in 1947, the 'Matta' winning in the 'military vehicle' category to Fangio's near victory in 1953, which would have sealed Alfa Romeo's 12th win in the Brescian race. «



## PERFORMANCE

## COMFORT



## SICUREZZA

**1.4 turbo Multiair.  
Eletto miglior  
nuovo motore 2010.**

Più potenza e meno consumi.



**Massima abitabilità.  
5 comodi posti  
e bagagliaio di 350 lt.**

**La più sicura della categoria.  
5 stelle Euro NCAP.  
87/100, massimo  
punteggio nel rating 2010.**



Consumi (l/100 km) ciclo combinato: max 7.6. Emissioni CO<sub>2</sub> (g/km) max 177. Rilivanti alla versione 1.750 235 CV.

## ALFA ROMEO GIULIETTA

Selettore di guida Alfa D.N.A. con differenziale Q2 elettronico, sistema Pre-Fill, intervallo di manutenzione ogni diesel e da oggi nuovo motore 2.0 JTDM-2 140 CV: un propulsore ai vertici della categoria per valori di coppia, ed emissioni in un equilibrio perfetto tra prestazioni e costi d'esercizio.

SENZA CUORE SAREMMO SOLO MACCHINE.

ALFA ROMEO TI INVITA A



# IO SONO GIULIETTA



ni 35.000 km sulle versioni  
a, accelerazione, consumi

*Giulietta*



## 6C 1500 ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1927-1929

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1928

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1487 cc



**MM 1928**  
Giuseppe Campari  
e Giulio Ramponi,  
vincitori di questa  
seconda Coppa

*Giuseppe Campari  
and Giulio Ramponi,  
winners  
of the 2<sup>nd</sup> edition*

Con la sigla “6C” è identificata una serie di modelli Alfa Romeo dotati di motore a 6 cilindri in linea. Il primo di questi, la 6C 1500, fu presentato nell’aprile del 1925 al Salone di Milano. La progettazione era di Vittorio Jano che già aveva realizzato per la Casa la P1 e quindi la P2 da Gran Premio. La prima 6C 1500 ne ricalcava lo schema con una cilindrata ridotta, ma con un solo albero a camme in testa e senza il compressore. L’autotelaio denominato “normale” fu presto affiancato da quello denominato “Sport”, a due alberi a camme in testa, e dallo “MMS” (Mille Miglia speciale) e “Super Sport”, dotati di compressore. Sembra che della 6C 1500 siano stati prodotti 1075 autotelai in totale, che furono vestiti da tutti i carrozzieri dell’epoca. L’autotelaio della “normale” costava 35.000 lire, ma una “Super Sport” arrivava, senza pneumatici, a 51.000 lire. Con questa vettura, la fama dell’Alfa Romeo nei Gran Premi, coronata con la conquista del Campionato del mondo nel 1925, si estese anche alle gare Sport con la vittoria di Campari alla seconda MM, di Ramponi alla 6 Ore di Brooklands e di Ivanowski alla 24 Ore di Spa, per ricordare solo alcune vittorie del 1928.

The symbol “6C” identifies a series of Alfa Romeo models with a straight 6 cylinder engine. The first of these, the 6C 1500, was introduced in April 1925 at the Salone di Milano car show. The design was done by Vittorio Jano who had already made the P1 for Alfa Romeo, followed by the P2 for Grand Prix races. The first 6C 1500 used this configuration with a reduced displacement, but only one overhead camshaft, and no supercharger. The chassis called “normal”, was soon joined by one called “Sport”, with two overhead camshafts, and then by the “MMS” (Mille Miglia Special) and the “Super Sport”, with superchargers. It seems that a total of 1,075 cars of the 6C 1500 name were made, dressed up by all the car body shops of the time. The chassis of the “normale” cost 35,000 Italian lire, but a “Super Sport” hit 51,000 lire, without tires. With this car, crowned by its success in the World Championships of 1925, Alfa Romeo’s fame in Grand Prix races spread also to Sport category races. Campari was victorious in the second MM, Ramponi in the Brooklands 6 Hours, and Ivanowski in the Spa 24 Hours, just to mention a few of Alfa Romeo’s triumphs in 1928.

# 6C 1750

ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
**1929-1932**

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
**1929**

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
**Sport**

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
**1752 cc**



## MM 1930

Tazio Nuvolari e  
 Giovanni Battista  
 Guidotti vincitori di  
 questa IV Coppa

*Tazio Nuvolari  
 and Giovanni Battista  
 Guidotti, winners  
 of the 4<sup>th</sup> edition*

Al Salone di Roma del 1929 fu presentata la 6C 1750, che era disponibile con motori a semplice e doppio albero a camme, con e senza compressore come la 1500. Il propulsore era stato profondamente rivisitato nelle sue dimensioni fondamentali con la cilindrata aumentata a 1752 cc, curiosamente lontana dal limite di due litri della classe. Con la 6C 1750, l'Alfa Romeo iniziò a fornire vetture complete, carrozzate all'interno del Portello. L'esordio del modello "Super Sport", a passo ridotto a mm 2745 come la successiva "Gran Sport", fu alla MM del 1929 con la seconda vittoria di Campari, seguita da quella alla 24 Ore di Spa di Benoist, nella quale precedette la 6C 1500 di Eyston e la 6C 1750 di Rigal. Nel 1930 fu la volta di Tazio Nuvolari con una GS a vincere la MM, precedendo tre vetture gemelle, mentre Attilio Marinoni e Pietro Ghersi si aggiudicarono la 24 Ore di Spa davanti ad altre due 6C 1750 GS, e ancora Nuvolari vinse il Tourist Trophy, precedendo i compagni Giuseppe Campari e Achille Varzi. Sarebbe troppo lungo enumerare i successi internazionali della 6C 1750, il cui unico neo era nel prezzo di ben 59.500 lire (modello GS con compressore) che ne limitò la produzione totale, sembra, a soli 2579 autotelai.

At the Salone di Roma car show the 6C 1750 was introduced. It was available with an engine with one or with two camshafts, with or without supercharger like the 1500. The engine's fundamental dimensions had been seriously changed to increase the cubic capacity to 1752 cc. This was a bit odd, because it was so far below the two liter limit of this class. With the 6C 1750, Alfa Romeo began to supply complete cars, with their body done by Portello. The "Super Sport" model with a wheel base reduced to 2,745 mms, like the next "Gran Sport", made its sporting debut at the MM of 1929. Campari raced it to his second victory. Benoist also won at the Spa 24 Hours, ahead of the 6C 1500 with Eyston and the 6C 1750 raced by Rigal. In 1930, it was Tazio Nuvolari's turn to triumph in the MM driving a GS, and beating three other "twin" cars, while Attilio Marinoni and Pietro Ghersi took the honors in the Spa 24 Hours ahead of another two 6C 1750 GSs. Nuvolari then won the Tourist Trophy, beating his racing companions Giuseppe Campari and Achille Varzi. It would take too long to list all the international successes of the 6C 1750, whose only bad point was its price, 59,500 Italian lire of the time (for the GS model with supercharger) which limited the total production amount to, it seems, only 2,579 chassis made.

## 8C 2300 ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1931-1933

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1931

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
2336 cc



**MM 1932**  
Baconin Borzacchini  
e Amedeo Bignami  
vincitori di questa  
VI Coppa

*Baconin Borzacchini  
and Amedeo  
Bignami, winners  
of the 6<sup>th</sup> edition*

Per mantenere la supremazia tra le Sport, Jano progettò un nuovo motore che replicava la corsa e l'alesaggio della 1750 su 8 cilindri in linea, in due blocchi di quattro in lega leggera e con il comando della distribuzione al centro del motore. L'esordio alla Mille Miglia del 1931 non fu fortunato e Nuvolari concluse nono dietro alla Mercedes e a sei più affidabili 6C 1750. Ma già a Le Mans vi fu la vittoria di Howe davanti alla Mercedes e nell'anno successivo si ebbero affermazioni alla MM e alle 24 Ore di Le Mans e di Spa. Mancò solo il Tourist Trophy dove l'handicap imposto alla 8C risultò esagerato. L'assoluta supremazia della vettura del Portello fu confermata nel 1933 con i primi otto posti nella classifica generale alla MM, i primi tre alla 24 Ore di Le Mans e a quella di Spa. Solo il TT, con il suo particolare regolamento, vide la prima 8C preceduta da due MG di piccola cilindrata. Nel 1933 era, intanto, apparsa la 8C rialesata a 2556 cc e con questa Varzi si aggiudicò la MM del 1934 e Chinetti vinse a Le Mans. L'ultima evoluzione Sport di questo motore fu l'8C 2900, che si aggiudicò, tra l'altro, le MM dal 1936 al 1938 e, privato del compressore, quella del 1947.

To keep Alfa's supremacy among the Sports category cars, Jano designed a new engine with the same bore and stroke as the 1750 but applied to a straight eight with two blocks of four cylinders in light alloy, and its camshaft drive at the center of the engine. Its first appearance at the Mille Miglia of 1931 was not very lucky. Nuvolari came in ninth, after the Mercedes and six more dependable 6C 1750s. But then at Le Mans, Howe drove it to victory, ahead of Mercedes, and the next year it triumphed in the MM, at Le Mans and at Spa. It missed out only on the Tourist Trophy, because the handicap that was imposed on the 8C was too exaggerated. The absolute supremacy of the Portello car was confirmed in 1933, taking the first eight places in the general classification in the MM, the first three at Le Mans and at Spa. Again the TT with its particular regulations saw the first 8C come in after two MGs with low displacement. In 1933, in any case, an 8C bored out to 2556 cc appeared, and in this car, Varzi won the MM of 1934, and Chinetti won Le Mans. The last Sport evolution for this engine was the 8C 2900, which won among other races, the MM of 1936, 1938, and, without the supercharger, the MM of 1947.



## 6C 2300 ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
**1934-1937**

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
**1936**

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
**Turismo**

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
**2309 cc**

**MM 1937**

*Ercole Boratto autista di Benito Mussolini e Giovanni Battista Guidotti. Auto della scuderia Ferrari vincitori di questa edizione nella categoria Turismo Nazionale, quarti assoluti*

*Ercole Boratto, chauffeur for Benito Mussolini, and Guido Mancinelli crossing Modena. This car, which took thirteenth place overall, will be driven in the MM 2009 by the Englishman, Alan Beardshaw*

**N**onostante la catena di successi conseguiti dalla 8C 2300, essa rimase destinata alle corse e non apparve mai nel catalogo di vendita. Per soddisfare le richieste del mercato per una vettura di elevate prestazioni, ma più economica, al Salone dell'Auto di Milano del 1934 fu presentata la 6C 2300, che sostituiva la 6C 1750 e la derivata 6C 1900. La vettura era fornita nella versione Turismo e Gran Turismo. L'esordio sportivo avvenne al Giro automobilistico d'Italia, pallida ombra della MM, del 1934, mentre alla 24 Ore di Pescara, tre Gran Turismo carrozzate da Touring si classificarono ai primi tre posti e il modello fu poi posto in vendita con il nome di Pescara. Con la versione B furono introdotte le sospensioni indipendenti sia anteriori sia posteriori, i freni idraulici e, sul posteriore, le barre di torsione al posto delle balestre: una vettura molto moderna per l'epoca. Vista l'impostazione turistica, la 6C 2300 non poteva aspirare a vittorie assolute tra le Sport, ma nel 1935 una 2300B della Scuderia Ferrari fu settima in classifica generale alla MM con Cortese, e nel 1937 Boratto, l'autista di Mussolini, fu quarto assoluto e primo della Turismo Nazionale. La produzione totale fu di 1606 vetture.

In spite of the 8C 2300's chain of successes, the car remain designated for races and did not even appear in the sales catalogue. In order to satisfy market request for a car with a high performance, but at a lower price, Alfa introduced a new car at the Salone dell'Auto di Milano in 1934. This was the 6C 2300, designed to replace the 6C 1750 and its 6C 1900 derivative. The car was available in the Touring and Gran Turismo versions. Its sports debut was at the car (versus for bicycles) Giro d'Italia, that pale shadow of the MM, in 1934. But at the Pescara 24 Hours, three Gran Turismo cars with body work done by Touring won the first three places. And so, after the race, Alfa began to sell the model under the new name of Pescara. The B version introduced independent suspension on both front and back wheels, hydraulic brakes, and at the rear, torsion bars instead of leaf springs-making it a very modern car for the times. Because of its Touring origins, the 6C 2300 could not hope for overall victories in the Sport category, but in 1935 a 2300B from the Scuderia Ferrari (the Ferrari Car Stables) came in seventh in the MM with Cortese at the wheel. In 1937, Boratto, Mussolini's chauffeur, took fourth place overall and first place in the National Touring category. In all, 1,606 of these cars were produced.

## 6C 2500 ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1939-1952

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1940

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
2443 cc

**MM 1940**

Antonio Chiodi e De Zorzi arrivarono noni assoluti. È una delle prime macchine con impianto a iniezione della Ditta Caproni

Antonio Chiodi and De Zorzi finished 9<sup>th</sup> overall. One of the first cars with a Caproni fuel injection system

Per sostituire la 6C 2300B, l'Alfa Romeo introdusse il modello 6C 2500 che, pur obbedendo ai medesimi principi ispiratori, aveva prestazioni superiori grazie sia all'aumento di cilindrata, sia a un più accurato studio dell'alimentazione. Si deve, infatti, ricordare che già con l'introduzione della 6C 2300 anche l'Alfa Romeo aveva abbandonato il compressore per le vetture turistiche. Dal 1937, poi, anche l'Italia, come la Francia, aveva introdotto un regolamento nazionale per le vetture Sport che, rispettando gli articoli relativi alle caratteristiche delle carrozzerie dell'allegato C dell'AIACR, vietava l'uso del compressore e tanto il motore quanto il telaio dovevano appartenere alla medesima vettura di produzione di serie con limitate modifiche. Se a livello italiano l'Alfa Romeo 6C 2500 SS riuscì a rintuzzare la minaccia della Fiat 2800 preparata da Stanguellini e venne a mancare il confronto con l'Astura della Scuderia Ambrosiana, la disputa della MM del 1940 dimostrò come le BMW 328, di soli due litri e senza compressore, fossero superiori, nonostante ordini dall'alto imposero alla BMW di Brudes di rallentare, permettendo a Farina e all'Alfa 6C 2500 SS di rimediare un insperato secondo posto e un grave smacco a livello politico.

Alfa Romeo introduced the 6C 2500, to replace the 6C 2300B. It carefully followed the older car's inspired concepts, but gave the new car a higher displacement and a more accurately studied fuel system, which improved its performance. It is to be remembered that with the introduction of the 6C 2300, even Alfa Romeo abandoned the idea of superchargers for Touring cars. In any case, in 1937, Italy and France introduced new national regulations for Sport category cars. These regulations, while respecting the relevant articles regarding the car body characteristics defined in Attachment C of the AIACR, outlawed the use of superchargers and specified that both the engine and the chassis must come from the same series production car, with only limited modifications. While at the Italian level, the Alfa Romeo 6C 2500 SS managed to overcome the menace posed by the Fiat 2800 prepared by Stanguellini, and the Astura challenge from the Scuderia Ambrosiana did not materialize, the BMW 328s-with only 2 liter displacement and without superchargers-proved to be superior in the MM of 1940. This in spite of the orders from on high which obliged the BMW driven by Brudes to slow down, allowing Farina in his Alfa 6C 2500 SS to achieve an unexpected second place, avoiding a political slap in the face in those turbulent times.

# 1900 TI ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1950-1953  
 ('53-'58 Super)

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1952

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Turismo (GT Sprint  
 e Super Sprint)

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 1884 cc  
 (1975 cc Super)



**MM 1954**  
 l'Alfa Romeo 1900 TI  
 di Fantuzzi/Fancelli  
 alla partenza  
 della gara.  
 Si classificarono  
 50mi assoluti

*The Alfa Romeo  
 1900 TI with  
 Fantuzzi/Fancelli  
 at the starting line  
 of the race.  
 They came in fiftieth  
 overall*

Per ovviare alla evidente obsolescenza della 6C 2500, nell'ottobre del 1950 venne lanciata l'Alfa Romeo 1900 e nel marzo del 1951 al Salone di Ginevra la versione Sprint a telaio corto che fu vestita soprattutto in versione coupé da Touring di Milano. La berlina era la prima Alfa Romeo di serie a scocca integrale con il telaio. L'uso di un motore a soli 4 cilindri la favoriva in Italia dal punto di vista fiscale rispetto ad altre di pari cilindrata. Le caratteristiche della vettura, poi, ne fecero immediatamente, anche per l'impegno diretto della Casa nelle competizioni, la vettura per correre nella classe fino a due litri sia della categoria Turismo, sia in quella Gran Turismo. Tra le 1900 presenti a questa rievocazione da ricordare la TI privata che corse con Garufi alla MM del 1953, classificandosi al 36esimo posto in classifica generale e al nono di classe, preceduta da altre otto TI. Interessanti furono, anche, le svariate applicazioni di questo motore. Oltre alla 1900 M per impiego fuoristrada, il preparatore Virgilio Conrero lo usò per una sua vettura Sport, presente alla MM del 1953 con una raffinata carrozzeria Ghia e nel 1954 con una dovuta a Michelotti.

To obliterate the obvious obsolescence of the 6C 2500, the Alfa Romeo 1900 was launched in October 1950. In March 1951 the Sprint version with a short chassis was shown at the Salon in Geneva. It often had a coupé body made by Touring of Milan. The sedan was the first series production Alfa Romeo with an integrated chassis and body. The use of a 4 cylinder engine gave it a major tax advantage in Italy, compared to other cars of similar displacement. The car's characteristics however immediately put it in great demand for races in both the Touring up to 2 liters and in the Gran Turismo category. Alfa Romeo's direct involvement in the racing world also helped. Among the 1900s present at this year's revival, worth noting is the private TI raced by Garufi in the MM of 1953, coming in 36th overall, ninth in its class, after eight other TIs which placed before it. Also interesting are the different applications of this engine. The 1900 M was for off the road use, but the preparer Virgilio Conrero also used it for a Sport category car. This is the car which competed in the MM of 1953 with an elegantly refined body made by Ghia, and in 1954 with the body by Michelotti.

# Giulietta Sprint Veloce ALFA ROMEO



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1954-1965

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1955

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
GT

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1290 cc



**MM 1957**  
Giulietta Sprint  
veloce.  
Enzo Burzetti  
16esimo assoluto,  
nono nella classe GT  
fino a 1300

*Giulietta Sprint  
Veloce. Enzo Burzetti  
36<sup>th</sup> overall, 9<sup>th</sup>  
in the 1300 cc GT  
class*

La Giulietta Sprint, con carrozzeria firmata da Bertone, fu presentata come prototipo al Salone dell'automobile di Torino nel 1954, precedendo, singolarmente, la versione berlina. Il motore è un bel bialbero secondo la tradizione Alfa Romeo e la vettura è venduta 1.900.000 lire, prezzo che, pur non essendo economico in assoluto, è molto inferiore a quello della 1900 Super Sprint coupé Touring (3.210.000 lire). L'esordio in corsa avviene al Giro di Sicilia del 1955, ma alla MM, nonostante buone prestazioni e molta sfortuna (la Giulietta di Bricarello, primo di classe si scontra con quella di Cabalen) l'Alfa era sconfitta dalla più corsaiola Porsche 1300. A fine stagione sulla pista di Monza, per la Coppa Intereuropa, le Porsche dimostravano ancora la loro supremazia e le nuove Siata 1250, derivate dalla Fiat 1100/103, a inizio primavera del 1956 si presentano temibili. In tempo per la MM del 1956, la Sprint fu affiancata dalla Veloce che si differenziava sia per gli alleggerimenti - i finestrini scorrevoli longitudinalmente diventano l'elemento esteriore distintivo della SV - sia per l'incremento della potenza. Con una SV Sgorbati conquistò nel 1956 un eccezionale 11esimo posto nella classifica assoluta.

The Giulietta Sprint, whose body was designed by Bertone, was introduced as a prototype at the Salone dell'automobile in Turin in 1954. This was unusual, because it was introduced before the sedan version. The engine had a twin camshaft, as per Alfa Romeo tradition, and it went on sale for 1.9 million Italian liras. Even though this was not very cheap, it was far less than the 3.21 million lira of the 1900 Super Sprint coupé Touring. Its racing debut was the Giro di Sicilia in 1955, but at the MM it was very unlucky. It performed well, but the Giulietta driven by Bricarello, when still first in its class, crashed into the Giulietta driven by Cabalen, with the result that Alfa Romeo was beaten by the more sporting Porsche 1300. Porsche once again demonstrated its supremacy at the end of the season in Monza for the Coppa Intereuropa, and the new Siata 1250, derived from the Fiat 1100/103, in early spring of 1956 looked to offer a real challenge. Just in time for the MM of 1956, the Sprint was backed up by the Veloce, a model distinguished for its increased power and its lightened weight-the windows of the car opened length-wise, becoming a distinctive external element of the car. In an SV, Sgorbati took an exceptional eleventh place in overall ranking in 1956.

# SSSSsst!

## Il riposo fa bene al sapore.



### Stagionato da 9 a 15 mesi

La sua pasta già granulosa ha un gusto delicato: ecco il Grana Padano D.O.P. più giovane, il formaggio da pasto per eccellenza.



### Stagionato oltre 16 mesi

Formaggio da grattugia o da tavola? Il Grana Padano D.O.P. oltre 16 mesi risolve ogni dubbio, con il suo gusto pieno, pronunciato ma mai piccante.



### Stagionato oltre 20 mesi

Grana Padano RISERVA: la stagionatura prolungata lo rende di assoluta eccellenza. Perfettamente idoneo tanto al consumo da pasto che da grattugia, è una scelta da veri intenditori.

Business Sponsor



2011

Grana Padano, tre stagionature, tre sapori.

*Consorzio Tutela Grana Padano*



## LE STELLE CHE BRILLANO ALLA MILLE MIGLIA

Cari amici del Motorsport storico,

125 anni fa Carl Benz inventò l'automobile, ponendo così la prima pietra di una storia di successi che 45 anni dopo, in Italia, si sarebbe arricchita di un nuovo capitolo. Nel 1931, Rudolf Caracciola fu il primo pilota non italiano a conquistare la vittoria nella classifica generale della Mille Miglia, su una SSKL Mercedes-Benz, registrando una velocità media mozzafiato di 101,1 km/h. In omaggio a questo straordinario pilota e alle auto da corsa della Serie S, quest'anno il team della scuderia Mercedes-Benz riporta ai blocchi di partenza tre di queste leggendarie vetture sovralimentate, insieme con altri 15 veicoli originali.

Nel 1955, Mercedes-Benz riuscì addirittura ad aggiudicarsi una doppia vittoria alla Mille Miglia più veloce di tutti i tempi. Stirling Moss vinse questa gara, già divenuta un mito, a bordo di una 300 SLR precedendo di poco Juan Manuel Fangio, il quale portò a termine il percorso da solo, sempre al volante di una 300 SLR. Quest'anno, Mika Häkkinen e Bernd Schneider affrontano la sfida alla guida della storica SLR del 1955, accompagnati dall'antenata della Serie SL, un'auto sportiva 300 SL del 1952, e naturalmente da un gran numero di 300 SL "ali di gabbiano".

Sono estremamente lieto di potervi presentare queste vetture per l'anniversario della nascita dell'automobile qui in Italia, e auguro a tutti i partecipanti di assistere ad una manifestazione tanto affascinante quanto appassionante.

**DR. JOACHIM SCHMIDT**  
EXECUTIVE VICE PRESIDENT MERCEDES-BENZ CARS SALES AND MARKETING



## THE STARS THAT SHINE IN THE MILLE MIGLIA

Dear Friends of historic motorsport,

some 125 years ago Carl Benz invented the motor car, thereby laying the foundation stone for a success story which 45 years later was enhanced with the addition of a further chapter based on events in Italy. In 1931 Rudolf Caracciola emerged victorious in the overall rankings of the Mille Miglia as the first non-Italian driver - in a Mercedes-Benz SSKL which achieved a breathtaking average speed of 101.1 km/h. As a tribute to this outstanding S-series sports car, this year the Mercedes-Benz works team will be taking to the starting line with three of these legendary supercharged cars, as well as a further 15 original vehicles. In 1955 Mercedes-Benz succeeded in securing a double victory at the fastest ever Mille Miglia. The race, which by now had already become something of a legend, was won by Stirling Moss in a 300 SLR, just ahead of Juan Manuel Fangio who completed the route on his own, also driving a 300 SLR. This year Mika Häkkinen and Bernd Schneider will be rising to the challenge of the race in the historic SLR from 1955. They will be accompanied by the forefather of the SL model series, a 300 SL sports car from 1952, and of course a host of 300 SL "gullwings".

I am delighted to be able to present these vehicles to you here in Italy, particularly during this anniversary year of the motor car, and I hope all those taking part enjoy an exciting and event-packed race.

Kind regards

**DR. JOACHIM SCHMIDT**  
EXECUTIVE VICE PRESIDENT MERCEDES-BENZ CARS SALES AND MARKETING



Mercedes-Benz

# 80 anni fa, la prima vittoria

La Casa tedesca ha scritto pagine memorabili della Mille Miglia

**M**ercedes-Benz entrò negli annali della Mille Miglia nel 1930 con il sesto posto assoluto ed il primo posto nella classe 8 Litri conquistati da Rudolf Caracciola al volante della sua SSK. L'anno successivo, sempre Caracciola ottenne la prima vittoria assoluta per Mercedes-Benz e l'unica di un pilota tedesco alla Mille Miglia. Dopo la Seconda guerra mondiale, con la riammissione delle squadre tedesche alla competizio-



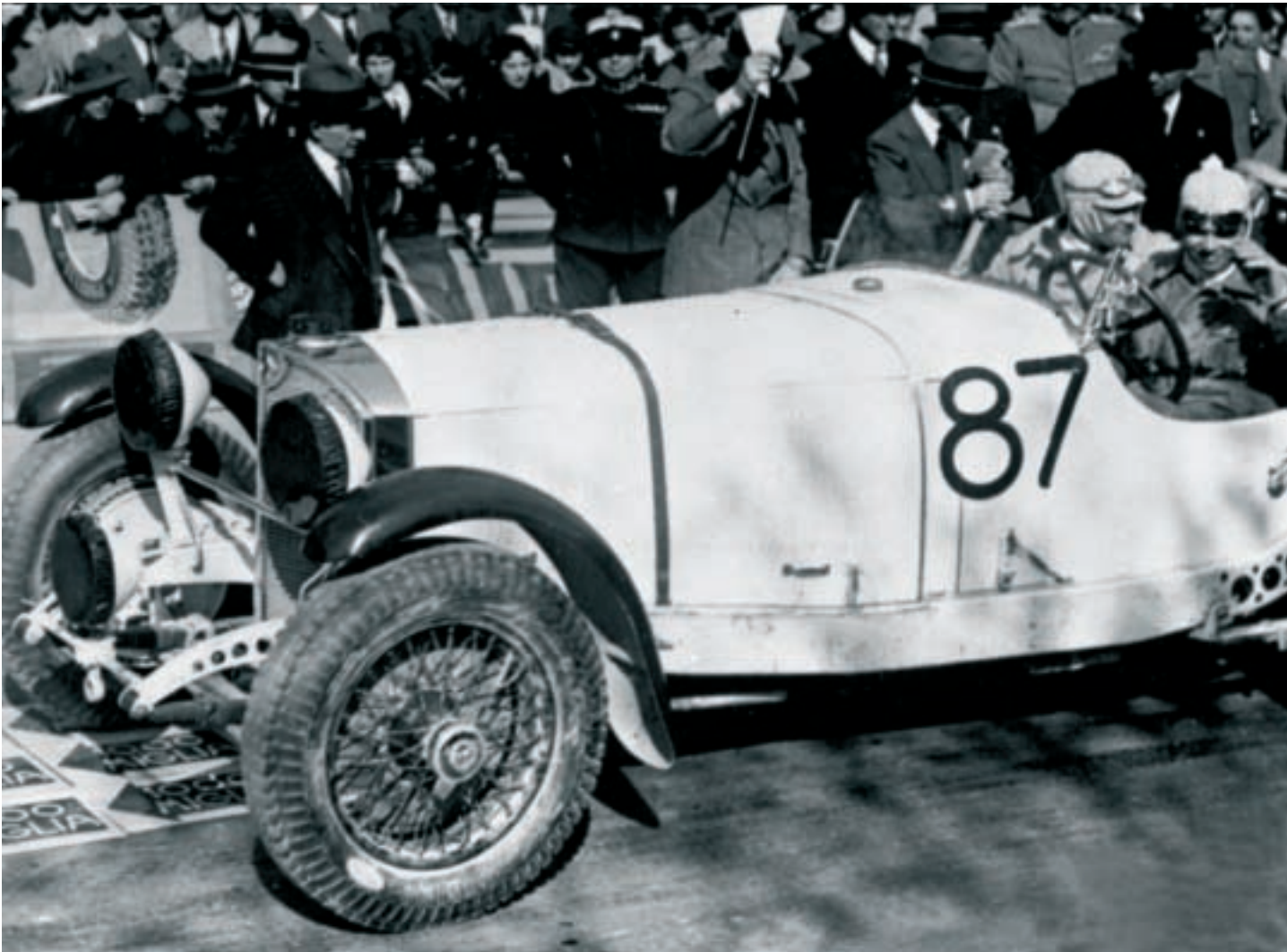
ni internazionali, ancora Caracciola capeggiò la squadra ufficiale Mercedes-Benz nel 1952 alla guida di una delle nuove 300 SL (W194), ancora a livello di prototipo. Giunse quarto assoluto preceduto dal suo compagno di squadra Karl Kling, secondo in classifica generale. Davvero leggendaria fu la vittoria ottenuta nel 1955 dalla squadra Moss/Jenkinson su Mercedes-Benz 300 SLR. Juan Manuel Fangio - a sua volta alla guida di una 300

**MM 1955**  
Fangio su Mercedes-Benz 300SLR arriva secondo assoluto  
*Fangio finishes 2nd overall in a Mercedes-Benz 300 slr*

**MM 1931**  
Rudolf Caracciola alla partenza della corsa di cui sarà il vincitore su Mercedes SSKL  
*Rudolf Caracciola at the start of the race, which he will win in his Mercedes SSKL*

SLR - riuscì a conquistare il 2° posto. Sempre al volante di una 300 SLR anche Hans Herrmann riuscì a mantenere una posizione prossima alla vittoria, ma fu costretto al ritiro per un difetto al tappo del serbatoio. Per Mercedes-Benz fu una gara ricca di trionfi: la coppia Fitch/Gesell (300SL) conquistò il 1° posto nella categoria Gran Turismo, mentre l'equipaggio Retter/Larcher (180 D) portò per la prima volta una Mercedes-Benz alla vittoria nella categoria diesel. Un incidente nel 1957 pose la parola fine alla Mille Miglia nella sua forma tradizionale. Fu solo nel 1977 che la competizione rinacque, tuttavia non più come corsa di velocità pura ma come gara di regolarità dedicata alle auto d'epoca. Anche in questa nuova formula non mancano i successi dei piloti Mercedes-Benz: nel 1986 l'equipaggio Schildbach/Netzer ottenne la vittoria assoluta a bordo di una SSK, simile a quella usata da Caracciola nella sua vittoriosa corsa del 1930. Nel 1989 e nel 1997 fu poi l'italiano Flaminio Valseriati a riportare la vittoria nella classifica generale, la prima volta al volante di una 300 SL del 1955 e la seconda volta alla guida della 300 SL (W 194) prototipo «





## 80 YEARS AGO THE FIRST VICTORY

The German car maker  
has written pages of  
history in the Mille Miglia  
for the last eighty years

Mercedes-Benz entered Mille Miglia history in 1930 when Rudolf Caracciola took sixth place in the overall ranking and won the 8 litre class, at the wheel of his SSK. The next year it was Caracciola who gained the first overall victory for Mercedes-Benz. This was also the first time a German racing car driver won the Mille Miglia. After the Second World War, when the German teams were re-admitted to international competitions, Caracciola once more led the official Mercedes-Benz team in 1952 to several victories. Racing in one of the new 300 SL (W194)s, still at prototype stage, he came in fourth overall, following his teammate Karl Kling, who came in second in general ranking. Truly legendary was the victory obtained in 1955 by the Moss/Jenkinson team in a Mercedes-Benz 300 SLR. Juan Manuel Fangio - taking his turn at the wheel of a 300 SLR - took second place. Once again a 300 SLR, this time raced by Hans Herrmann, came close to victory, though he was forced to retire from the race when the plug on his gas tank gave him problems. For Mercedes-Benz this was a triumph-filled race: the duo Fitch/Gesell (300SL) took first place in the Gran Turismo category, while the Retter/Larcher (180 D) team gave Mercedes-Benz its first victory in the diesel category. An accident brought the traditional Mille Miglia to an end in 1957, and it was only in 1977 that the competition was born once again, this time not as a real speed road race, but as a regularity race dedicated to classic cars. Even in this new form, Mercedes-Benz lined up its successes. In 1986 the Schildbach/ Netzer team achieved a final overall victory in a SSK similar to that used by Caracciola in his celebrated race in 1930. In 1989 and again in 1997 the Italian, Flaminio Valsertiati, won an overall victory, the first time at the wheel of a 1955 300 SL 300 and the second time with one of the SL (W 194) 300 prototypes dating to 1952. <<



## Classe C Nuova Generazione. Tutta un'altra classe.

Nuovo design esterno e interno, fari bixeno ILS con luci diurne a LED su tutta la gamma, sistema ECO Start/Stop, nuova plancia con strumentazione a colori ad alta definizione, interfaccia Bluetooth per telefoni cellulari, Attention Assist e, a richiesta, nuovo cambio automatico 7G-Tronic PLUS. Consumi ciclo combinato berlina (l/100km): da 10,2 (C 350) a 5,4 (C 220 CDI). Emissioni CO<sub>2</sub> berlina (g/km): da 239 (C 350) a 117 (C 220 CDI). Consumi ciclo combinato station wagon (l/100km): da 10,4 (C 350) a 5,4 (C 220 CDI). Emissioni CO<sub>2</sub> station wagon (g/km): da 242 (C 350) a 124 (C 220 CDI). 800 77 44 11 mercedes-benz.it



Attiva il lettore di QR Code sul tuo smartphone  
e scopri la Classe C Nuova Generazione.

125!anni di innovazione



Mercedes-Benz  
The best or nothing.

# 710 SSK MERCEDES-BENZ



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
**1928-1932**

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
**1930**

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
**Sport**

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
**7069 cc**



### MM 1930

Rudolf Caracciola  
 e Christian Werner,  
 al passo della Futa,  
 sestì assoluti

Rudolf Caracciola  
 and Christian Werner  
 at the Futa Pass,  
 6<sup>th</sup> overall

La Mercedes-Benz SSK (Super Sport Kurz) deve l'ultima parola dell'acronimo al fatto che il suo telaio derivava dall'accorciamento di quello della SS per farne una vettura più leggera e agile; per tutte quelle competizioni dove, come alla 24 Ore di Le Mans, le vetture di quella cilindrata dovevano avere almeno quattro posti, di dimensioni minime imposte. Per tale motivo la SSK poté correre con Caracciola alla MM del 1930, classificandosi, inaspettatamente, sesta nonostante le poderose dimensioni per le strade italiane dell'epoca, ma non a Le Mans e al Tourist Trophy dove Caracciola fu costretto a usare la versione SS. La SS era comunque competitiva come Caracciola dimostrò all'Eireann Cup di quell'anno, dove dominò grazie alla velocità di quasi 200 km/h che ne faceva la vettura più veloce al mondo, in quell'epoca. Nonostante l'incerta politica sportiva della Casa, a causa delle gravi difficoltà economiche di quegli anni, Caracciola si ripresentò a Brescia nel 1931 con una SSKL, dove la "L" significa "Leicht" ovvero leggera, riuscendo a dominare la MM e permettendo anche il proseguimento dello smacco subito dalle Case italiane, fatto inaccettabile dal Regime.

The Mercedes-Benz SSK (Super Sport Kurz) owes the last letter of its name-Kurz meaning "short" in German-to the fact that its chassis came from shortening the SS. This turned it into a lighter and more agile car. Competitions like the 24 Hours of Le Mans had forced cars of that cubic capacity to become four-seaters (at the least), due to the minimum dimensions required. But the shortened SSK could now race in the 1930 MM with Caracciola at the wheel. It surprised everyone by obtaining sixth place in spite of its ponderous size on the Italian roads of the time. This however did not happen at Le Mans or at the Tourist Trophy, where Caracciola was forced to use the SS version. All the same, the SS could compete well, as demonstrated by Caracciola at the Eireann Cup of that year, where he dominated the race by his speed of almost 200 km/hour, making it the fastest car in the world at the time. In spite of Mercedes' wavering sports strategy, which was due to the grave economic situation of those years, Caracciola returned to Brescia in 1931 with an SSKL. The "L" stood for "Leicht" (light). With it, he managed to dominate the MM race of that year, giving yet another slap in the face to Italian car makers, a fact that was unacceptable to Mussolini's regime.

## 180 D MERCEDES-BENZ



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1953-1959

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1953

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1767 cc

**MM 1955**

*Wolfgang Larcher e  
Helmut Retter, primi  
nella classifica  
speciale vetture  
diesel, all'arrivo in  
Viale Venezia a  
Brescia, 201mi  
assoluti*

*Wolfgang Larcher  
and Helmut Retter  
reach the finish in  
Viale Venezia,  
Brescia, 1<sup>st</sup> in the  
special Diesel  
category, 201<sup>st</sup>  
overall*

Con la denominazione interna di W120, la Mercedes-Benz 180, il modello “entry level” si direbbe oggi, sostituì il modello 170 (W136) che nelle sue linee esterne era nato a metà degli anni Trenta. La nuova linea della carrozzeria, denominata “Ponton” rimpiazzò quella elegante, ma datata, con i parafranghi esterni al corpo centrale della vettura. La versione Diesel, costruita in ben 116.485 esemplari, fu iscritta alla MM del 1955, anno della grande partecipazione ufficiale della Casa alla MM culminata con la vittoria alla media record imbattuta di Stirling Moss con la 300 SLR. Quell’anno, infatti, gli organizzatori, forse anche per promuovere la vendita della Fiat 1400 D - che utilizzava un motore Diesel di 1900 cc nonostante la denominazione della vettura - avevano introdotto nel regolamento anche una speciale classifica per tale tipo di motorizzazione che in Italia non riusciva ancora a trovare adepti, forse per le modeste prestazioni velocistiche. La partecipazione si limitò alle Mercedes e alle Fiat e la 180D arrivò prima in 200.ma posizione su 279 classificati alla non disprezzabile media di quasi 95 km/h, precedendo altre due vetture gemelle e la prima Fiat.

Nicknamed the W120 in the factory, the Mercedes-Benz 180 was—as we would say nowadays—an “entry level” model. With its new body called “Ponton”, it was designed to substitute for the elegant 170 (W136) with its protruding mudguards, whose external lines actually dated back to the mid-thirties. The diesel version, built in an amazing 116,485 cars, entered the 1955 Mille Miglia. This was the year of the great official participation of Mercedes in the race, which culminated in Mercedes’ victory with Stirling Moss, who set an unbeatable average speed record in a 300 SLR. This was also the year that the organizers, perhaps with the intent of pushing the sales of the Fiat 1400 D - which used a 1900 cc diesel engine, in spite of its 1400 cc-sounding name - introduced this new category into the regulations, even though this type of engine in Italy had few followers, perhaps because of its modest speed performance. Only Mercedes and Fiat entered. The Mercedes-Benz 180D came in first, but in 200th place out of the 279 competitors who finished the race.

It managed to achieve a decent average of almost 95 km/h. Next came two other identical cars, and then the first Fiat.

# 220 A MERCEDES-BENZ



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1954-1959

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1956

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Turismo

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 2171 cc



**MM 1956**  
 Leopold Zedlitz  
 e Wolfgang Diemer,  
 131mi assoluti,  
 11mi nella categoria  
 Turismo,  
 classe oltre 1300

*Leopold Zedlitz and  
 Wolfgang Diemer,  
 131<sup>st</sup> overall, 11<sup>th</sup> in  
 the over 1300 cc  
 Touring category*

Il progetto, noto come W180, fu presentato nel marzo del 1954 e costituiva l'evoluzione e il miglioramento della 180 (W120) con un passo allungato di 170 mm per permettere l'alloggiamento del motore a 6 cilindri. Iscritta alla Mille Miglia del 1956, si trovò, per il particolare regolamento di gara, a gareggiare nella classe oltre due litri che quell'anno raggruppava le vetture della categoria Turismo Speciale - con larghe possibilità di elaborazione - e quelle della Gran Turismo. La 220A di Erwin Bauer ed Eugen Grupp, assieme alle altre due gemelle iscritte, si trovò a combattere così non solo contro le sorelle 300SL, ma anche contro le ancor più veloci Ferrari 250 GT. Il 9° posto di classe non deve meravigliare. La misura delle prestazioni della berlina tedesca può essere desunta non solo dal 25esimo posto assoluto conquistato ma, soprattutto, dalla media di oltre 116 km/h tenuta lungo i 1597 km delle non certo scorrevoli e levigate strade italiane del tempo.

The project was known as W180 and was presented in March 1954. It was the evolutionary improvement on the 180 (W120), with a lengthened (17 cm) distance between the wheels to allow space for a 6-cylinder engine. Entered in the 1956 Mille Miglia, it found itself racing in the over 2 liter category, which that year grouped all the cars of the Special Touring class-which permitted great variety and elaboration-together with the Gran Turismo cars. The 220A of Erwin Bauer and Eugen Grupp, along with two other identical cars, found itself in combat not just with two other identical cars, but also with the still faster 250 GT Ferraris. And so, the fact that they achieved ninth place in their class was not such a surprise. But, the measure of the German sedan's prowess should be seen not just from the 25th place overall, but above all by its average of more than 116 km/h on 1,597 kilometers of bumpy roads filled with local traffic.

## 300 SL W194 MERCEDES-BENZ



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1928-1932

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1930

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
7069 cc

**MM 1955**

La Mercedes 300 SL dell'italiano Salvatore Casella, decimo assoluto al traguardo e terzo tra le Gran Turismo, preceduto dalle vetture gemelle di Fitch/Gesell e di Gendebien/Washer

*The Mercedes 300 SL belonging to the Italian Salvatore Casella, tenth overall at the finish, and third in the Gran Turismo category. Following him are the "twin" cars of Fitch/Gesell and Gendebien/Washer*

Con la riammissione della Repubblica Federale alla FIA, le Case tedesche poterono ritornare correre nelle competizioni europee. La Mercedes-Benz preparò il suo rientro con una vettura, la W194, con un motore derivato da quello della berlina 300 di serie su un sofisticatissimo telaio tubolare a traliccio spaziale in tubi di piccolo diametro, una vera novità se si esclude quello più primitivo della Aston Martin Atom. Per le portiere si adottò una soluzione che l'immaginario collettivo denominò per la loro forma "ad ala di gabbiano". Dopo la stagione sportiva del 1952, durante la quale le W194 furono seconde alla Mille Miglia e prime e seconde alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana, si decise la progettazione di un nuovo modello Gran Turismo derivato dalla W194 che prese il nome di W198. La nuova vettura, che manteneva il telaio tubolare e l'apertura delle portiere della precedente, presentava la novità del motore alimentato ad iniezione diretta. Alla Mille Miglia del 1955, la vettura ufficiale condotta da Fitch/Gesell completò il trionfo della Casa tedesca classificandosi quinta assoluta e prima di tutte le macchine della categoria Gran Turismo.

When Germany was readmitted to the FIA, the German car makers could race once again in European competitions. Mercedes-Benz prepared for its re-entry with the W194. This car had an engine deriving from the 300 series sedan but was placed on an extremely sophisticated 3-D truss chassis made of thin tubes. This was a truly novel idea, if one ignores the much more primitive offering of the Aston Martin Atom. To increase the rigidity of the sides which bore the weight of the chassis, extra height was necessary, but this then obstructed access through a normal car door. To overcome this problem, the door panels were hinged length-wise onto the roof, catching public imagination with the name "gull wing" given to their form. After the 1952 season, in which the W194 came in second in the MM, and first and second in the 24 Hours of Le Mans and in the Carrera Panamericana, Mercedes decided to design a new model of the Gran Turismo. Derived from the W194, it was then called the W198. The new car, which kept its predecessor's tubular chassis and doors, had a new engine with direct fuel injection. At the 1955 MM, the official car driven by Fitch-Gesell rounded off the German car maker's victories, coming in over-all fifth and first in its category of Gran Turismo.

Mercedes-Benz è un marchio Daimler.

# 125 anni fa abbiamo deciso di guardare al futuro.



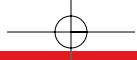
125 anni fa abbiamo inventato l'auto. Oggi, la nostra passione per il progresso automobilistico è più forte che mai. Per questo lavoriamo costantemente verso il futuro della mobilità, dall'electric drive alle tecnologie a cella combustibile. Perché nei prossimi 125 anni vogliamo, ancora una volta, anticipare i tempi.  
800 77 44 11 [mercedes-benz.it](http://mercedes-benz.it)

inspiring

125!anni di innovazione



Mercedes-Benz  
The best or nothing.







# Competitive ovunque, le **veloci** BMW

## Dalla Baviera in giro per il mondo

Birabongse Bhanutej  
Bhanubandh  
Il principe del Siam,  
meglio noto come  
Prince Bira,  
pilota BMW  
*Prince of Siam, well  
known as Prince  
Bira, BMW driver*

La BMW 328  
berlinetta carrozzata  
da Touring,  
trionfatrice con  
Huschke von  
Hanstein e Walter  
Bäumer al GP  
Brescia della Mille  
Miglia del 1940  
*The BMW 328  
Berlinetta, body by  
Touring, triumphs at  
the Gran Prix Brescia  
of the 1940 Mille  
Miglia with Huschke  
von Hanstein and  
Walter Bäumer at the  
wheel*



A metà degli anni Trenta la BMW iniziò a interessarsi sempre più delle competizioni e nel 1936 esordì il modello 328 che utilizzava la meccanica derivata dal modello 319, montata su un raffinato telaio tubolare. Pilotata da A.F.P. Fane, una BMW 328 fu terza assoluta al Tourist Trophy del 1936, prestazione eguagliata l'anno successivo dal principe " " del Siam,

mentre A.F.P. Fane fu ottavo assoluto alla Mille Miglia del 1938. Il ricco palmares sportivo della BMW 328 continuò alla 24 Ore di Spa del 1938, con la conquista del terzo, quarto e quinto posto assoluto, alla II Tobruck-Tripoli - dove fu ancora terza assoluta - e alla 24 Ore di Le Mans del 1939, quinta in classifica generale con una berlinetta aerodinamica realizzata appositamente dalla Touring di Milano. La berlinetta fu nuovamente schierata al Gran Premio Brescia delle Mille Miglia del 1940 per l'equipaggio von Hanstein/Bäumer che, sul velocissimo triangolo Brescia-Cremona-Mantova di 165 km, si aggiudicò la vittoria alla media di oltre 166 km/h. La BMW 328 è diventata poi una delle protagoniste delle rievocazioni storiche della gara bresciana, aggiudicandosene ben sei a partire dal 1996. «



**MM 1940**

von Hamstein/Bäumer su BMW 328, vincitori alla media di km/h 166,690. Quest'anno l'auto è di nuovo in gara

*Von Hamstein/Bäumer in a BMW 328, winning with an average speed of 166.69 km/hr. This year, the car is once again in the race*

## COMPETITIVE WHEREVER THEY GO: THE FAST BMWs

### From Bavaria to the world

In the mid-Thirties, BMW began to become more interested in racing car competitions. So in 1936, it launched the 328 model, whose mechanics derived from the 319 model, and was mounted on a refined tubular chassis. Driven by A.F.P. Fane, a BMW 328 took third place over-all in the Tourist Trophy of 1936, a result that was repeated the next year by Prince "Bira" of Siam. A.F.P. Fane then came in eighth overall at the Mille Miglia of 1938. Sporting laurels continued to be earned by the BMW 328: in 1938, at the Spa 24 Hours, where it took third, fourth and fifth place over-all; at the second Tobruk-Tripoli where it came in third place over-all; and at the Le Mans 24 Hours in 1939, where a stream-lined Coupé which had been custom-made by Touring of Milan took fifth place in general ranking. The little Coupé ranked once again in the Brescia Gran Prix of the Mille Miglia 1940, with von Hanstein/Bäumer as crew, on the super-fast Brescia-Cremona-Mantova 165 km triangle, where it triumphed with an average of over 166 km/hour. The BMW 328 became one of the main characters in the historic revival of the Mille Miglia, winning in six since 1996.

«

BCUSE



# NON CERCATE LA FONTE D'ISPIRAZIONE, GUIDATELA.

Durante la Mille Miglia potrete ammirare la Nuova BMW Serie 6 Cabrio, l'auto ispirata dalla più grande artista presente in natura, l'acqua.

**NUOVA BMW SERIE 6 CABRIO. TUTTO SCORRE.**

**BMW EfficientDynamics**  
Meno emissioni. Più piacere di guidare.



Nuova BMW  
Serie 6 Cabrio

[www.bmw.it](http://www.bmw.it)



Piacere di guidare

Joint Presenting Sponsor



## 328 BMW



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1936-1940

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1938

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1971 cc



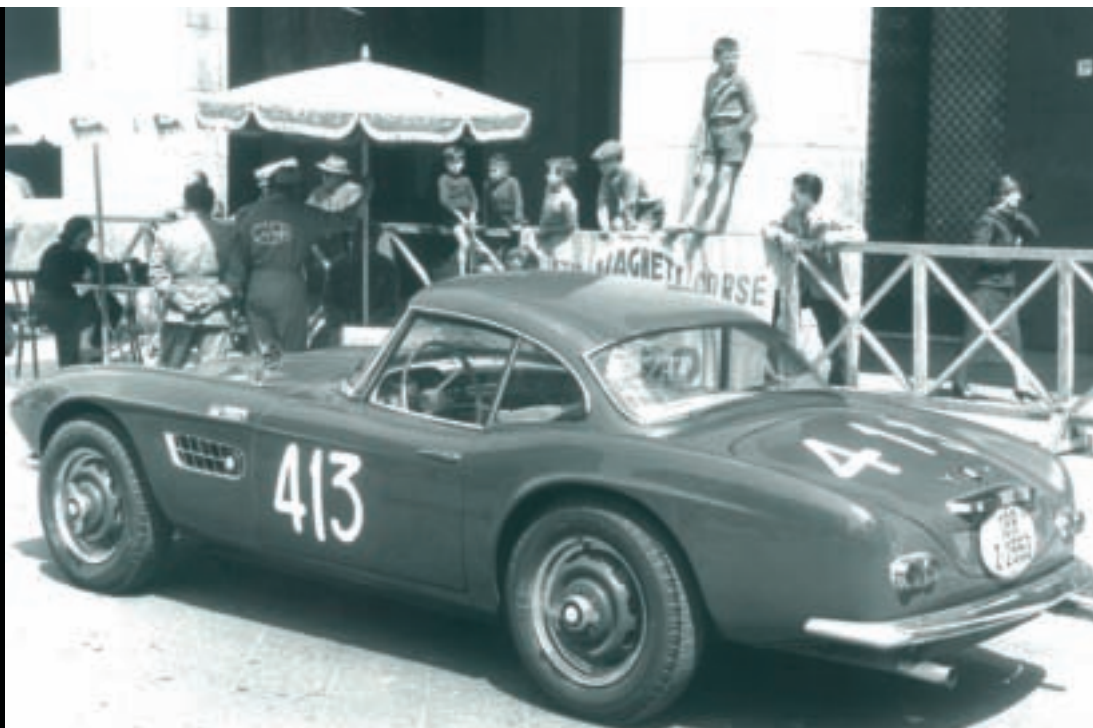
Un'altra immagine  
della BMW 328  
carrozzata Touring  
vincitrice con Von  
Hanstein/Bäumer

Another image of the  
BMW 328, body by  
Touring, winner of  
the Mille Miglia of  
1940 with Von  
Hanstein/Bäumer

A metà degli anni Trenta la Casa iniziò a interessarsi sempre più delle competizioni e nel 1936 esordì il modello 328 che utilizzava la meccanica derivata dal modello 319, montata su un raffinato telaio tubolare. Pilotata da "AFP Fane" (Alfred Fane Peers Agabeg), fu terza assoluta al Tourist Trophy del 1936, prestazione eguagliata l'anno successivo dal principe "Bira" (Birabongse Bhanutej Bhanubandh) del Siam, e ottava assoluta alla MM del 1938, precedendo altre tre vetture ufficiali. Alla 24 Ore di Spa del 1938 conquistò il terzo, quarto e quinto posto assoluto, e ancora il terzo alla II Tobruck-Tripoli e il quinto alla 24 Ore di Le Mans nel 1939. Nel 1940 si aggiudicò il GP Brescia delle Mille Miglia con l'equipaggio von Hanstein/Bäumer con la berlina carrozzata da Touring che quest'anno partecipa nuovamente alla rievocazione bresciana.

Half way through the thirties, BMW began to be more and more interested in competing in races. In 1936, it introduced the 328, a car that used the mechanics of the 319, mounted on a refined tubular chassis. Raced by "AFP Fane" (Alfred Fane Peers Agabeg), it came in third in the Tourist Trophy of 1936. This success was repeated the next year by Prince "Bira" (Birabongse Bhanutej Bhanubandh) of Siam, who came in eighth overall in the Mille Miglia of 1938, before the three official cars. At the Spa 24 Hours of 1938, the BMW came in third, fourth, and fifth place overall. It placed third in the Tobruck-Tripoli, fifth in the Le Mans 24 Hours. In 1940 it won the top prize in the Gran Prix Brescia Mille Miglia with von Hanstein-Bäumer in the sedan, body by Touring, which this year will take part in the Mille Miglia revival.

## 507 BMW



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1956-1959

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1956

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Gran Turismo

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 3168 cc



La raffinata eleganza della BMW 507, vero capolavoro del conte Albrecht von Goertz, stilista tedesco che dopo la guerra emigrò negli USA, aprendo nel 1952 a New York uno studio di design industriale

*The refined elegance of the BMW 507, a real masterpiece from Count Albrecht von Goertz. The German designer emigrated to the US after the war and opened an industrial design studio in New York in 1952*

Raffinata cabriolet, prodotta in poco più di 250 esemplari, fu progettata per contrastare sul mercato americano le pari classe europee come la Jaguar XK 140 e la Mercedes 300 SL, vista la moda per le vetture sportive introdotta oltreoceano nel 1953 dalla Chevrolet Corvette e quindi dalla Ford Thunderbird due anni più tardi. L'utilizzo del motore 8V delle lussuose berline, seppur leggermente potenziato, non le permise di emergere sulla concorrenza anche se nel 1956, un esemplare guidato dagli svizzeri Heuberger, conquistò il 49esimo posto assoluto e il 13esimo di classe alla MM. Con una vettura di questo tipo lo specialista Hans Stuck, tre volte campione europeo della montagna prima della Seconda guerra mondiale e pilota ufficiale della BMW dal 1957, riuscì tuttavia a battere le più potenti Ferrari 250 GT e le Mercedes 300 SL nella gara in salita Friburgo-Schauinsland sia nel 1958, sia nel 1959.

This refined convertible, manufactured in a selective number of barely 250 cars, was designed to stand out in the American market against similar European rivals like the Jaguar XK 140 and the Mercedes 300 SL. There was a new fashion for sports cars on the other side of the Atlantic in 1953, begun by the Chevrolet Corvette, followed by the Ford Thunderbird two years later. The use of the V8 engine in the luxury sedan, even though it had been made more powerful, did not let it gain on its competitors with the exception of the 1956 Mille Miglia, when one of these cars raced by the Swiss, Heuberger, took 49th place overall, and 13th in its class. All the same, in a similar car, the specialist Hans Stuck, three time European Mountain Champion before the Second World War and official BMW racing car driver from 1957, managed to beat the more powerful Ferrari 250 GT and the Mercedes 300 SL in the uphill Friburgo-Schauinsland race, both in 1958, and in 1959.

## JAGUAR CELEBRA 75 ANNI DI VITTORIE

In ogni grande Azienda c'è un prodotto eletto, di grande distinzione che la rende superiore rispetto alla concorrenza. Alla Jaguar siamo fortunati perchè possiamo contare su più prodotti straordinari che hanno fatto grande la nostra storia.

Quest'anno è particolarmente significativo per il nostro marchio non solo perchè 50 anni fa la E-Type creò grande sensazione nel mondo dell'auto ma anche perchè sono passati 75 anni da quando la prima vettura con il marchio Jaguar, la SS 100 conquistò la prima competizione internazionale, Vetture leggendarie come XK 120, C-Type, D-Type sono fortemente legate al fascino della storica Mille Miglia. E tra tutte, quella che esalta la passione, l'emozione inserendosi perfettamente in una straordinarietà paesaggistica è la E-Type.

A nome di tutta Jaguar Cars auguro alla Edizione 2011 della Mille Miglia un grande successo.

**KEN MCCONOMY**  
PR Director, Jaguar Cars

## JAGUAR CELEBRATING AT THE 2011 MILLE MIGLIA

Every great company has a product that elevates it above the competition. At Jaguar we are fortunate to have had not just one but many such stars in our history.

This year is a very special one for the company, not only is it 50 years since the E-Type created a sensation but 75 years since the first car to carry the Jaguar name, an SS100, took an international competition victory. Legendary cars from the XK120 through to the C-Types and D-Types were a thrilling sight during the heyday of the original Mille Miglia.

If any of our cars competing this year captures the drama and passion of the Mille Miglia, as well as the beauty of the landscape in which it takes place, it is the E-Type.

On behalf of everyone at Jaguar, I wish the 2011 Mille Miglia every success.

**KEN MCCONOMY**  
PR Director, Jaguar Cars





# Potenza ed eleganza **felina** per il marchio inglese

## Auto competitive tra lusso e promozione



Con la partecipazione alla scorsa rievocazione del 2010, la Jaguar ha potuto celebrare ben tre anniversari. Nel 1935, la SS Cars Limited, evoluzione della Swallow Sidecar Company fondata nel 1922 da William Lyons e William Walmsley, presentò una berlina a quattro posti alla quale fu posto il nome di Jaguar che dal 1945, fu adottato come unico nome per la casa e i suoi autoveicoli. Nel dopoguerra Lyons, che era rima-

**MM 1950**  
Biondetti/Bronzoni  
alla partenza su una  
Jaguar XK 120

**MM 1957**  
Ron Flockhart  
su Jaguar D-type  
dell'Ecurie Ecosse.  
Ritiratosi per una  
perdita al serbatoio

**MM 1950**  
Biondetti/Bronzoni at  
the starting line in a  
Jaguar XK 120

**MM 1957**  
Ron Flockhart in a  
Jaguar D-type of the  
Ecurie Ecosse.  
Withdrawn due to a  
gas tank leak

sto dal 1934 unica guida della Società, decise di continuare a puntare nel difficile segmento di mercato internazionale delle auto di lusso ad alte prestazioni e delle vetture sportive presentando al Salone di Londra del 1948 la XK 120, un'elegante spider dotata di un nuovo motore a 6 cilindri a doppio albero a camme in testa. Nel 1950, la Jaguar iscrisse una squadra ufficiale di XK 120 alla Mille Miglia allo scopo di pubblicizzare il modello e favorirne l'esportazione: i risultati furono tutt'altro che disprezzabili per una prima partecipazione a una gara di durata così diversa dalle altre: conquistò il quinto e l'ottavo posto della classifica assoluta. La Casa tuttavia si ritirò ufficialmente dalle gare nel 1956 e le ultime due vittorie a Le Mans furono ottenute dalla scuderia Ecurie Ecosse, il team di supporto della Jaguar.

Alla fine del ciclo produttivo della D-type molti veicoli vennero convertiti in una versione stradale, nota come XK-SS, che fu venduta soprattutto negli Stati Uniti, ma nel 1957 molte di queste vetture vennero distrutte da un incendio scoppiato nello storico stabilimento di Browns Lane e il fuoco mise anche fine a qualsiasi successiva produzione di questo modello. «



## POWER AND FELINE GRACE TOGETHER. IN THE ENGLISH TRADEMARK

### Cars that compete between luxury and promotion

With its participation in the last year's Mille Miglia 2010, Jaguar had celebrated three different anniversaries. In 1935, SS Cars Limited, the sequel to the Swallow Sidecar Company founded in 1922 by William Lyons and William Walmsley, showed up with a saloon (sedan), which seated four, and was called a Jaguar. The name took hold, and in 1945, it was adopted as the sole name for the car maker and for its cars. After the war, Lyons, who since 1934, had been running the company on his own, made the decision to continue to concentrate on the most difficult sector of the market, the international market for high performance luxury cars and sports cars. And so, he showed up at the London Car Show in 1948 with an XK 120, an elegant spyder with a new 6-cylinder, overhead-mounted, double-cam engine derived from its contemporary, the Mark V saloon (sedan). In 1950 then, Jaguar entered an official XK 120 house team in the Mille Miglia of that year, with the intention of publicizing the model and encouraging its export. Considering that this was the first time that Jaguar had appeared in the Italian race, so different from other races it had competed in, its results were rather impressive. Jaguar took fifth and eighth place over-all. The car maker officially decided to withdraw from racing in 1956, and its last two victories at Le Mans were achieved by its support team, the Ecurie Ecosse.

At the end of the production cycle of the D-type, many cars were converted into road vehicles, called the XK-SS, which were sold above all in the United States. But in 1957, many of these cars were consumed by a fire which broke out in its historic factory on Browns Lane, which also destroyed any chance of future production of this model. <<

# SCULPTED FROM ALUMINIUM. DESTINED TO SHAPE THE FUTURE.

Design, innovation and luxury have come together and the result is exhilarating. A range of advanced engines combines with lightweight aluminium monocoque-construction for unprecedented performance, handling and efficiency. The Jaguar XJ. The future is here, and it is beautiful.

» EXPERIENCE THE JAGUAR XJ AT:  
[JAGUAR.COM](http://JAGUAR.COM)



FUEL CONSUMPTION FIGURES FOR JAGUAR XJ RANGE: MPG (L/100KM): URBAN 15.4 (18.3) – 29.6 (9.6) EXTRA URBAN 32.5 (8.7) – 50.0 (5.6). COMBINED 23.4 (12.1) – 40.1 (7.0). CO<sub>2</sub> EMISSIONS 289 – 184 G/KM. ©2011 JAGUAR CARS LTD.



JAGUAR | XJ

## XK 120 JAGUAR



[GB]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1948-1954

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1950

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport  
(poi Gran Turismo)

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
3442 cc

**MM 1950**

Leslie Johnson  
e John Lea nella  
Categoria Sport,  
quarti nella classe  
oltre 2000 cc

Leslie Johnson and  
John Lea in the  
Sport category,  
4<sup>th</sup> in the over  
2000 cc class

La XK 120 era una vettura da gran turismo costruita dalla Jaguar tra il 1948 e il 1954. Venne lanciata al London Motor Show del 27 ottobre 1948, in sostituzione della Jaguar SS100. In entrambi i casi, 100 e 120 rappresentavano le rispettive velocità massime delle vetture in miglia orarie. Dopo le critiche che gli appassionati avevano rivolto alla SS100, definita "more show than go", la Casa di Coventry portò una XK 120 in Belgio, dove sulla base di Jabbeke superò le 126 miglia orarie con il tetto chiuso, mentre privata del parabrezza e con il posto del passeggero coperto superò le 132 miglia orarie. Il prezzo d'acquisto era in Gran Bretagna di 1263 sterline tasse comprese. La squadra ufficiale Jaguar programmò per il 1950 una trasferta in Italia per correre al Giro di Sicilia e alla Mille Miglia, avendo ingaggiato anche il più forte stradista del momento: Clemente Biondetti, vincitore di quattro MM tra le quali le ultime tre corse. In Sicilia, Biondetti sbiellò; ma alla MM fu ottavo assoluto, preceduto da Leslie Johnson (quinto). Alla fine del 1950 la carrozzeria d'alluminio divenne d'acciaio e sembra che le vetture in alluminio siano state solo 240 sulle 12.059 XK 120 prodotte.

The XK 120 was a grand touring car built by Jaguar between 1948 and 1954. It was launched at the London Motor Show on the 27th of October 1948 as a replacement for the SS100. In both cases the 100 and 120 designations reprised the respective cars' maximum speeds in miles per hour. Following the criticism that enthusiasts had aimed at the SS100, defined as "more show than go", the Coventry-based firm took an XK 120 to the Jabbeke airfield in Belgium where it surpassed 126 mph with the hood closed; stripped of its windscreen and with a tonneau cover over the passenger seat it then bettered 132 mph. The car went on sale in Great Britain for £1,263 inclusive of taxes. The Jaguar works team organized a trip to Italy in 1950 to compete in the Giro di Sicilia and the Mille Miglia having signed the leading road racer of the period, Clemente Biondetti, the winner of four editions of the MM, including the last three. In Sicily, Biondetti's car threw a con-rod, but in the MM he finished 8th overall, preceded by Leslie Johnson (5th). At the end of 1950, the coachwork in aluminium was replaced with steel panels and it would appear that only 240 of the 12,059 XK 120s produced were actually bodied in aluminium.

# C-type JAGUAR



[GB]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
**1951-1953**

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
**1952**

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
**Sport**

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
**3442 cc**



## MM 1953

Mario Tadini e Pietro Cagnana (al posto di Franco Cortese) ritirati,

Categoria Sport, classe oltre 2000 cc

*Mario Tadini and Pietro Cagnana (replacing Franco Cortese), retired, Sport category, over 2000 cc class*

La C-type è conosciuta anche come XK 120C, in quanto utilizzava la meccanica della XK 120 adattata per le competizioni (la C appunto). Il telaio era, invece, tubolare spaziale. Migliore era anche l'aerodinamica, studiata da Malcom Sayer, e questo permetteva alla vettura, che nel 1951 era regolarmente in vendita al prezzo di 2327 sterline comprese le tasse, di superare i 233 km/h. In totale, sembra che ne siano state prodotte 54. A favorire le vendite contribuirono non solo la vittoria a Le Mans nel 1951 con Peter Walker e Peter Whitehead, ma anche un'attenta politica commerciale che teneva in massimo conto i clienti. Ne è una riprova che alla 24 Ore di Le Mans del 1953, vinta questa volta da Duncan Hamilton e Tony Rolt, meno di 4 mph (6 km/h) dividevano la più veloce C-type ufficiale di Stirling Moss da quella privata del barone Charles de Tornaco. Forse per tale motivo, anche l'italiano Mario Tadini ordinò nel 1953 una XK 120C, dopo la brillante prova della vettura alla MM del 1952 nelle mani di Stirling Moss, tra i primi fino a Roma. Purtroppo il 1953 fu un anno sfortunato per la Marca inglese con tutte le Sport ritirate, tranne quella di Heartaux, 35esimo all'arrivo.

The C-type is also known as the XK 120C as it featured the mechanical organs of the XK 120 adapted for competition (C) use. The chassis was instead a tubular spaceframe. The aerodynamics were improved thanks to the work of Malcom Sayer and permitted the car, which in 1951 was available for purchase at £2,327 inclusive of taxes, to exceed 233 km/hr. It would appear that a total of 54 examples were produced. Sales were encouraged not only by victory at Le Mans in 1951 with Peter Walker and Peter Whitehead, but also by an attentive commercial policy that paid the greatest attention to the needs of the clients. Proof of this came in the 1953 Le Mans 24 Hours, this time won by Duncan Hamilton and Tony Rolt, in which less than 4 mph (6 km/hr) divided the fastest works C-type driven by Stirling Moss from that of the privateer Baron Charles de Tornaco. It was perhaps for this reason that the Italian Mario Tadini also ordered an XK 120C in 1953 in the wake of the car's sparkling display in the 1952 MM. In the hands of Stirling Moss it remained in the leading group as far as Rome. However, 1953 proved to be an unfortunate year for the British marque, all its sports cars eventually retiring except that of Heartaux who finished 35th.

## XK 140 JAGUAR



[GB]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1954-1957

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1955

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Gran Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
3442 cc



**MM 1956**  
Georges Guyot,  
Categoria Vetture  
Aperte con limite  
di prezzo, primo  
nella classe unica

*Georges Guyot, Open  
car with price limit  
category,  
1<sup>st</sup> in class*

a Jaguar XK 140 è l'aggiornamento della precedente XK 120. D'aspetto simile, si differenziava per le migliorie ai freni, alla scatola dello sterzo e per i moderni ammortizzatori telescopici. Il motore era stato avanzato di 10 cm per migliorare l'abitabilità e il nuovo modello si distingueva per il maggior comfort. Altri elementi distintivi erano i nuovi paraurti di maggiore dimensione e la mascherina con meno tubi più spaziosi tra loro e in corpo unico con il cofano. Nuovi erano pure gli indicatori di direzione, come il giaguaro posto sulla sommità del cofano e il parabrezza non smontabile che rendevano immediatamente distinguibile il modello agli appassionati. A partire dal 1956, per rendere più godibile la guida fu anche offerta la trasmissione automatica. Tutte queste caratteristiche, unite a un peso rilevante, resero la vettura più piacevole, ma meno competitiva rispetto ai modelli che altre Case avevano messo in catalogo, prevedendone un impiego soprattutto sportivo. L'avventura di John Heath nel 1955, alla guida di una XK 140 FHC, era già segnata alla partenza contro le altre avversarie più corsaiole, e concluse onorevolmente 40esimo assoluto e 13esimo di classe a quasi due ore dalla Mercedes 300 SL di John Fitch.

The Jaguar XK 140 was an updated version of the earlier XK 120. Similar in appearance, it was distinguished by improvements to the brakes and the steering gear and by modern telescopic dampers. The engine was set forward by 10 cm to improve cockpit space and the new model was notably more comfortable. Further distinguishing elements included new larger bumpers and a radiator grille with fewer bars that were more widely spaced and incorporated into the bonnet. The indicators were also new, as was the jaguar placed on the top of the bonnet and the non-detachable windscreen, all elements that immediately identified the model to enthusiasts.

From 1956, the car was also offered with automatic transmission to provide a smoother, easier drive. These characteristics, combined with significant its weight, made the car more pleasant but less competitive with respects to the models that other firms were producing with an eye to competition use. John Heath's 1955 adventure at the wheel of an XK 140 FHC was doomed from the start given the race-bred rivals he was competing against, but he still managed an honourable 40th place overall and 13th in class, almost two hours behind John Fitch's Mercedes 300 SL.



# D-type JAGUAR



[GB]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1954-1957

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1957

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Sport

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 3781 cc



**MM 1957**  
 Flockhart , ritirato,  
 Categoria Sport,  
 Classe oltre 2000 cc

*Flockhart, retired,  
 Sport category,  
 over 2000 cc class*

La Jaguar D-type è stata una vettura Sport prodotta in piccola serie. Si parla di 53 vetture per i clienti oltre a 18 esemplari per la squadra ufficiale e 16 XK SS, vettura stradale ad alte prestazioni, costruita dopo il ritiro dalle corse alla fine del 1956 utilizzando 25 telai in via di approntamento. Seppure avesse in comune con la C-type il motore a 6 cilindri XK, poi riallesato a 3781 cc, si differenziava da questa per l'introduzione di tecniche aeronautiche come la costruzione monoscocca della vettura attorno a una vasca in alluminio che conteneva l'abitacolo e alla quale erano ancorati il ponte posteriore e un telaio anteriore che supportava il motore e le sospensioni anteriori. L'esordio alla 24 Ore di Le Mans fu guastato da alcuni inconvenienti e la D-type giunse seconda. Nel 1955 arrivò la vittoria, anche se oscurata dall'immane tragedia, ripetuta nel 1956 grazie alla sua particolare caratteristica di vettura "Sport di serie" che le permise di aggirare la limitazione di cilindrata di 2,5 litri imposta alle Sport. Nel 1957 avvenne il suo esordio alla MM, ma la raffinata tecnica della vettura, pensata per eccellere sul lungo rettilineo di Le Mans, non ebbe il modo di esprimersi sulle sconnesse strade italiane.

The Jaguar D-type was a pure sports car produced in a limited series of around 53 cars for clients and a further 18 works team examples, along with 16 examples of the XK SS, a high performance road-going version built to use the 25 unfinished chassis remaining after Jaguar withdrew from racing at the end of 1956. Although it shared the C-type's six-cylinder XK engine bored out to 3781 cc, it differed with respects to the earlier model through the introduction of aeronautical technology such as a monocoque construction with an aluminium tub housing the cockpit to which the rear axle and a front subframe carrying the engine and front suspension were mounted. The D-type's Le Mans debut was blighted by teething troubles but it still claimed 2nd place. The victory achieved in 1955 was obscured by the tragic accident in that year's race, but was repeated in 1956 thanks to the car's production sports status that allowed it to avoid the 2.5-litre displacement limitation imposed on the Sport category. The car made its MM debut in 1957, but the sophisticated technology designed to excel on the long straights of Le Mans proved less well suited to the rough Italian roads.

## UNA CASA CHE HA SCRITTO LA STORIA DELLE CORSE

Uno dei fattori che ha grandemente contribuito alla leggenda Bugatti senza dubbio è rappresentato dal grande numero di vittorie in campo automobilistico del marchio. I piloti gentiluomini partecipavano alle varie competizioni sportive motoristiche con le loro Bugatti di proprietà, gareggiando sempre con grande lealtà, esibendo i colori da corsa del proprio paese e dando vita alla Gordon Bennett Cup (1900–1905).

I colori da corsa delle grandi nazioni in campo motoristico sportivo vennero così definiti blu per la Francia, rosso per l'Italia, verde da corsa per l'Inghilterra e bianco per la Germania, divenendo lo standard utilizzato sia dalle squadre operative che dai debuttanti privati.

Le corse automobilistiche divennero subito lo sport preferito dalla classe facoltosa, e Bugatti ne approfittò rendendo disponibili le proprie vetture da competizione anche a clienti privati. Infatti, furono proprio questi appassionati di corse che, grazie al gran numero di vittorie che accumularono per la Bugatti negli anni '20 e '30, la resero di gran lunga la più famosa sulle piste in questo decennio d'oro.

**WOLFGANG DÜRHEIMER**

Presidente Bugatti Automobiles S.A.S.

## THE MAKING OF THE RACING HISTORY

One factor that contributed greatly to the Bugatti legend was undoubtedly the marque's numerous racing victories. Gentleman drivers competed at various motorsport events in their privately owned Bugattis, each loyally sporting his country's racing colours, which originated in the Gordon Bennett Cup (1900 - 1905).

The racing colours of the great motor sport nations were defined as blue for France, red for Italy, racing green for Britain and white for Germany. These became the standard used by the works teams as well as by the private entrants.

Motor racing soon became a favourite sport among the rich, and Bugatti profited by making his racing cars available to private clients. In fact, it was these racing enthusiasts who ultimately amassed the high number of victories for Bugatti in the 1920s and 30s, making them by far the most popular on the racetrack in this golden decade.

**WOLFGANG DÜRHEIMER**

Président Bugatti Automobiles S.A.S.



# Oltre un secolo di design, velocità e successi

## Bugatti, la matita italiana e l'azienda alsaziana



Tra tutti i grandi marchi automobilistici, Bugatti è probabilmente il più di classe, anticonformista e leggendario di tutti. Una delle principali ragioni per l'immortalità del marchio sta nel suo fondatore - Ettore Bugatti.

Bugatti non era un tecnico preparato, ma aveva il dono di saper trasformare il design e la costruzione di un'automobile in una forma d'arte completamente nuova. Quando si pensa alle macchine costruite da Ettore, la Type 35 spicca come suo capolavoro, giocando un ruolo fondamentale nel riconoscergli la fama di uno dei maggio-

ri designer d'automobili in tutto il mondo. Ma Bugatti voleva anche dimostrare di essere capace di costruire le più belle e lussuose vetture da gran turismo. La Type Bugatti Royale 41 era, ed è tutt'ora, la più grande automobile mai costruita. Bugatti, con la sua Royale, ha creato un mito nella storia delle vetture motoristiche che non è stato ancora ripetuto. Alla fine, soltanto sei automobili delle 25 progettate sono state costruite, e di queste soltanto tre sono state vendute a clienti. Tutte e sei esistono ancora oggi.

Solo circa 7850 automobili lasciarono la fabbrica Bugatti nel corso dei 30 anni di attività dell'azienda, impareggiabili nella tecnologia e nella loro forma da sogno. Queste automobili divennero subito leggenda, rimanendolo ancor oggi, e venendo annoverate tra le più preziose automobili di tutti i tempi. «



*Ettore Bugatti  
Nel 1909 fondò la  
Bugatti partendo da  
un'officina di  
Molsheim in Alsazia  
Ettore Bugatti  
founded Bugatti in  
1909, starting out  
with a workshop in  
Molsheim, Alsace*

*Noie al motore di  
una Type 37 durante  
una corsa su strada  
del 1929  
Trouble with the  
engine of a Type 37  
in a road race in  
1929*



Schieramento di prestigiosi  
modelli nella villa  
di Bugatti a Molsheim

*Line up of prestigious  
models in the Bugatti  
villa in Molsheim*

## OVER A CENTURY OF DESIGN, SPEED AND SUCCESS

### Bugatti: Italian design, Alsatian enterprise

Among all the great automotive brands, Bugatti is probably the most stylish, non-conformist and legendary of all. One of the main reasons for the marque's immortality is its founder - Ettore Bugatti.

Bugatti was not a trained engineer, but he had the gift of turning automobile design and construction into a whole new art form. When one thinks today of the cars Ettore built, the Type 35 was his masterpiece and played a huge part in establishing his reputation as one of the world's finest automotive designers.

But Bugatti wanted to prove that he could also build the finest and most luxurious grand touring cars. The Bugatti Royale Type 41 was, and still is, the largest automobile ever built.

Bugatti created a myth with his Royale that is yet to be repeated in the history of the motor car. In the end, just six of the planned 25 cars were built, only three of which were ever sold to customers. All six exist to this day.

Only about 7,850 cars left the Bugatti factory during the company's 30 years of operation, unrivalled in their technology and dreamlike body shapes. They immediately became legends and remain so today, numbering among the most treasured cars of all time.

«





Mille Miglia and Bugatti Automobiles  
A sporting tradition since 1927

## T 35 BUGATTI



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1924-1927

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1928

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1991 cc



**MM 1932**  
Modello vittorioso in tante corse, alla MM solo un 22esimo assoluto con Romano/Serboli nel '32

*Victorious in many races, this model was only 22<sup>nd</sup> overall in the 1932 MM, with Romano/Serboli*

La Bugatti Type 35 originale, con la distribuzione ad un singolo albero a camme in testa ed il motore da 2 litri ad 8 cilindri, ancora non sovralimentato, venne introdotta nel 1924 al Grand Prix di Lione.

Il motore, dotato di cinque cuscinetti, girava sino a 6000 giri/min con una potenza di circa 90 hp. Le ruote in lega, una prima assoluta mondiale per un'auto da corsa di produzione, ed un nuovo assale anteriore cavo, consentivano di ridurre il peso non sospeso. Un'altra caratteristica di questa vettura destinata a diventare un marchio di fabbrica della Bugatti era la regolazione delle molle attraverso l'assale anteriore. La Type 35 fu l'auto da corsa più famosa della Bugatti. Il numero record di vittorie conquistate non è mai più stato eguagliato da nessuna vettura da corsa, né il suo valore tecnico ha mai avuto eguali nella storia della motorizzazione sin'ora. Non esisteva un'altra auto così affidabile e priva di difetti. La Bugatti Type 35 conquistò il campionato del mondo nel 1926, dopo aver inanellato, nel corso dei due anni precedenti, 351 vittorie e 47 record. Al suo apice, la Type 35 ottenne una media di quattordici vittorie alla settimana e alla Targa Florio l'auto vinse per quattro anni consecutivi, dal 1925 al 1929.

The original Type 35 with its two-litre, single overhead cam, 8-cylinder engine, which was still not supercharged, was introduced in 1924 at the Grand Prix in Lyon.

The engine, featuring five main bearings, would rev up to 6000 rpm and produced about 90 hp. Alloy wheels, a world premier on a production racing car, and a novel hollow front axle reduced the unsprung weight. Another feature that was to become a Bugatti trademark was fitting the springs through the front axle.

The Type 35 was the most successful of the Bugatti racing models. The number of victories it achieved has never been equalled by another race car, nor has its technical position been matched in motoring history since. No other racing car was so predictable and without vices.

The Type 35 took the world championship in 1926 after winning 351 races and setting 47 records in the two previous years.

At its height, the Type 35 averaged 14 racing victories each week and at the Targa Florio the car won for five consecutive years, from 1925 through 1929.



# T 37 BUGATTI



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1925-1930

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1928

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1496 cc



## MM 1927

Diverse vetture di questo modello al via della prima edizione

*Various cars of this model lined up for the first MM*

La Type 37 sostituì la già famosissima 1.5l Brescia, come voiturette nel programma Bugatti. Fu introdotta verso la fine del 1925 ed era dotata di un motore a 4 cilindri di 1496 cc di cilindrata, con alesaggio e corsa di 69x100 mm e un vero telaio da Grand Prix montato su ruote a raggi. In questo modo la Type 37 offriva ai potenziali clienti l'aspetto di un'automobile da GP a metà prezzo e senza i costi di un'auto corsa e la complicazione di un motore da Gran Prix con cuscinetti a rullo. Il motore era in parte della del Type 28 del 1921 con cinque cuscinetti principali semplici.

Il motore è posizionato nella parte posteriore, con parecchio spazio verso il firewall ed il telaio, migliorando così il manovrimento ed il bilanciamento della Type 37 rispetto alla Type 35, quest'ultima leggermente più pesante, presenta il design originale di questo tipo di telaio con un motore da 2 litri a 8 cilindri posizionato esattamente tra il radiatore ed il firewall. Come il 4 cilindri, anche la Type 37 aveva solo un tubo di scarico, il radiatore era quello a forma stretta Lyon della prima Type 35, l'asse frontale era rigido, non concavo come sulle 'vere' auto da GP.

The Type 37 replaced the very successful 1.5l Brescia, as a voiturette car in the Bugatti program. It was introduced in very late 1925, with a 4-cylinder engine of 1496 cc with 69x100 mm bore and stroke, running in a real Grand Prix chassis on wire wheels. So the Type 37 offered potential customers the looks of a GP car at half the price and without the running costs and the complication of a roller bearing Grand Prix engine. The engine was half of the 1921 Type 28 with 5 plain main bearings.

The engine is positioned well back in the chassis with a lot of space towards firewall and chassis, and so handling and balance of the Type 37 are even nicer than on the slightly heavier Type 35, which is the original design concept of this chassis type with the 2 litre 8 cylinder engine fitting precisely between radiator and firewall. As it was a 4-cylinder, the 37 had only one exhaust pipe, the radiator was the narrow early Type 35 Lyon shape, the front axle was solid, not hollow as on the 'real' GP cars.

## T 40 BUGATTI



**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1926-1930

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1927

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1496 cc



**MM 1927**  
12esimo posto  
assoluto con  
l'equipaggio  
Binda/Belgir.  
Il modello ebbe gran  
successo  
commerciale

*12th overall with  
Binda/Belgir. This  
model was also a big  
commercial success*

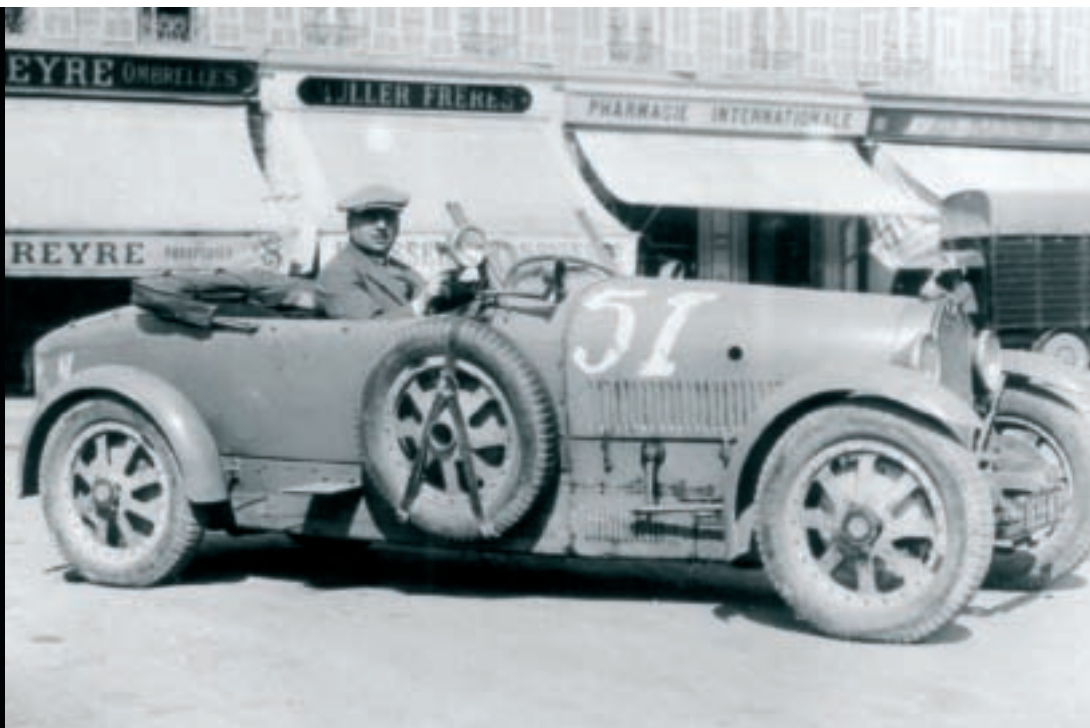
Questo modello sostituì, nel 1926, gli apprezzati modelli di autovetture Touring 22 e 23. La Type 40 può essere vista come la versione touring della Type 37, della quale condivide il motore: un quattro cilindri, quattro tempi, alesaggio per corsa 69x100 mm, 5 cuscinetti radiali a strisciamento. Ogni cilindro è dotato di 2 valvole di entrata ed una valvola di uscita. Solo i bracci del motore sono diversi rispetto a quelli della 37, per adattarsi al telaio touring. Assi, freni e cambio sono gli stessi usati sulla Type 38.

Il telaio era inizialmente identico al telaio della Type 23, con un interasse da 2564 mm. Verso la fine del 1927, il telaio venne sostituito con uno di nuova progettazione, derivato dal telaio della Type 38 a otto cilindri. L'interasse venne allora portato a 2714 mm. Con la Type 40, per la prima volta Bugatti presentò una scocca standard su una delle sue vetture touring. Questa bella carrozzeria a forma di siluro aperto, da 3-4 posti, nota come Grand Sport, verrà riproposta più tardi, in una forma molto simile, sulla Type 43.

This model replaced in 1926 the successful Type 22 and 23 Touring cars. The Type 40 can be called the touring car version of the Type 37, with which it shares its engine. A four cylinder with 69x100mm bore and stroke, 5 plain main bearings and plain bearing big ends. Each cylinder has 2 inlets and one outlet valve. Only the engine arms differ from the Type 37 in order to fit the touring car frame. The axles, brakes and the gearbox are the same as used on the Type 38.

The chassis was initially nearly identical to the Type 23 chassis, with a 2.564 mm wheel base. Towards the end of 1927 the frame was replaced by a new design which was derived from the 8 cylinder type 38 frame. The wheel base now being 2.714 mm. With the Type 40 Bugatti offered a standard body for the first time ever on one of his touring cars. This torpedo style body is a handsome 3-4 seater open tourer, known as the Grand Sport, as later also to be found in a very similar design on the Type 43.

# T 43 BUGATTI



**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1927-1930

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1928

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Sport

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 2262 cc



## MM 1928

Sesto posto assoluto per la vettura condotta da Brilli Peri/Lumini

*The car raced by Brilli Peri/Lumini finished 6th overall*

La Type 43 è stata un'altra pietra miliare della Bugatti. È stata costruita dall'inizio del 1927 fino al 1930.

Nel 1927 era una delle auto sportive più veloci del mondo, la prima vera auto sportiva nel mondo da 100 miglia all'ora. Poteva raggiungere velocità di 190 km/h, e aveva una bella carrozzeria torpedo scoperta, nota come 'Grand Sport'. Questa carrozzeria, era fornita standard dalla fabbrica, ed era fortemente influenzata dalla carrozzeria da GP della Type 35.

Con la maggioranza delle parti mobili molto simili a quelle dell'automobile da corsa GP Type 35, la Type 43 era altrettanto costosa; 1200 sterline. Anche il motore era praticamente identico alla versione da corsa della Type 35B. La Type 43, più pesante, utilizzava le stesse tipiche ruote in alluminio delle auto da Grand Prix Type 35, mentre invece i freni venivano aumentati ad un diametro di 330 mm. Nonostante la Type 43 fosse stata progettata come automobile sportiva da gran turismo, fu poi largamente utilizzata anche per le corse automobilistiche. Tre vetture parteciparono alla Mille Miglia del 1928; Nuvolari, Brilli Peri e Boridini aprirono la competizione, e tutti la portarono a termine, anche se Brilli Peri conquistò soltanto un deludente sesto posto.

The Type 43 was another milestone for Bugatti. It was built from early 1927 until 1930. In 1927 it was one of the fastest sports cars in the world. In fact the Type 43 was the first real 100 mile an hour sports car in the world. It could reach speeds of 190km/h, and had a beautiful open torpedo body, known as the 'Grand Sport'. This body was offered as standard by the factory and was strongly influenced by the GP body of the Type 35. With most of the running parts also closely related to the Type 35 GP racing car, it was expensive as well, the list price was 1200 pounds sterling in 1927. The engine was also nearly identical to the racing version of the Type 35B. The typical Aluminum wheels from the Type 35 Grand Prix cars were used again, but the breaks were increased to 330 mm diameter for the heavier Type 43. Later these larger breaks were also introduced for the Type 35. Although the Type 43 was designed as a grand sport touring car, it was extensively used for racing as well. 3 cars took part in the 1928 Mille Miglia; Nuvolari, Brilli Peri and Boridini lead in the race and all of them finished, Brilli Peri sadly came a disappointing 6th.

## WELCOME ON BOARD

Innovazione, tradizione, qualità ed eccellenza. Sono i valori di riferimento, da sempre, del brand Porsche; sono i valori che alimentano la simpatia verso il Marchio e che sono linfa vitale per gli appassionati possessori delle nostre auto, siano esse storiche o moderne.

Infatti il mondo Porsche si fonda su una continuità di valori, di stile e design unici e riconoscibili senza dubbio alcuno. L'emozione che si prova nell'accarezzare le forme morbide di una 356 Coupè è pari a quella che si prova nel seguire le piacevoli linee di una 911 o di una Cayman. L'istinto sportivo, la brama di sana competizione ha un'accelerazione improvvisa alla vista di una 550 Spyder degli anni '50 o di una nuova 911 GTS. Il piacere della sfida e della continua innovazione lega poi in modo incredibile l'ingegno del prof. Porsche e della ibrida Semper Vivus dei primi del '900 con la nostra prossima summa tecnologica, full Hybrid, la 918 Spyder.

Emozioni, sensazioni che insieme ai valori cardine della filosofia Porsche, diventano humus per la comunicazione regalando una sincera e serena relazione interpersonale tra possessori, e non solo, delle nostre auto. Benvenuti nel Mondo Porsche.

**MATTHIAS MÜLLER**

Chief Executive Officer Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG

## WELCOME ON BOARD

Innovazione, tradizione, qualità ed eccellenza. Sono i valori di riferimento, da sempre, del brand Porsche; sono i valori che alimentano la simpatia verso il Marchio e che sono linfa vitale per gli appassionati possessori delle nostre auto, siano esse storiche o moderne.

Infatti il mondo Porsche si fonda su una continuità di valori, di stile e design unici e riconoscibili senza dubbio alcuno. L'emozione che si prova nell'accarezzare le forme morbide di una 356 Coupè è pari a quella che si prova nel seguire le piacevoli linee di una 911 o di una Cayman. L'istinto sportivo, la brama di sana competizione ha un'accelerazione improvvisa alla vista di una 550 Spyder degli Anni 50 o di una nuova 911 GTS. Il piacere della sfida e della continua innovazione lega poi in modo incredibile l'ingegno del prof. Porsche e della ibrida Semper Vivus dei primi del '900 con la nostra prossima summa tecnologica, full Hybrid, la 918 Spyder.

Emozioni, sensazioni che insieme ai valori cardine della filosofia Porsche, diventano humus per la comunicazione regalando sincera e serena relazione interpersonale tra possessori, e non solo, delle nostre auto. Benvenuti nel Mondo Porsche.

**MATTHIAS MÜLLER**

Chief Executive Officer Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG



**PORSCHE**

# Porsche, dal cuore del Maggiolino

Piccole, leggere e vittoriose appena nate



#### Ferdinand Porsche

Dalle carrozze imperiali alla macchina per il popolo  
*From Imperial coaches to the "people's motor car"*

#### MM 1956

La Porsche 356 A 1500 GS guidata da Ernst Lautenschlager alla partenza  
*The Porsche 356A 1500 GS driven by Ernst Lautenschlager at the start*

#### MM 1957

Umberto Maglioli su Porsche 550 RS quinto assoluto al traguardo  
*Umberto Maglioli in a Porsche 550 RS fifth overall at the finish*

**S**in dagli esordi, oltre a mettere alla prova le auto in durissime gare, l'automobilismo è sempre stato un palcoscenico ideale dal quale pubblicizzare le qualità delle auto sportive Porsche agli occhi attenti del pubblico tecnico.

Inizialmente, nel 1949, furono gli stessi clienti Porsche, nelle loro 356, ad ottenere le prime vittorie nei rally, nelle gare su pista e nelle gare in salita. Grazie al buon rapporto potenza/peso, alle linee aerodinamiche ed alla enorme affidabilità, la Porsche 356 si affermò rapidamente come vera e propria dominatrice nelle classi di cilindrata più piccole. Non stupisce dunque che, presto, ambiziosi piloti privati cominciarono a partecipare con le loro Porsche alla Mille Miglia. Tra il 1952 ed ed il 1956, il marchio Porsche si consacrò come vincitore della Mille Miglia per le classi di cilindrata sino a 1600 cc. Leggendarie furono anche le partecipazioni della Porsche 550 Spyder, guidata alla vittoria da piloti quali Hans Herrmann, Herbert Linge, Wolfgang Seidel, Helmut Glöckler e Umberto Maglio. «





## PORSCHE: BORN OF THE BEETLE

**Small, light and victorious by birth** From the very outset, apart from being put to the test in tough racing conditions, motorsport was an ideal stage on which to showcase the qualities of Porsche sports cars before the gaze of the technical public. Initially, starting in 1949, it was Porsche customers in their Type 356 sports cars who notched up the first racing victories at rallies, racing circuits and hillclimb races. Thanks to its good power-to-weight ratio, streamlined aerodynamics and enormous reliability, the Porsche Type 356 quickly established itself as a real winner in the smaller displacement classes. There was no question that ambitious private drivers would soon be lining up in their Porsche for the Mille Miglia as well. Between 1952 and 1956 the Porsche brand established itself as the victor of the Mille Miglia in the displacement classes up to 1600 cmc. The appearances of the Porsche 550 Spyder also passed into legend, piloted to victory with drivers such as Hans Herrmann, Herbert Linge, Wolfgang Seidel, Helmut Glöckler or Umberto Maglio at the wheel. <<



**Home, Stuttgart-Zuffenhausen.**

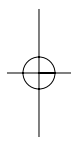
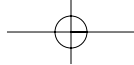
**Porscheplatz.**

**That says it all.**

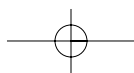
**The Porsche Museum.**

More info at [www.porsche.de/museum](http://www.porsche.de/museum)





PORSCHE



# 356 Coupé PORSCHE



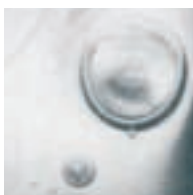
[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1950-1955

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1952

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Gran Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1488 cc



## MM 1952

*D'Inca Levis/Facca si classificano 54esimi assoluti e secondi di classe*

*D'Inca Levis/Facca finish 54<sup>th</sup> overall and 2nd in class*

A dieci anni di distanza dal debutto della prima Porsche 356, più di 25.000 automobili sportive erano già state prodotte negli stabilimenti di Stuttgart-Zuffenhausen, per arrivare al 1965 con la produzione di 77.766 vetture di questo tipo. Ma oltre a questi ottimi risultati numerici in termini di vendite, la 356 ha portato al marchio Porsche un altro vantaggio a lungo termine: dopo solo quindici anni, l'auto sportiva era già diventata un classico del settore automobilistico. Una delle pietre miliari era il vetro unico, senza barra centrale. Il cosiddetto "Knickscheibe" (vetro a V) testimonia il continuo sviluppo della linea del modello 356. Un altro fiore all'occhiello è rappresentato dall'introduzione, nel modello del 1952, del motore da 1,5 litri. Grazie all'aumento di cilindrata ed all'albero a gomito montato su cuscinetti a rulli, il motore raggiunse una potenza di 55 hp (40 kW) al regime di 5000 g/m. Chiunque aspirasse a una vettura addirittura più veloce, dal 1953 in poi, ordinava la 356 1500 Super che, grazie alla sua ottima aerodinamicità ed ai suoi 60 hp (44 kW), era in grado di raggiungere velocità massime che superavano i 180 km/h (112 mph).

Ten years on from the premiere of the first Porsche 356, more than 25,000 sports cars had already been produced in Stuttgart-Zuffenhausen; this was to rise to all of 77,766 vehicles of this type by 1965. But in addition to the good sales figures, there was also a long term benefit for the Porsche brand from the 356: after only a decade and a half the sports car had already become an automotive classic. A milestone was the one-piece windscreen without a centre bar. The so-called "Knickscheibe" (bent windscreen) testify the continuous development of the 356 model line. A further pinnacle was the introduction of the 1.5 litre engine for the 1952 model year. Thanks to increased displacement and a crank shaft mounted on roller bearings, the engine delivered 55 hp (40 kW) at 5,000 rpm. Anyone aspiring to an even faster car ordered the 356 1500 Super from 1953 onwards. Thanks to excellent aerodynamics and 60 hp (44 kW), a well run in 356 1500 Super was capable of top speeds in excess of 180 km/h (112 mph).

# 550 Spyder PORSCHE



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
 1953-1956

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
 1955

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
 Sport

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
 1498 cc



**MM 1955**  
 I tedeschi  
 Seidel/Glockler  
 arrivati all'ottavo  
 posto assoluto

*German  
 Seidel/Glöckler finish  
 8<sup>th</sup> overall*

Nel 1953, Porsche inaugurò la prima macchina sportiva progettata appositamente per le corse automobilistiche, la famosa 550 Spyder. In termini tecnici, la Spyder decappottabile era notevole per le sospensioni a ruote indipendenti, asse posteriore oscillante e barra di torsione. Oltre alle ottime caratteristiche di guida, l'altro obiettivo di primaria importanza era la leggerezza: la massa lorda, infatti, si aggirava sui 550 chilogrammi soltanto. Ora, quasi leggenda quanto la macchina stessa, è l'unità di propulsione, che divenne poi famosa come "motore Fuhrmann". I primi progetti per questo tipo di motore rivoluzionario, firmati dal progettista della Porsche Ernst Fuhrmann, risalgono al 1952. Nella costruzione di questo motore da 1,5 litri in lega leggera a quattro cilindri si sfruttarono completamente tutte le possibilità offerte dalla progettazione dei moderni motori da corsa: la somma di tutti gli ingredienti tecnici quali i quattro alberi a camme in testa con trasmissione ad asse verticale, doppia iniezione, albero a gomito con quattro cuscinetti e sistema di lubrificazione da otto litri con carter a secco, portò al raggiungimento della notevole resa di 110 hp (81 kW) al regime di 7800 g/m.

In 1953, in the guise of the Type 550 Spyder, Porsche unveiled the first sports car specially designed for motor racing. In technical terms, the open-top Spyder was notable for its independent wheel suspension along with a rear swing axle and torsion bar suspension. As well as excellent driving characteristics, lightweight construction was the overriding objective: the gross weight was only around 550 kilograms. Now almost as much a legend as the vehicle itself is the power unit that came to be known as the "Fuhrmann engine". The first drawings for the entirely new engine type, by the Porsche engineer Ernst Fuhrmann, are dated 1952. The possibilities afforded by modern racing engine design were exploited to the full in the building of the 1.5 litre light-alloy four-cylinder engine: The technical ingredients in the form of four overhead camshafts with vertical-shaft drive, dual ignition, a crankshaft with four bearings and an eight-litre dry-sump lubrication system produced a worthy 110 hp (81 kW) at 7,800 rpm.

# 356 Speedster PORSCHE



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1954-1955

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1955

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
GT

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1488 cc



**MM 1956**  
L'equipaggio  
tedesco  
von Saucken/Bialas  
sul podio, 64esimi  
assoluti

*German  
Saucken/Bialas on  
the podium,  
64<sup>th</sup> overall*

Nel 1953, l'importatore di macchine americano Max Hoffman si rivolse a Ferry Porsche con la richiesta di costruire una versione della Tipo 356 ad un costo contenuto che potesse essere offerta al prezzo base di listino di 3000 \$ USA. Poiché tale prezzo poteva essere ottenuto solo tagliando i costi di produzione, l'interno della "Speedster" (una contrazione di "speed" (velocità) e "roadster" (vettura leggera sportiva) fu lasciato molto spartano. Sedili anatomici leggeri e sportivi, un cruscotto modificato, portiere con finestrini laterali in plastica a scorrimento, un parabrezza ridotto ed un parapioggia leggero furono gli ingredienti vitali che permisero di rendere la 356 Speedster un'auto molto sportiva ma allo stesso tempo interessante dal punto di vista economico. Il suo eccezionale rapporto peso-potenza fece sì che questa roadster leggera diventasse l'ideale per le corse automobilistiche sportive più popolari. Ma la sua combinazione tra sportività e comodità adatta alla vita quotidiana, contribuì inoltre a connotare uno stile di vita, rivelatosi poi estremamente popolare tra molte celebrità hollywoodiane.

In 1953, American car importer Max Hoffman approached Ferry Porsche with the request to build an attractively priced version of the Type 356 that could be offered at a basic list price of 3,000 US dollars. Because the target list price could only be achieved by trimming production costs, the interior of the "Speedster" (a contraction of "speed" and "roadster") was left very spartan. Light sports bucket seats, a modified dashboard, doors with slide-in plastic side windows, a shortened windscreen and a thin rain top were the vital ingredients that made the 356 Speedster both attractively priced and very sporty. Its exceptionally good power-to-weight ratio made the lightweight roadster ideal for the very popular sports car races. But its combination of sportiness and everyday suitability also helped the 356 Speedster to build up an image as a lifestyle car, which proved immensely popular with many Hollywood film stars.

# 550 A Spyder PORSCHE



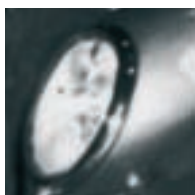
[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
**PRODUCTION YEARS**  
**1956-1957**

**PRIMA MM**  
**FIRST MM**  
**1957**

**CATEGORIA**  
**CATEGORY**  
**Sport**

**CILINDRATA**  
**CAPACITY**  
**1498 cc**



**MM 1957**  
 Heinz Schiller  
 classificatosi  
 11esimo assoluto

*Heinz Schiller, ranked  
 11<sup>th</sup> overall*

A partire dal 1953, la 550 Spyder gettò le basi per una lunga serie di spettacolari vittorie automobilistiche. Nel 1956 debuttò il modello successivo, la Porsche 550 A Spyder, costruita, invece che su un telaio piatto, su un telaio spaziale più leggero e molto più rigido, e con un motore dalla potenza di 135 hp (99 kW). Fu proprio guidando una Porsche 550 A Spyder che il 10 giugno 1956, tra la sorpresa generale, il pilota italiano Umberto Maglioli fece ritorno a Stuttgart-Zuffenhausen vincitore della Targa Florio. Con questa vittoria, la giovane azienda tedesca si assicurò fama in tutto il mondo, poiché era la prima volta che il pilota di una piccola vettura della classe di cilindrata fino a due litri riusciva a sconfiggere le grandi automobili molto più potenti di classi di cilindrata superiori. Alla velocità media di 90,9 km/h (56.48 mph) e con un distacco di quasi quindici minuti dal secondo classificato, Maglioli dominò letteralmente la competizione italiana.

Starting in 1953, the 550 Spyder laid the foundation for an extended run of spectacular racing victories. The successor model, the Porsche 550 A Spyder, made its debut in 1956, built on a lighter and significantly more rigid space frame instead of a flat frame and with an engine output of 135 hp (99 kW). Driving a Porsche 550 A Spyder, the Italian racing driver Umberto Maglioli returned to Stuttgart-Zuffenhausen as the surprise overall victor of the Targa Florio on 10 June 1956. The young Porsche company assured itself of worldwide recognition with this victory, it being the first time that the driver of a vehicle in the small racing category of up to two litres displacement had managed to defeat the significantly more powerful cars of the larger displacement classes. At an average speed of 90.9 km/h (56.48 mph) and a lead of almost 15 minutes over the second placed finisher, Maglioli literally outclassed the Italian competition.

## 1000 MIGLIA DI STORIA LEGGENDARIA BENVENUTI ALLA MILLE MIGLIA 2011

Ai cari amici della Mille Miglia 2011.

L'anno 2011 è contraddistinto da un anniversario di grande importanza: il mondo celebrerà i 125 anni dei veicoli a motore. 125 anni che sono stati influenzati in maniera incisiva dai marchi del Gruppo Volkswagen. 125 anni di mobilità, di progresso e soprattutto di fascino.

Non esiste probabilmente alcun altro evento dove tale fascino possa essere sperimentato così da vicino, come nel caso della Mille Miglia. Perché in nessun altro luogo la perfezione automobilistica viene portata sulla strada in maniera così appassionata, pura e autentica, come accade lungo il percorso di 1000 miglia da Brescia a Roma, e ritorno.

Audi, Bentley, Bugatti, Porsche e Volkswagen: questi marchi sono tutti leggende viventi nella tradizione della Mille Miglia. E anche quest'anno non fa eccezione. Il Gruppo Volkswagen metterà in campo 14 classiche per scrivere ancora un capitolo della storia di questa corsa automobilistica.

Vi do il mio caloroso benvenuto alla 84esima partenza di una leggenda dell'automobile, all'evento di rally più straordinario e ricco di tradizione al mondo. Con particolare entusiasmo attendo la vostra partecipazione alla tre giorni di eventi carichi di emozione e velocità.

**STEPHAN GRÜHSEM**  
Capogruppo Volkswagen Group

## 1,000 MILES OF LEGENDARY MOTOR RACING HISTORY. WELCOME TO THE MILLE MIGLIA 2011

Dear friends of the Mille Miglia 2011.

The year 2011 is marked by an extremely important anniversary: the world will be celebrating 125 years of motor vehicles. 125 years that have also been decisively influenced by the brands of the Volkswagen Group. 125 years of mobility, progress and, above all, fascination.

There is probably no other event at which this fascination can be experienced at such close quarters than at the Mille Miglia. Because, nowhere else is automobile perfection brought out on to the roads in such a passionate, pure and authentic way than on the 1,000 mile route from Brescia to Rome and back.

Audi, Bentley, Bugatti, Porsche and Volkswagen – these brands are all living legends of the Mille Miglia tradition. And this year is no exception. The Volkswagen Group will be fielding 14 classics to write yet another chapter in the history of motor racing.

I warmly welcome you to the 84th start of an automobile legend. To the most wonderful and traditional rallye event in the world. And I'm particularly looking forward to you joining me for three eventful days simply packed with excitement and speed.

Best regards,

**STEPHAN GRÜHSEM**  
Chief Representative Volkswagen Group



# Una storia di successo, dalla Germania nel mondo

Dall'idea, al celebre marchio,  
al Gruppo mondiale



All'inizio, due furono i principali responsabili del successo di Volkswagen: prima di tutto, Ferdinand Porsche, che può essere giustamente considerato la mente geniale del suo secolo nel settore della costruzione delle automobili. Egli progettò e costruì la Volkswagen Beetle, l'auto che venne prodotta nel maggior numero di esemplari al mondo.

Il secondo autore di questa storia di successo è Heinrich Nordhoff: in qualità di direttore generale, che fece della Volkswagen il maggiore produttore di auto in Europa. Esportò il Maggiolino in tutto il mondo e rimase fedele al concetto tecnico di quest'auto: motore boxer, posteriore, raffreddato ad aria. Questa divenne la piattaforma sulla quale fu costruita una intera gamma di modelli, dal furgoncino Volkswagen all'elegante Karmann Ghia.

L'inizio degli anni '70 segnò un momento di drastici cambiamenti e l'avvento di una nuova era per la Volkswagen: vennero lanciati i modelli Passat, Scirocco e Golf. Fu allora che si definì la direzione che ha portato direttamente ai giorni nostri: Golf resta, ancor oggi, la migliore auto nella sua categoria e da allora ad essa si sono unite altre serie di modelli, anche nelle classi superiori. Non può esistere futuro senza passato: questa storia gloriosa ha preparato la strada alla Volkswagen per diventare la più grande azienda automobilistica al mondo. «

Maggiolini sulla pista di collaudo della Volkswagen a Wolfsburg  
*Beetles on the Volkswagen test track at Wolfsburg*

Immagine d'epoca, fine anni '50, simbolo del successo commerciale  
*Period photo (end of '50s), symbol of commercial success*





## A GLOBAL SUCCESS STORY BORN IN GERMANY

**From idea to famous brand, to global Group**

At the beginning, two men were chiefly responsible for the success of Volkswagen: first of all, Ferdinand Porsche, who can justifiably be considered the genius of the century in the field of automobile construction. He conceived and constructed the Volkswagen Beetle – the car with the highest production figures the world has ever seen.

The second author of this story of success: General Manager Heinrich Nordhoff made Volkswagen the biggest automobile manufacturer in Europe. He exported the Beetle around the world and adhered to the technical concept of the car: the engine is a boxer; it is rear-mounted and air-cooled. This became the basic platform for a whole range of models: from the Volkswagen Bus to the elegant Karmann Ghia.

The beginning of the 1970s showed a scene of drastic change and the onset of a new era at Volkswagen: the Passat, the Scirocco and the Golf were launched. This was the time that defined the direction leading directly to the present day: even today, the Golf remains the best in its class and has since been joined by other model series that now extend well into the premium class. There can be no future without the past: this glorious history has paved the way to Volkswagen becoming the world's largest automobile concern. <<



TECHNICAL DEVICES  
HAVE A STANDBY MODE.  
PEOPLE NOW, TOO.



## The new Eos. The time-off car.

Sometimes you need to start things – to switch off. The new Eos, for example. Getting in is already pure relaxation and thanks to keyless access also possible without a key. After that, almost everything is possible to clear your head again. And while you're recharging your battery, the efficient TSI® engines ensure less refuelling stops.



Das Auto.

# Type 11 VOLKSWAGEN



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1946- 1953

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1952

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
1131 cc

**MM 1953**

Gli italiani  
Corti/Centenari alla  
partenza

*The Italians*  
Corti/Centenari at  
the start

Il nome dice tutto: 'Volkswagen' significa letteralmente 'Automobile per la gente'. Ed il Beetle (Maggiolino) è davvero all'altezza di questo nome: nessun'altra macchina al mondo è stata prodotta in così gran numero. Al 2003, sono usciti dalle linee produttive più di 21 milioni di esemplari.

È stata costruita dal Professor Ferdinand Porsche: l'idea era quella di una macchina leggera, a 4 posti, che raggiungesse i 100 km/h e che fosse in grado di salire pendenze del 30 per cento. Questo era sufficiente per passare da A a B in modo conveniente. Tuttavia, c'era molto di più a venire: successivamente il Maggiolino ha dimostrato di possedere in modo caratteristico i geni dell'auto sportiva.

Si può dire per certo che la sua carriera sportiva internazionale iniziò alla Mille Miglia. Nel 1952, un Maggiolino 1100 con a bordo Mordacci e Centenari si presentò alla rampa di partenza a Brescia, ma purtroppo non riuscì a completare la gara. Nel 1953, la squadra di Corti e Centenari terminò con successo la corsa con un tempo totale di 16.59.59, piazzandosi al 222esimo posto con un maggiolino 'Ovali' (chiamato così dalla forma del suo vetro posteriore).

The name says it all: the translation of 'Volkswagen' actually means 'Car for the people'. And the Beetle really lives up to this name: no other car in the world was produced in such large numbers. By 2003, over 21 million examples had rolled off the lines.

It was constructed by Professor Ferdinand Porsche: the idea was a car that is light, seats four, reaches 100 km/h and can climb hills with gradients of 30 per cent. That was enough to get conveniently from A to B. However, there was more to come: in the course of its life, the Beetle often proved it had distinctively sporting genes. It may by all means be said that its international sporting career began at the Mille Miglia. In 1952, a Beetle 1100 crewed by Mordacci and Centenari rolled off the starting ramp at Brescia, but unfortunately failed to finish the race. In 1953, the team of Corti and Centenari successfully completed the course in an overall time of 16:59:59 and took 222nd place in an 'Ovali' Beetle (named after the shape of its rear window).



"VOLANDO CON  
LA ROMA-MILANO  
ARRIVO PRIMA DELLE 9  
E HO TUTTO IL GIORNO  
PER LAVORARE E  
TORNARE COMODAMENTE  
A CASA LA SERA."

Emiliano Rossi  
Imprenditore

FINO A 70 VOLI GIORNALIERI, UNO OGNI 15 MINUTI NELLE ORE DI PUNTA. INOLTRE, ORARI STUDIATI PER ANDARE E TORNARE COMODAMENTE IN GIORNATA CON 23 VOLI ENTRO LE 9:30 E 15 VOLI DALLE 19:00 ALLE 21:00. ROMA-MILANO. MUOVIAMO CHI MUOVE L'ITALIA.

ROMAMILANO  
MILANOROMA

alitalia.com | 06.2222



## UN LEGAME DI PASSIONE CON LA STORIA

Oggi è il giorno che tanto abbiamo atteso con grandi aspettative. Per la quinta volta, dopo una pausa di due anni, Audi Tradition è nuovamente iscritta alla Mille Miglia. A Brescia, la mattina prima della partenza, il nervosismo cresce con il passare delle ore, fino a che giunge il momento della verità allorché, la sera, le prime vetture scendono la rampa di partenza e si perdono nella notte. Ovunque appaiano, le nostre auto storiche vengono salutate con calore da migliaia di spettatori, sia nella vasta distesa della campagna, sia nelle varie città considerate tra i luoghi più affascinanti del mondo. Ma perché descrivere ancora la Mille Miglia? In fondo è un evento che non ha bisogno di presentazione.

Audi Tradition con la sua iscrizione alla Mille Miglia 2011 recupera l'eredità lasciata dalla DKW. Due auto sportive DKW Monza del 1957 partiranno dalla rampa di Brescia, così come tre modelli DKW F 91 costruiti nel 1954. È stato con un'automobile come queste, con una potenza di soli 34 bhp (cavalli motore britannici) del motore da 900 cc, che il pilota di Düsseldorf Hans Meier vinse per la sua categoria la Mille Miglia - ad una incredibile velocità media di quasi 105 km/h. Chi lo sa? Nei prossimi giorni potremmo persino uguagliare la prestazione di Hans Meier!

**THOMAS FRANK**  
Responsabile Audi Tradition

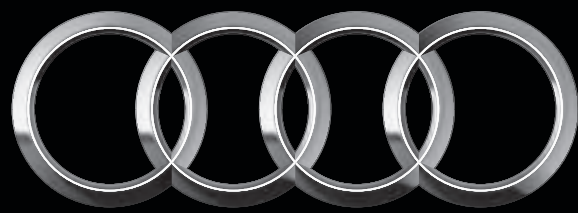
## A BOND OF PASSION WITH HISTORY

Dear Friends of the Mille Miglia,

Today is the day we have been looking forward to with such keen anticipation. For the fifth time in all, after a break of two years, Audi Tradition has once again entered for the Mille Miglia. In Brescia on the morning before the start, everyone gets increasingly nervous as the hours pass, until the moment of truth is reached in the evening and the first cars roll down the ramp and set off into the night. Wherever our historic cars appear, they are welcomed by many thousands of spectators – out in the broad expanse of the countryside and in towns that rank among the most attractive anywhere in the world. But why describe the Mille Miglia in any more detail? After all, it is an event which needs no introduction.

Audi Tradition is recalling its DKW heritage with its entry for the 2011 Mille Miglia. Two DKW Monza sports cars dating from 1957 will leave the starting ramp in Brescia, and also three DKW F 91 models built in 1954. It was in a car such as these, with a power output of only 34 bhp from its 900 cc engine, that the Düsseldorf driver Hans Meier won his class in the Mille Miglia - at an incredible average speed of almost 105 km/h. Who knows? In the next few days we may even equal Hans Meier's performance!

**THOMAS FRANK**  
Head of Audi Tradition



**Audi**

# La catena del valore su strada

## L'unione dei quattro cerchi nella storia delle quattroruote tedesche

La Auto Union AG, nota ora come Audi, era una casa automobilistica tedesca avente sede in Sassonia, nata dalla fusione tra le società Audi, DKW, Wanderer ed Horch, ciascuna ben rappresentata dal logo della Casa, che raffigura quattro cerchi collegati tra loro.

La Wanderer è la prima tra le quattro a vedere la luce, essendo stata fondata nel 1885 per produrre veicoli a tre ruote, e iniziando solo nel 1913 a produrre auto di piccole dimensioni. La Horch è stata invece fondata nel 1899 da August Horch, espulso poi dal Comitato direttivo nel 1909 e costretto a lasciare la società. Horch investì il denaro guadagnato in una nuova fabbrica di automobili; non potendo però per motivi legali utilizzare il proprio nome, egli decise di utilizzare la sua traduzione in Latino, cioè Audi (= "ascolta"). La fondazione della DKW risale invece al 1907.

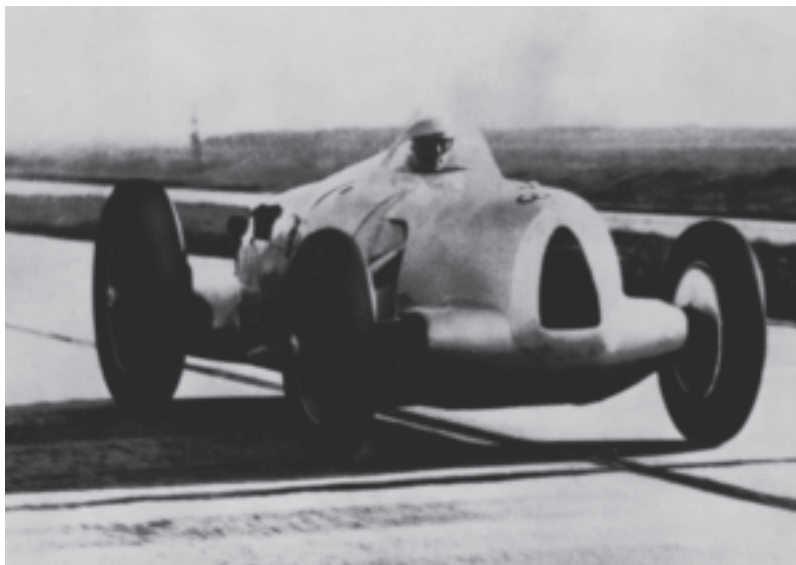
La predisposizione sportiva è la caratteristica costante della storia dell'Auto Union, grazie alla presenza attiva di Jørgen Skaftø Rasmussen, fondatore della DKW, pioniere conclamato dei motori a due tempi, e al contributo di Ferdinand Porsche e di Arnold Zoller.

Prima della guerra, tra il 1927 ed il 1930 la Casa vinse tre titoli europei motociclistici per la classe 175 cc, e quattro titoli tra il 1934 ed il 1939 per la classe 250 cc, vincendo nello stesso anno anche il titolo per la classe 350 cc. L'Auto Union non fu più in grado di ripetere l'impresa nel dopoguerra,

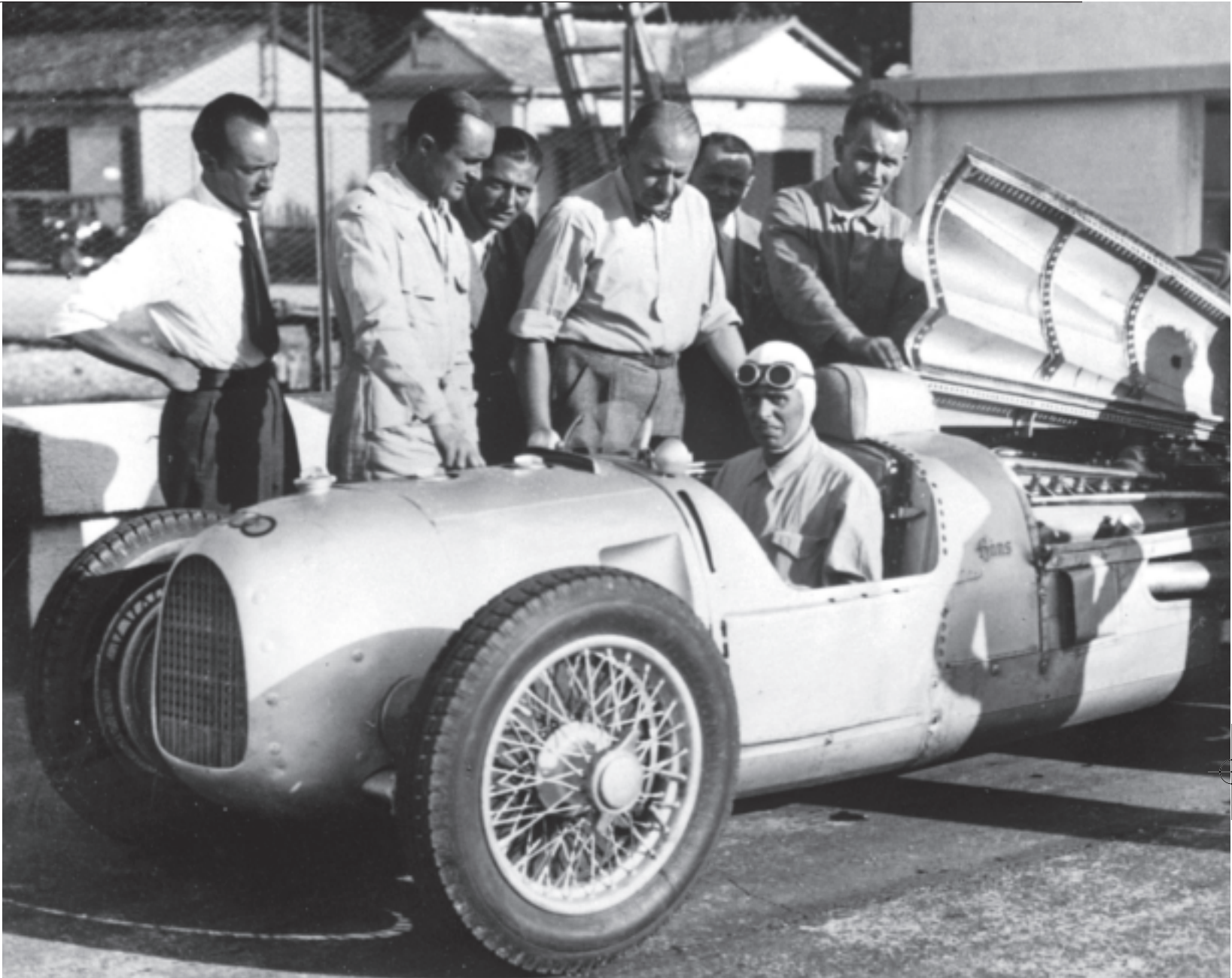
quando la Germania poté partecipare nuovamente ai Campionati. Toccava ora tuttavia alla NSU, che nel 1969 si fuse con l'Auto Union, diventando così Audi Auto Union AG, vincere nel 1953 il titolo Costruttori per la classe 250 cc, e, sempre nel 1953, tre volte il titolo mondiale Piloti per la classe 350 cc, vinto poi ancora due volte tra il 1953 ed il 1955 per la classe 250 cc. Per quanto riguarda invece le auto, l'Auto Union, con la sua originale vettura a motore posteriore, riuscì a conquistare complessivamente nove vittorie, dieci secondi posti e tre terzi posti. «

**1937**  
Auto Union  
Weltrekordwagen  
The Auto Union  
Weltrekordwagen

**Achille Varzi**  
prova la macchina  
Auto Union del  
corridore tedesco  
Hans Von Stuck con  
lui nella foto  
*Achille Varzi tries the  
Auto Union of the  
German driver  
Hans Von Stuck, also  
seen in the photo*







## THE CHAIN VALUE ON THE ROAD

### The four rings union in the fourwheels German history

Auto Union AG, now known as Audi, was a German car manufacturer founded in Saxony in 1932 as the result of the merger of Audi, DKW, Wanderer and Horch, each represented by one of the four linked circles making up the logo of the new company. Wanderer, the oldest of the four, was founded in 1885 as a manufacturer of velocipedes and began producing small cars in 1913. Horch was founded in 1899 by August Horch to build automobiles, but in 1909 he was ousted by the board of directors and obliged to leave the firm. The inventor invested the money he received in a new car factory, but as for legal reasons he could not use the Horch name he chose its Latin translation, Audi. The DKW firm instead dated back to 1907. A sporting vocation had been a constant feature of Auto Union's history thanks to the active presence of Jørgen Skafte Rasmussen, the founder of DKW and recognised as a pioneer of high performance two-stroke engines, and the contributions of Ferdinand Porsche and Arnold Zoller. Before the war DKW won three 175 cc European motorcycle titles between 1927 and 1930 and 4 in the 250 cc class between 1934 and 1939, the year in which it also won the 350 cc title. The firm was unable to repeat this success when Germany was allowed to compete in the post-war period, but it was now the turn of NSU (which merged with Auto Union GmbH in 1969 to become Audi NSU Auto Union AG) to win the constructors' title in the 250 cc category in 1953 and three 350 cc and two 125 cc world riders' titles between 1953 and 1955. With regards to cars, between 1934 and 1939, Auto Union conquered nine victories, ten 2nd places and nine 3rd places with its original rear-engined cars.

«

Traditionally ahead  
of our time.



AUDI - Joint Presenting Sponsor of the Mille Miglia.

1000  
MIGLIA >

**125 years of the car. More than 100 years of Audi.  
Always ahead of our time.**

*Right from the dawn of the automobile era, we were achieving breathtaking speed records with the Auto Union Type C. Today, a century and numerous future-oriented developments later, we are setting the standard once again with the new Audi A6 saloon - and this time again with lightweight construction. We at Audi are proud to have played a decisive role in shaping the history of the car for more than 100 years - and we are proud to continue to do so in the future. It's not for nothing that we follow the mission statement: Vorsprung durch Technik.*



**Audi**  
Vorsprung durch Technik



## DKW F91 3=6 AUDI



[D]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1953-1959

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1954

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Turismo

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
896 cc



**MM 1955**  
Kostas Spiliotakis e  
E. Spiliotakis,  
Categoria Turismo  
Speciale, ottavi nella  
classe fino a 1300 cc

*Kostas Spiliotakis  
and E. Spiliotakis,  
Turismo Speciale  
category,  
8<sup>th</sup> in the 1300 cc  
class*

Nel 1916 l'ingegnere di origini danesi Jørgen Skafte Rasmussen aveva costituito in Sassonia la DKW (Dampf Kraft Wagen) e nel 1919 era passato dal costruire motori a vapore, a quelli a due tempi (Des Knaben Wunsch), successivamente applicati alle motociclette (Das Kleine Wunder), sempre in linea con l'acronimo sociale. Nel 1929 la DKW era una delle più grandi industrie motociclistiche mondiali. La crisi ridusse drasticamente la vendita di moto nel 1930 ma la DKW, per sfruttare le capacità produttive, aveva presentato nel 1928 la P15 e nel 1931 la F1, sempre con motore a due tempi, ma a trazione anteriore (Frontantrieb) e nel 1932 la Sonderklasse (categoria speciale) a quattro cilindri a V, sempre a due tempi, identificata, poi, dalla sigla 4=8 a significare che il 4 cilindri forniva teoricamente la stessa potenza di un 8 a 4 tempi di pari cilindrata. Nel 1950 riprese la produzione in un nuovo stabilimento di Dusseldorf con il modello F89, meccanicamente poco dissimile da quelli d'anteguerra, e nel 1953 fu presentata la F91 3=6 Sonderklasse a tre cilindri due tempi, evoluzione della F9 del 1940. Nel 1954 la prima apparizione della F91 alla MM con un incoraggiante 70esimo assoluto e l'ottavo posto nella sfavorevole classe Turismo fino a 1300 cc.

The Danish engineer Jørgen Skafte Rasmussen had founded DKW (Dampf Kraft Wagen) in Saxony in 1916 and in 1919 had turned from steam power to two-stroke internal combustion engines (Des Knaben Wunsch) that were later fitted to light motorcycles (Das Kleine Wunder), the company acronym continuing to be appropriate. By 1929 DKW was one of the world's leading motorcycle manufacturers. The depression drastically reduced sales in 1930, but in order to exploit its production capacity DKW presented the P15 in 1928, the F1 in 1931, both with two-stroke engines and front-wheel drive (Frontantrieb), and the Sonderklasse (Special category) in 1932 with a V-4 two-stroke engine designated as the 4=8 to signify that the 4-cylinder unit theoretically offered the same power output as an eight-cylinder four-stroke of the same displacement. Production was restarted in 1950 in a new factory in Dusseldorf with the F89 model, mechanically similar to the pre-war machines, while 1953 saw the presentation of the F91 3=6 Sonderklasse with a three-cylinder two-stroke engine developed from the F9 of 1940. The F91 made its MM debut in 1954 with an encouraging 70th place overall and 8th in the unfavourable 1300 cc Touring class.



## GRANDI AUTO DOMINATRICI IN EUROPA

Le Bentley da corsa degli anni '20 sono state un simbolo che ha dominato i circuiti d'Europa riportando successi favolosi, in particolare a Le Mans (dove abbiamo vinto 5 delle 8 'Vingt-Quatre Heures du Mans') e a Brooklands dove siamo stati il marchio di maggior successo. Nel 1930 il presidente Woolf Barnato e l'impetuoso 'Bentley Boy' Tim Birkin iscrissero un modello 'Blower' Bentley da 4 1/2 litri per sfidare l'Alfa Romeo, uno dei loro acerrimi rivali, nel loro stesso 'cortile'. La Blower era stata iscritta ma, per qualche sconosciuta ragione, essa non prese parte alla gara... Bentley Motors è sempre orgogliosa di ricordare agli appassionati il suo leggendario passato, ma è altrettanto orgogliosa del glorioso futuro che sta costruendo per l'azienda, come risultato del grosso investimento e dello sviluppo realizzato sotto la direzione della società madre Volkswagen AG a partire dal 1998. Le sport berlina e le coupé che oggi vengono costruite a mano presso il quartier generale di Crewe (Inghilterra) rimangono fedeli alle vittoriose macchine da corsa del fondatore 'W.O.' Bentley, pur conformandosi ai nuovi standard di comfort e raffinatezza richiesti dal settore delle auto di lusso.

La Mille Miglia 2011 vedrà una delle Bentley storicamente più rappresentative, la stessa 4 1/2 litri 'Blower' del 1929 che fu iscritta nel 1930, correre orgogliosamente accanto alle sue equivalenti moderne. Sarà infatti supportata dal nuovo modello 2011 di Continental GT. Sono ansioso di raccogliere le redini lasciate dal mio predecessore.

**HERR DÜRHEIMER**

Chairman & Chief Executive Bentley Motors Limited

## CARS THAT DOMINATED EUROPE

The iconic racing Bentleys of the 1920's dominated Europe's race tracks with particular successes at Le Mans (where we won 5 of the first 8 'Vingt-Quatre Heures du Mans') and Brooklands where we were the most successful racing marque. However, in 1930 Chairman Woolf Barnato and dashing fellow 'Bentley Boy' Tim Birkin entered a 4 1/2 litre 'Blower' Bentley to take on one of their arch rivals Alfa Romeo in their own 'back yard'. Whilst the Blower was entered, for some unknown reason it did not actually race... Bentley Motors is always proud to remind aficionados of our fabled past, but is equally proud of the glorious future we are forging for the company as a result of the major product investment and development that has taken place under parent company Volkswagen AG since 1998. The sporting saloons and coupes that are hand built at the Crewe (England) headquarters today remain true to the successful racing machines of founder 'W.O.' Bentley whilst also setting new standards in refinement and comfort in the luxury automotive sector. The 2011 Mille Miglia will see one of the most iconic Bentleys in history, the same 1929 4 1/2 litre 'Blower' that was entered in 1930 running proudly alongside its modern counterparts, as it will be supported by a 2011 new model Continental GT. I am looking forward to picking up the reins where my predecessor left off.

**HERR DÜRHEIMER**

Chairman & Chief Executive Bentley Motors Limited



**BENTLEY**

# Quei formidabili Bentley boys

La sfida della Mille Miglia ora è possibile



Nel corso degli anni '20, la Bentley aveva conseguito numerose vittorie sui circuiti da corsa del Nord Europa, ma nel 1930 due dei migliori piloti di questa Casa, il Presidente di Bentley Motors Capitano Woolf Barnato, e Tim Birkin, padre della Bentley 'Blower', decisero di affrontare uno dei principali rivali, l'Alfa Romeo, sfidandolo "a casa sua". Iscrissero pertanto alla Mille Miglia l'autovettura preferita di Birkin, la Bentley Blower 4 1/2 Litre Supercharged, l'auto No. 2 del Blower Team, con Telaio Nr. HB. 3403, Targa Nr. UU 5872. Delle 4 Blowers che gareggiarono nel team Birkin-Padgett, questa era quella con l'assetto abituale di Birkin ed era

l'auto con la quale egli aveva vinto, in quello stesso anno, la famosa battaglia contro la Mercedes Kompressor di Caracciola e Werner nella 24 Ore di Le Mans. L'articolo pubblicato su The Daily Mail il 23 gennaio riassume l'eccitazione scatenata da questo avvenimento, che segnava la prima partecipazione inglese alla Mille Miglia. Nell'articolo pubblicato sulla rivista 'The Light Car and Cycle Car' Magazine dell'11 aprile, compare la notizia che Barnato e Birkin si erano ritirati dalla gara, ma non veniva fornita nessuna motivazione per questa decisione. Quella stessa auto parteciperà quest'anno alla corsa, come già successe nel 2005: l'ambizione di Barnato e Birkin viene così soddisfatta, 75 ed 81 anni dopo la loro iscrizione iniziale. «

Il famoso driver inglese Sir Henry "Tim" Birkin, i giornali con le sue gesta eroiche e alla guida della Blower Bentley *The famous British driver Sir Henry "Tim" Birkin, newspapers reporting his heroic feats, at the wheel of a Blower Bentley*

Nell'altra pagina: il pilota Woolf Barnato, altro celebre "Bentley Boy" *Next page: Woolf Barnato, another famous "Bentley Boy" driver.*







#### THAT FORMIDABLE BENTLEY BOYS

**Mille Miglia:** Bentley achieved numerous triumphs on the race circuits of Northern Europe throughout the 1920's, but in 1930 two of the Marque's best known drivers, Bentley Motors' Chairman Captain Woolf Barnato, and Tim Birkin, father of the 'Blower' Bentley, decided to take the fight to one of their principal rivals, Alfa Romeo, on their 'home ground'. They entered Birkin's favourite 4 1/2 Litre Supercharged Bentley, the No. 2 Blower Team car, Chassis No. HB. 3403,

Registration No. UU 5872 for the 1000 mile race. Of the 4 Blowers that raced in the Birkin-Padgett team, this was Birkin's usual mount, and was the car in which he famously battled the Kompressor Mercedes of Carraciola and Werner in the Le Mans 24 Hour race that same year. The Daily Mail article of 23rd January summed up the excitement felt at this, the first British entry into the Mille Miglia. In an article in 'The Light Car and Cycle Car' Magazine on 11th April it was reported that Barnato and Birkin had withdrawn from the race, although no real reason is given for the decision. The very same car will be taking part this year, as it did in 2005, so Barnato and Birkin's ambition has been fulfilled, just 75 and 81 years after they originally entered. <<



Power with refinement. Racing with style. Only Bentley combines these seeming contradictions into a refined driving experience at the pinnacle of British motoring. May we present the all-new Bentley Mulsanne – the opposite of mass production.

Handcrafted and engineered in Crewe, England, this all-new grand tourer elevates motoring to a whole new level. For more information, visit [www.bentleymotors.com](http://www.bentleymotors.com).

Bentley Motors Limited 15, Farnborough Road, Crewe, Cheshire, CW1 3PL, UK. For information call +44 (0) 1270 535032 or visit [www.bentleymotors.com](http://www.bentleymotors.com). The name 'Bentley' and the 'B' in wings device are registered trademarks. © 2010 Bentley Motors Limited. Model shown: Bentley Mulsanne.

*Refined by our heritage. Inspired by the future.  
The all-new Bentley Mulsanne.*

REFINED BY OUR HERITAGE.  
INSPIRED BY THE FUTURE. THE ALL-NEW BENTLEY MULSANNE.



4<sup>1/2</sup> litre s/c BENTLEY

[GB]

**ANNI DI PRODUZIONE**  
PRODUCTION YEARS  
1929

**PRIMA MM**  
FIRST MM  
1930

**CATEGORIA**  
CATEGORY  
Sport

**CILINDRATA**  
CAPACITY  
4398 cc



**MM 1930**  
Iscritta alla MM del 1930, per problemi burocratici, questo modello non riuscì neanche partire per l'Italia

*Although entered for the 1930 MM, this model didn't even manage to set out for Italy, due to problems of red tape*

Sir Henry (Tim) Birkin Bt, ex pilota di caccia della Prima Guerra Mondiale nonché 'Bentley Boy', decise che sovralimentare la Bentley da 4,5 litri avrebbe potuto fornirle le doti necessarie per competere con la 'Kompressor' della Mercedes. Trovando uno sponsor nell'On. Dorothy Paget, favorevole alla creazione di una buona squadra da corsa inglese, venne fondata la Birkin Blowers. Contro il parere di W.O. Bentleys, vennero costruite nelle officine di Welwyn quattro automobili da corsa.

La UU 5872, nota anche come la n° 2, è una vettura sportiva da turismo, a 4 posti, con un telaio piccolo e carrozzata Vanden Plas, costruita appositamente per le gare. È una delle Bentleys più famosa, rara e preziosa, oltre ad essere uno spettacolo per gli occhi.

Forse, la sua corsa più famosa è stata la 24 Ore di Le Mans del 1930. Birkin vi partecipò con tre Blowers e Chassagne, pilotando la n° 9, UU 5872. Riuscì a stare al passo con la Mercedes fino a che questa si ritirò all'82esimo giro. Purtroppo anche Birkin dovette ritirarsi quando gli mancavano poco più di quattro ore, a causa di una valvola rotta. Nel corso del 2000, l'azienda acquistò la vettura da un privato.

Sir Henry (Tim) Birkin Bt, ex-WW1 Fighter pilot and 'Bentley Boy' decided that supercharging Bentley's 4,5 litre would give it the necessary performance to compete with the 'Kompressor' Mercedes. The Hon Dorothy Paget was keen to sponsor a successful British racing team and they created the Birkin Blowers. Four Team race cars were built, against W.O Bentleys wishes, at the Welwyn workshop; UU 5872 is known as N. 2, and is a short chassis, Vanden Plas bodied four seat sports tourer, built for racing. This is one of the most campaigned, rarest, most valuable Bentleys and a treat to behold.

Perhaps, it's most famous race was the 1930 Le Mans 24 hour race. Birkin entered 3 Blowers with himself and Chassagne driving N. 9, UU 5872. He maintained the pressure on the Mercedes until it retired on the 82nd lap. Sadly Birkin was also to retire with a little over 4 hours left to run due to a broken valve. The company acquired the car from a private owner during 2000.

**RDSMOBILE**

# SCARICA GRATIS L'APPLICAZIONE RDS ANDROID PER SAMSUNG.

**E VIVI CON NOI OGNI EMOZIONE  
DELLA TUA GIORNATA.**



TRIM/ITALIA

## UNISCITI ALLA COMMUNITY.

**GRANDI SUCCESSI AL 100% SEMPRE CON TE.**

Vai su [rds.it](http://rds.it), scopri come scaricare l'applicazione RDS Android per Samsung e avere sempre il mondo di RDS in mano, con la community, la playlist, le classifiche e i podcast. Non solo. Potrai partecipare ai giochi RDS ed essere sempre aggiornato sugli eventi e spettacoli di maggior rilievo e sui tuoi protagonisti preferiti. Potrai commentare e votare le tue canzoni ed interagire in ogni momento con la tua radio preferita. Con RDS sei sempre nel cuore della musica.

**RDS INSIEME A TE.**

**TRASMETTIAMO VOGLIA DI PARTECIPARE.**





**SIAMO STATI  
I PIONIERI DELLE  
CONNESSIONI  
SENZA FILI.**

**ACEA È LEADER NELLA COSTRUZIONE DEL FUTURO.**

Cento anni di know-how, una rete di acquedotti di oltre 46.000 km e acqua di qualità distribuita ogni giorno ad 8 milioni di italiani. Questa è la realtà di Acea. Una realtà all'avanguardia che fa bene all'ambiente, alla popolazione, al futuro.



L'acqua, l'uomo, la tecnologia.

[www.aceca.it](http://www.aceca.it)

# Altre vetture storiche alla ribalta della Mille Miglia

**T**ra le novità introdotte nel regolamento sportivo a partire dall'edizione 2008 della Rievocazione della Mille Miglia, vi è la decisione non solo di un maggiore rigore nel rispetto del bando d'appalto, che limita ai soli modelli che hanno partecipato alle Mille Miglia di velocità dal 1927 al 1957 la possibilità di candidarsi, ma anche la scelta di premiare i concorrenti che si iscriveranno con un esemplare che ha partecipato a una delle ventiquattro edizioni con un bonus di un decimo di punto da aggiungere al coefficiente che è stato calcolato per il modello, in base al suo primo anno di partecipazione, alla categoria e alla classe di cilindrata. L'assegnazione del bonus si basa sulla presentazione da parte del concorrente di documentazione oggettivamente incontrovertibile e d'epoca, attestante la partecipazione della sua specifica vettura a una edizione della Mille Miglia di velocità (1927-1957).

Nell'esaminare le schede d'iscrizione si è rilevato che i concorrenti hanno frainteso alcune delle domande poste. Per documentazione oggettiva si intende solamente e unicamente:

- > copia della scheda d'iscrizione d'epoca, reperibile nell'archivio del Museo della Mille Miglia, nella quale sia riportato, oltre al numero di edizione, l'equipaggio e il modello, il numero di telaio o almeno il numero di targa, nel qual caso è necessario un estratto cronologico o la copia del libretto per accertarne il numero di telaio;
- > in alternativa, una foto d'epoca della vettura durante una Mille Miglia nella quale, oltre al numero di gara, sia leggibile il numero di targa accompagnata, come sopra, dall'estratto cronologico o dalla copia del libretto.

L'elenco che segue è quello delle vetture che hanno in tutto, o in massima parte, soddisfatto i requisiti richiesti.

## OTHER CLASSIC CARS ON FRONT STAGE AT THE MILLE MIGLIA

Among the novel features in the sports regulations starting from 2008's Mille Miglia revival-over and beyond the rigor applied to keep entries to models which have participated in the Mille Miglia speed races from 1927 to 1957-is the decision to reward the participants who enter a car which has actually participated in those first twenty-four Mille Miglia races. This bonus takes the form of a tenth of a point to be added to the car's race coefficient, calculated per model on the basis of its first year of participation, its category and its cubic capacity. To be assigned a bonus, the participant must provide uncontroversial historic evidence showing that his specific car participated in a Mille Miglia race from 1927 to 1957. Looking at the entry forms, several common misunderstandings appear. Basically, the only required documentation is one of the following:

- > A copy of the car's entry form of the time, available in the Mille Miglia archives, which shows which year the car raced, the crew and the model, the chassis number or at least a license plate number (in this case, a chronological extract will also be required or the copy of the car's papers, in order to verify the car's chassis number).
  - > In alternative, it is sufficient to provide a photo of the times, showing the car in a Mille Miglia, in which the race number and license plate are clearly visible, along with as above, the chronological extract or a copy of the car's documents.
- The list below shows the cars which have satisfied these requirements, totally, or in part, thereby proving that these cars racing in today's Mille Miglia are the actual Mille Miglia cars from the past.

# Altre vetture storiche

## elenco

Abarth 204A  
 AC Ace Bristol  
 Allard J2  
 Arnolt Bristol Bolide  
 Aston Martin Ulster  
 Aston Martin DB3  
 Aston Martin DB3  
 Aston Martin DB2/4  
 Aston Martin DB3 S  
 Cooper Jaguar T33  
 Ermini Fiat Sport Siluro  
 Ermini 357  
 Ferrari 212/225 Export  
 Ferrari 166MM/195S  
 Ferrari 212 Export  
 Ferrari 500 Mondial  
 Ferrari 250 GT  
 Fiat OttoVu  
 Fiat OttoVu  
 Fiat 1100 S  
 Fiat 1100 S  
 Fiat Motor RG 1  
 Fiat Pininfarina 1100 GT  
 Fiat 8V Zagato  
 Ford Thunderbird  
 Gilco Mariani Fiat 1100 Sport  
 Healey Elliott  
 Lancia Aurelia B20 II serie  
 Maserati A6G/2000  
 MG A 1500  
 MG A 1500  
 MG K3 Magnette  
 Morettini Fiat 508 S  
 OM 665 SS MM  
 OM 665 SS MM  
 OSCA MT4  
 OSCA MT4  
 OSCA MT4  
 Siata Fiat 1100  
 Talbot AV 105 Team Car

## Abarth 204A



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1950-1955	1950	Sport	1089 cc

Primo modello costruito da Karl Abarth, nel 1949, dopo la sua separazione dalla Cisitalia, utilizzando un motore da corsa di quest'ultima montato su un telaio scatolato in lamiera. L'elegante carrozzeria era opera di Vignale su disegno di Michelotti. Questa vettura esordì alla Coppa Intereuropa del 1950 affermandosi nella categoria fino a 1100 cc pilotata da Guido Scagliarini, figlio del principale finanziatore di Abarth. Per questo motivo il modello fu presentato al Salone di Torino di quell'anno come "Tipo Monza". Due settimane dopo, Scagliarini e Maffiodo furono quinti assoluti e secondi di classe al Giro di Sicilia. Per la Mille Miglia, alla vettura furono applicate un muso e una coda aerodinamica nel tentativo di migliorarne le prestazioni velocistiche, ma la corsa di Scagliarini e Maffiodo terminò con il ritiro.

The first model was built by Karl Abarth in 1949, after he left Cisitalia. It used one of their racing engines on a chassis boxed in sheet metal. The elegant body was created by Vignale and designed by Michelotti. This car made its debut in the InterEuropean Cup (in Monza) of 1950, and proved its mettle in the up to 1100 cc class with Guido Scagliarini, the son of Abarth's main financier, at the wheel. This is why the car was presented at the Salone di Torino (Turin Car Show) that year as the "Tipo Monza". Two weeks later, Scagliarini and Maffiodo came in fifth overall and second in their class in the Giro di Sicilia. For the Mille Miglia, the car was given a streamlined front and tail in an attempt to improve its speed performance, but Scagliarini and Maffiodo were not able to finish the race.



## AC Ace BRISTOL



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1953-1964	1956	Sport	1971 cc

Il modello è stato presentato al pubblico al London Motor Show del 1953 e nasce dalla combinazione di un moderno e sofisticato telaio tubolare progettato da John Tojeiro con l'obsoleto motore AC a sei cilindri progettato da Welleter e utilizzato dalla AC fin dagli anni Trenta. La leggera carrozzeria in alluminio, ispirata dalla Ferrari 166 Barchetta della Touring, e la disposizione dei pesi, con il motore in posizione anteriore-centrale, ne faceva una buona vettura sportiva. Ha partecipato alla XXIII Mille Miglia guidata da Bruno Ferrari e Franco Dari nella categoria delle vetture sportive aperte con limite di prezzo di 2 milioni di lire, ritirandosi dopo un brillante inizio. Nel 1957 è stata dotata di un motore Bristol, di derivazione BMW 328.

This model was presented at the London Motor Show in 1953 and was the fruit of the marriage between a modern and sophisticated tubular chassis designed by John Tojeiro and the obsolete six-cylinder AC engine designed by Welleter and used by the British manufacturer for its cars since the 1930s. The light aluminium coachwork, inspired by that of the Touring-bodied Ferrari 166 Barchetta, and the well-judged weight distribution, with the engine in a forward-central location, made it a competitive sports car. The Ace competed in the 23rd Mille Miglia with Bruno Ferrari and Franco Dari at the wheel in the category reserved for open sports cars with a price limit of 2 million lire, retiring after showing well in the early stages. In 1957, the company fitted with car with a Bristol engine derived from that of the BMW 328.

## Allard J2



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1949-1954	1951	Sport	5420 cc

È il modello più noto tra quelli realizzati da Sidney Allard, anche se costruito in soli novanta esemplari dotati, in generale, di motori americani di grossa cilindrata e di diversa provenienza montati su un leggero telaio tubolare. Questo esemplare fu costruito nei primi del 1951 per partecipare, guidato dal costruttore stesso in coppia con Tom Lush, al Giro di Sicilia e alla Mille Miglia. La partecipazione alla gara isolana si concluse con il ritiro a causa del cedimento del motore Ford 8V, dotato della trasformazione Ardun ideata da Arkus Zora Duntov. La vettura fu trainata indietro a Clapham in fabbrica, dove fu installato un motore Cadillac, e quindi ritrainata in tempo a Brescia per la Mille Miglia. La gara si concluse rapidamente a causa di una sbandata nelle fasi iniziali che danneggiò irreparabilmente la sospensione anteriore e lo sterzo.

This is the most famous of the models created by Sidney Allard. Only ninety cars were built, and in general, they were given American engines-of various origins-with high cubic capacities mounted on a light tubular chassis. This particular example was built in early 1951 to participate in the Giro di Sicilia and the Mille Miglia. Here the car builder himself took the wheel with Tom Lush. The Sicilian race ended with the car's withdrawal from the race when the Ford 8V engine-with Ardun heads developed by Arkus Zora Duntov-gave out. They towed the car back to Clapham in Britain, installed a Cadillac engine, and towed it back to Italy in time for the Mille Miglia. For the Allard J2 the race came to a quick end, when the car skidded and crashed in the initial phase, irreparably damaging its front suspension and steering.

## Arnolt Bristol BOLIDE



[USA]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954-1961	1955	Sport	1971 cc

L'americano Stanley Harold 'Wacky' Arnolt, che era diventato uno dei primi distributori statunitensi della MG, dopo averne fatte realizzare una serie con carrozzeria di Bertone, vendute come Arnolt MG, pensò di realizzare una vettura con telaio e motore Bristol e carrozzeria realizzata sempre da Bertone e che fu commercializzata negli USA con il nome di Arnolt Bristol. Era disponibile nella versione stradale, denominata Deluxe e realizzata sia in versione spider, sia in quella coupé, e in quella pronta per le competizioni, denominata Bolide, che nel 1955 partecipò alla 12 Ore di Sebring, dove le quattro vetture ufficiali iscritte, giunsero onorevolmente al traguardo, conquistando anche il 18esimo posto assoluto. 'Wacky' Arnolt si iscrisse, poi, anche alla Mille Miglia, prova successiva del Campionato del Mondo Marche, con la sua Bolide personale, ma poi all'ultimo momento rinunciò all'onerosa trasferta.

The American, Stanley Harold Arnolt, also known as 'Wacky', was one of MG's main distributors. With them he produced a series using Bertone for the bodywork, which he sold as the Arnolt MG. He then decided to make his own car, with a Bristol chassis and engine and the body by Bertone. It was sold in the U.S. under the name Arnolt Bristol. Available in the road version, called the Deluxe, it also came in a spyder, a coupé, and a racing version, called the Bolide. This car competed in the Sebring 12 Hours, where the four official cars that it entered performed honorably, all crossing the finish line, and taking 18th place over-all. 'Wacky' Arnolt then registered his own personal Bolide in the Mille Miglia, the next test for the World Championship for Marques, but at the last minute decided not to send the car.

## Aston Martin ULSTER



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1934 - 1936	1935	Sport	1495 cc

Fu la vittoria delle officine Aston Martin all'Ulster T.T. ad ispirare l'azienda di Feltham per il nome da dare al loro nuovo modello ad alte prestazioni dopo tale evento: nacque così la Ulster.

Come le altre vetture da corsa dell'Officina, l'Ulster utilizzava lo stesso telaio dell'auto di produzione Mark II, ma sormontato da una nuova carrozzeria. Interamente in alluminio, questa carrozzeria rispettava come dimensioni i regolamenti internazionali, rendendo così la Ulster idonea anche per gare come la Mille Miglia, la 24 Ore di Le Mans e l'Ulster T.T. Rispetto alle vetture regolari da strada, furono montate molle leggermente più rigide, perfette per la guida ad alta velocità. Per la frenatura, grossi tamburi azionati a cavo. La sua bella carrozzeria e la ricchezza di grinta permisero alla Ulster di raggiungere velocità superiori a 100 mph.

Quest'auto partecipò alla Mille Miglia del 1930.

Aston Martin works victory at the Ulster T.T. inspired the Feltham based company to name their new high-performance model after the event: the Ulster was born. Like the Works racers, the Ulster shared its chassis with the Mark II production car, but the chassis was fitted with a new body. Completely made of aluminium, the body dimensions complied with international regulations, ensuring the Ulster was eligible also for races like Mille Miglia, 24 Hours of Le Mans and the Ulster T.T. Compared to the regular road cars, slightly stiffer springs were fitted, perfectly suited for high speed driving. Large cable operated drums took care of braking. Its sleek body and the plenty of grunt available enabled the Ulster to reach speeds of over 100 mph. This car took part in the Mille Miglia in 1930.

## Aston Martin DB3



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1951-1955	1953	Sport	2922 cc

Vettura ufficiale nel 1952, nel 1953 fu affidata alla 12 Ore di Sebring all'equipaggio Collins/Duke, che si ritirò mentre era in testa, perché Geoff Duke, il famoso pilota motociclista vincitore di sei campionati del mondo, urtò un bidone utilizzato sulla pista aeroportuale per delimitarne il tracciato. L'incidente convinse Duke ad abbandonare le gare automobilistiche per vetture Sport e a dedicarsi solo alle moto da corsa. Peter Collins la usò nel 1953 per conquistare il 16.mo posto assoluto nella Mille Miglia del 1953 in coppia con Mike Keen. La vettura fu, poi, venduta a privati nel 1954 dotata di un motore DB3S, un cambio a quattro marce e carrozzeria della DB3S per uso stradale.

The official car in 1952. In 1953 it competed with Collins and Duke as crew in the Sebring 12 Hours, but withdrew from the race while in first place, when Duke hit a drum used to mark the route on the airport circuit. The accident convinced Duke, who had been world motorcycle champion six times, to abandon car racing and go back to motorcycles. Peter Collins along with Mike Keen used it in the 1953 Mille Miglia to take 16th place overall. The car was then sold privately in 1954 with its DB3S engine, four gears, and the DB3S body for road use.

## Aston Martin DB3



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1952	1953	Sport	2922 cc

Questa è una delle prime cinque vetture del modello DB3, automobili da competizione costruite in fabbrica dalla Aston Martin per scopi agonistici. La DB3 fu costruita come "works car" nel 1952 e guidata per la prima volta da Macklin, classificandosi 4° assoluta nel campionato Production Sports Car a Silverstone. Per il Gran Prix di Monaco, la vettura fu dotata di un motore 2922 cc, guidata da Macklin e ritirata a causa di un inevitabile guasto alla biella. Macklin/Collins si ritirarono con questa DB3 a Le Mans, Parnell finì quarto assoluto nella gara di Jersey Road e Parnell guadagnò il terzo posto assoluto nella gara WECC 100 a Boreham, mentre Collins-Griffith vinsero la Nove Ore di Goodwood. Nel 1953 Parnell/Abecassis pilotarono questa vettura posizionandosi al secondo posto nella 12 Ore di Sebring. L'ultima apparizione della DB3 come "works car" è stata alla Mille Miglia dove Abecassis/Griffith si ritirarono a Firenze a causa di problemi allo sterzo.

One of the first 5 DB3 type team cars, factory-built competition cars for racing purposes by Aston Martin. DB3 was built as works car for 1952, first driven by Macklin in the production Sports car race at Silverstone in May, finishing 4th overall. For the sports car Monaco Grand Prix the car was fitted with a 2,922 cc engine, driven by Macklin and retired because of inevitable con-rod failure. Macklin/Collins retired this DB3 at Le Mans, Parnell finished fourth overall in the Jersey Road race, and Parnell took third place overall in the WECC 100 race at Boreham and Collins-Griffith won the Goodwood Nine Hours race. In 1953 Parnell/Abecassis drove this car to 2nd place in the Sebring 12 Hours race. The last appearance of DB3 as a works car was in the Mille Miglia in which Abecassis/Griffith retired in Florence because of steering problems.

## Aston Martin DB2/4



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1953-1957	1955	GT	2922 cc

Vettura ufficiale nel 1955, fu affidata all'equipaggio Parnell/Klemantaski per partecipare al Rally di Montecarlo di quell'anno, conquistando un modesto 17esimo posto di classe. Nella Mille Miglia dello stesso anno la DB2/4 fu guidata da Frere/Klemantaski, ma l'equipaggio formato dal noto giornalista belga e dall'altrettanto conosciuto fotografo di automobilismo non ebbe fortuna: al passaggio di Ravenna transitarono 120esimi ormai distaccati dai primi, ritirandosi nei pressi di Ancona.

This was the official Aston Martin car of 1955. Driven by Parnell and Klemantaski it took part in the Montecarlo Rally, but received only a modest 17th place in its class.

In the Mille Miglia of the same year, the DB2/4 was driven by Frere and Klemantaski, but fortune did not smile on the famous Belgian journalist and the equally famous car photographer. By the time they reached Ravenna, they were running 120 minutes behind the first car in the race, and they withdrew near Ancona.

## Aston Martin DB3 S



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1953-1955	1955	Sport	2922 cc

Vettura stradale costruita per David Brown, padrone della Aston Martin, fu inizialmente dotata di una carrozzeria in fibra di vetro. Dopo l'insuccesso di Le Mans nel 1954 entrò a far parte della squadra ufficiale della Casa, venendo dotata di una normale carrozzeria in alluminio. Nel 1955 fu dotata di un motore a corsa corta di 2493 cc e di freni a disco per il British Empire Trophy, dove giunse terza assoluta nella finale e prima in batteria, pilotata da Reg Parnell. Ridotata del motore di tre litri di cilindrata, partecipò alla Mille Miglia del 1955 pilotata da Peter Collins, ritirandosi a Fano per una sbiellata.

This car was built by David Brown, who was the owner of Aston Martin. It originally had a fiber-glass body. After an unsuccessful Le Mans in 1954 it became part of the official house team, and was given a normal aluminum body. In 1955 for the British Empire Trophy, it was given a new engine reduced to a short-stroke engine with 2493 cc displacement and disk brakes. With Reg Parnell at the wheel, it took third place over-all at the finish line, but was first among its teammates. With yet another change of engine, this time with a three liter displacement, it took part in the Mille Miglia of 1955 driven by Peter Collins, withdrawing at Fano, because of a breakdown.

## Cooper JAGUAR T33



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954-1961	1957	Sport	3442 cc

Il giovane Peter Whitehead, già vincitore nel 1951 a Le Mans con Tony Rolt con una Jaguar C-type, decise alla fine del 1953 di partecipare alla gare riservate alle Sport con una sua vettura originale, contattando allo scopo Charles e John Cooper, i noti costruttori inglesi di piccole monoposto. Era suo desiderio di far miglior uso del motore Jaguar, accoppiandolo a un telaio più efficiente. La vettura fu pronta nel 1954 e dopo alcune brillanti stagioni di corse giunse nel 1957 nelle mani di Dick Steed che, in coppia con John Hall, la iscrisse all'ultima Mille Miglia senza successo, ritirandosi prima del controllo di Roma. Un grave incidente nel 1966 a Castle Comb ridusse la vettura a un ammasso di rottami, ma un lungo lavoro di restauro l'ha riportata agli antichi splendori.

The young Peter Whitehead, who had already won the 1951 Le Mans with Tony Rolt in a C-type Jaguar, decided in late 1953 to enter races for sports cars with a car of his own invention. He then contacted Charles and John Cooper, the famous English makers of small one-seaters.

His idea was to use the Jaguar engine to better effect by putting it on a more efficient chassis. The car was ready in 1954.

After a few brilliant racing seasons it came into the hands of Dick Steed, who, with John Hall, entered it in the last Mille Miglia.

They were not successful and had to withdraw before the checkpoint in Rome. A serious accident in 1966 at Castle Comb destroyed the car, but thanks to a long and labored restoration it is back to its former glory.

## Ermini FIAT SPORT SILURO



[I]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1951	1951	Sport	1100 cc

Con il suo peso di soli 560 kg a secco, si può considerare il massimo dell'evoluzione dell'Ermini Siluro. Costruita su un telaio Gilco tipo 203, ridotto nel passo a 2,20 mt, adotta il collaudato motore Fiat Ermini (basamento Fiat 1100 E e testa bialbero Ermini). Nata nel 1951, carrozzata dalla Mariani di Pistoia, venne poi adattata ai successivi regolamenti sportivi internazionali che prevedevano parafranghi fissati alla carrozzeria. L'attività sportiva di quest'auto non fu molto intensa, infatti il proprietario, un gentleman driver livornese, dopo la Mille Miglia del 1951 decise di non iscriverne più la vettura a gare particolarmente impegnative. Il motore è un 4 cilindri in linea, con distribuzione a camme in testa, sviluppa una potenza massima di 82 cv a 6200 giri al minuto, lubrificazione forzata a carter umido e alimentazione con due carburatori Weber. I freni anteriori sono di derivazione Fiat 1500 mentre quelli posteriori della Fiat 1100, sono entrambi idraulici a tamburo.

Weighing a mere 560 kg empty, this Ermini Siluro may be considered the ultimate in the model's development. Built on a Gilco 203 chassis with the wheelbase reduced to 2.20 m, it mounts the tried and tested Fiat Ermini engine (Fiat 1100 E cylinder block, Ermini twin-cam head).

Designed in 1951 and bodied by Mariani (Pistoia), it was adapted to meet successive international sporting regulations requiring fenders fitted to the bodywork. This car didn't have a very intense racing career, as the owner, a gentleman driver from Livorno, decided after the 1951 Mille Miglia not to enter it for any other particularly demanding races. The engine is an in-line 4 cylinder with overhead cam developing a maximum output of 82 hp at 6200 rpm, wet sump forced lubrication and Weber carburetor (2) fuel feed. The front brakes are based on the Fiat 1500, while the rear ones are from the Fiat 1100, both being hydraulic drum.



PRALBOINO - BS

CALCINATO - BS

CASALMAGGIORE - CR

CHIARI - BS

MAZZANO - BS

MONTICHIARI - BS

DRIZZONA - CR

ORZINUOVI - BS

VEROLAVECCHIA - BS

PALAZZOLO S/O - BS

**Divisione Legno**

T. 030 9954373

F. 030 9521077

legno@forestisrl.com

**Divisione Grandi Luci**

**Divisione Casa**

**Wood Evolution**

**Divisione Strutture Agrizootecniche**

T. 030 9521267

F. 030 9521613

grandistrutture@forestisrl.com

divisionecasa@forestisrl.com

info@woodevolution.it

[www.forestisrl.com](http://www.forestisrl.com)

[www.woodevolution.it](http://www.woodevolution.it)

TECNOLOGIA  
DEL LEGNO

divisione  
GRANDI LUCI

divisione casa

Evolution

Divisione Agrizootecniche



## Ermini 357



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1955	1955	Sport	1389 cc

Per riguadagnare quella superiorità che aveva permesso a una sua vettura di vincere il Campionato Italiano delle 1100 Sport nel 1950, Pasquale Ermini nel 1952 abbandonò il basamento Fiat in favore di uno completamente nuovo in alluminio, ridisegnando anche la testata ora con aspirazione e scarico ai lati. Vi sono prove dell'interessamento dell'ingegner Massimino nell'opera di riprogettazione. Nel 1955 questo motore, del quale fu realizzata anche una versione di 1500 cc, raggiunse la sua espressione più evoluta utilizzando la doppia accensione. Installato su un telaio tubolare costruito da Cajani a Modena e con carrozzeria del modenese Scaglietti, questa vettura partecipò ritirandosi alla Mille Miglia del 1955 con Alberto Fontana, e a quella del 1956 con Giampiero Chini. Fu poi dotata del motore Ermini 1400 che doveva essere montato su una berlinetta da Gran Turismo che non superò la fase sperimentale.

Hoping to regain the technical superiority which took one of his cars to victory in the Italian Championships in the 1100 Sport category in 1950, Pasquale Ermini in 1952 abandoned the Fiat crankcase in favor of a brand new one in aluminum, redesigning even the cylinder head with side ventilation. These show the intervention of the engineer, Massimino during its redesign work. In 1955 this engine, (there was also a 1500 cc version), reached its peak of evolution with a double ignition. It was installed on a tubular chassis built by Cajani in Modena, and had bodywork done by Scaglietti. This is the car that Alberto Fontana used in the Mille Miglia of 1955, withdrawing during the race, and in 1956 by Giampiero Chini, with the same result. It was then given an Ermini 1400 engine which was to have been used on a Gran Turismo berlinetta, which however never got beyond experimental stage.

## Ferrari 212/225 EXPORT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1952	1952	GT	2712 cc

Questa particolare Ferrari 225 è una delle poche berlinette da competizione carrozzate da Vignale. Costruita all'inizio come una 212 fu acquistata nel 1952 da Augusto Caraceni, figlio di Domenico famoso sarto romano che vestì molti personaggi quali, ad esempio, Humphrey Bogart e Aristotele Onassis. In aprile, l'auto fu testata dalla casa madre migliorando l'assetto delle sospensioni. Il 3 maggio, Caraceni prese il via alla XIX Mille Miglia con il codriver Franco Meloni. Sebbene non conclusero la corsa, Caraceni continuò a correre con successo durante l'estate diverse corse in salita e la Coppa Intereuropa a Monza. All'inizio del 1953, l'auto fu restituita alla casa di Maranello e il motore fu portato a 225. Il successivo proprietario, l'olandese Jan Bos-Eyssen, corse con l'auto nel 1956 debuttando a Zandvoort.

This particular Ferrari 225 is one of a limited few competition berlinettas bodied by Vignale. It started life as a 212 and was purchased in 1952 by Dr. Augusto Caraceni, son of Domenico Caraceni, the famous Rome-based tailor who furnished everyone from Humphrey Bogart to Aristotle Onassis. In April, the car was test driven by the factory, undergoing suspension upgrades in the process. On 3rd May, Caraceni entered the XIX Mille Miglia with co-driver Franco Meloni. Although they did not finish the race, Caraceni continued racing with great success throughout the summer, including several hillclimbs and the Coppa Intereuropa in Monza. In early 1953, the car was returned to the factory in Maranello, and its engine was upgraded to 225 specification. Subsequent owner Jan Bos-Eyssen of Holland raced the car through 1956, primarily at Zandvoort.

## Ferrari 166 MM/195S



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1948-1954	1950	Sport	2341 cc

Prima 166 Barchetta a essere dotata del motore 195S, fu affidata ad Alberto Ascari per il Giro di Sicilia del 1950, che si ritirò. Con Dorino Serafini, noto campione motociclista vincitore con la Gilera del campionato europeo delle 500 nel 1939, fu seconda alla Mille Miglia del 1950, vincendo, poi, alla Coppa della Toscana dello stesso anno. Venduta a Froilan Gonzalez nel 1951, fu trasformata per suo volere in coupé da Vignale, ritornando alla configurazione originale solo negli anni Ottanta.

This was the first 166 Barchetta to be given a 195S engine. Alberto Ascari took it to the Giro di Sicilia in 1950, but withdrew before the end of the race. With Dorino Serafini, the famous motorcyclist champion who won the European Championships of the 500s in 1939, it came in second in the Mille Miglia of 1950. It also won the Coppa della Toscana (in Tuscany) that year. The car was then sold to Froilan Gonzalez in 1951, and he had Vignale transform it into a coupé. It returned to its original shape only in the eighties.

## Ferrari 212 EXPORT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1951-1952	1954	Sport	2562 cc

Costruita nel 1951 come barchetta Touring, fu venduta a Giannino Marzotto che nel 1952 la restituì alla fabbrica che la rivendette al pilota Pietro Palmieri. Nel 1954 fu acquistata dalla MGM per partecipare alle riprese del film "Destini sull'asfalto" ("The Racers") di Henry Hathaway con Kirk Douglas.

La trama era la libera interpretazione del romanzo ("The Racer") scritto nel 1937 dal pilota Hans Ruesch, che si era ispirato alla vita di Caracciola, vincitore alla Mille Miglia nel 1931. Ricarrozata per rappresentare una fantomatica Burano, vettura costruita dalla scuderia per cui corre Gino Borgesa (Kirk Douglas), partecipò per esigenze di copione alla Mille Miglia del 1954 con l'equipaggio Fitch/Salani ritirandosi.

Built in 1951 as a Touring barchetta, this car was sold to Giannino Marzotto who then in 1952 gave it back to the factory. They sold it on to the racing car driver, Pietro Palmieri. In 1954 MGM bought it to use in the movie "The Racers" with Kirk Douglas, directed by Henry Hathaway. The plot was taken from the novel, "The Racers", written in 1937 by Hans Ruesch. It was the fictionalized version of the life of Caracciola, the winner of the Mille Miglia in 1931. For the movie, the body was redone to look like an imaginary Burano, made by the car makers for whom Kirk Douglas, alias "Gino Borgesa", raced. In order to make the movie, the car had to actually participate in the Mille Miglia in 1954 with Fitch and Salani, but withdrew before the end of the race.



## Ferrari 500 MONDIAL



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954-1956	1955	Sport	2999 cc

Modello nato per sostituire l'anziana 166 nel tentativo di contrastare la Maserati nella classe due litri Sport, utilizzando il motore a quattro cilindri che aveva permesso ad Ascari di trionfare nel 1952 e 1953 nel campionato del mondo di F2. Il modello Mondial, così chiamato per evocare quelle vittorie, esordì brillantemente alla Mille Miglia con il secondo posto assoluto di Vittorio Marzotto dietro alla Lancia di Ascari, invogliando molti privati all'acquisto della vettura. Tra costoro Carlo Leto di Priolo che con questa automobile partecipò alla Mille Miglia del 1955 ritirandosi per guasto al motore. Partecipò anche al GP di Bari e quindi al GP Supercortemaggiore, lamentando sempre il medesimo guaio. Per questo motivo riconsegnò la vettura in fabbrica, ottenendo la restituzione della cifra spesa per l'acquisto. La vettura finì poi nel Sud Est asiatico dove negli anni Sessanta gli fu installato il motore tipo 750 Monza che oggi monta.

This model was designed as a substitute for the old 166 in the attempt to challenge Maserati in the 2 liter Sport class. It used the 4 cylinder engine which permitted Ascari's triumph in 1952 and 1953 in the Formula 2 World Championships. The Mondial model, named to commemorate those victories, made a brilliant racing debut in the Mille Miglia by achieving second place overall. Vittorio Marzotto came right behind Ascari's Lancia, and this motivated many private individuals to then buy the car. Among these Ferrari buyers, Carlo Leto di Priolo used it to take part in the Mille Miglia 1955, but had to withdraw for engine trouble. He then raced the Gran Prix of Bari and later the Gran Prix of Supercortemaggiore, but every time he had the same problem. In the end, he gave the car back to the factory, and they reimbursed him for his purchase. The car ended up in Southeast Asia, where the 750 Monza engine it sports today was installed.

## Ferrari 250 GT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1956-1964	1957	GT	2953 cc

Fino alla metà degli anni Settanta, Ferrari utilizzava sulle vetture GT il vecchio motore da corsa progettato da Gioacchino Colombo, dalla corsa di 58,8 mm. Il motore della 250 GT aveva però un alesaggio di 73 mm, risultando così di dimensioni superquadre e permettendo di mantenere velocità dei pistoni inferiori a parità di numero di giri e di far posto a valvole di maggiori dimensioni, con un ovvio vantaggio nella potenza erogata.

Nello specifico, quest'auto è stata carrozzata da Boano. È la vettura con cui lo sfortunato Sergio Der Stephanian prese parte all'ultima Mille Miglia classificandosi 69° assoluto e 11° di classe. Esattamente un anno dopo, Der Stephanian perse la vita in prova alla Targa Florio, dove era iscritto con quest'auto.

On its GT models up to the mid Seventies, Ferrari used the old racing engine designed by Gioacchino Colombo, with a 58.8 mm stroke. The 250 GT engine, however, had a 73 mm bore, thus being a super-square design and allowing lower piston speeds to be maintained at the same engine speed and larger valves to be fitted, to the obvious benefit of power output.

Bodied by Boano, this was the car in which the unfortunate Sergio Der Stephanian took part in the last Mille Miglia, finishing 69th overall and 11th in class. Exactly a year later, Der Stephanian was killed in practice for the Targa Florio, in which he was entered with this car.

## Fiat OTTOVU



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1953	1953	GT	1996 cc

Al salone di Ginevra del 1952 la Fiat presenta una berlinetta due posti ad elevate prestazioni: è la prima Fiat prodotta con sospensioni a quattro ruote indipendenti. Dopo la prima versione ne seguono altre due potenziate: un motore simile su una Fiat non si era mai visto. L'auto è un capolavoro ed allo stesso tempo un insuccesso commerciale. Un susseguirsi di piccoli problemi al motore, non consentono alla Fiat OttoVU di godere del rango di Sportiva senza compromessi che meritava. Il motore è di 1996 cc, otto cilindri a V di 70°, potenza di 105 cv, 6000 giri/min. velocità di punta di oltre 200 km/h! Questa vettura partecipò alla Mille Miglia sia nel 1953 che nel 1954.

At the 1952 Geneva Motor Show Fiat presented a high performance two-seater berlinetta that was the first Fiat to be made with 4-wheel independent suspension. The first version was followed by two upgrades: an engine like this had never been seen in a Fiat. The car was a masterpiece and at the same time a commercial flop. A series of small problems with the engine prevented the Fiat OttoVU from enjoying the undisputed sports car status it deserved. The 1996 cc engine has eight V cylinders at 70° producing an output of 105 hp at 6000 rpm, and a top speed of over 200 km/h! This car took part in the Mille Miglia in both 1953 and 1954.

## Fiat OTTOVU



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954	1955	GT	1996 cc

Questa vettura viene allestita nel giugno 1953 presso l'atelier Zagato di Milano.

Il primo proprietario è di Trieste, entusiasta gentleman driver, che utilizza per diverse corse: corre inizialmente per la Scuderia Madunina.

Partecipò a due edizioni della Mille Miglia. Nel 1955, con l'equipaggio Jossipovic Durrigoni, non termina la gara in seguito ad alcuni problemi meccanici. Nel 1956 si classifica al 69esimo posto.

Di questo modello, si apprezzarono soprattutto le qualità meccaniche, anche se venne riscontrato qualche difetto nella prima serie. Nonostante tutto rappresenta un grande esercizio di stile nel panorama delle auto sportive. La cilindrata del motore è di 1996 cc, la potenza è di 105 cv a 6000 giri/min, per una velocità massima superiore ai 200 km/h.

This car was put together in June 1953 at the Zagato bodyshops in Milan. Its first owner was a gentleman driver in Trieste who used it in a number of races: he initially raced for the Scuderia Madunina. It took part in the Mille Miglia twice. In 1955, with the Jossipovic Durrigoni team, it failed to finish due to mechanical problems. In 1956 it finished 69th overall.

The model is appreciated mainly for its mechanical qualities, even though there were certain defects in the first series. Nonetheless, it is a fine exercise in style as a sports car. The 1996 cc engine has an output of 105 hp at 6000 rpm and a top speed of over 200 km/h.

## Fiat 1100 S



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1947-1950	1949	Sport	1089 cc

Nel 1947, a guerra ormai finita, la Fiat presentò la berlina sportiva 1100 S, che può essere considerata la diretta discendente della Fiat 508 C MM.

Il motore fu sensibilmente migliorato, raggiungendo con una potenza massima che tocca i 51 cv, mentre la velocità massima è di 150 km/h. L'innovazione consisteva nel circuito di lubrificazione con il radiatore dell'olio. La sua carrozzeria ricorda il tema stilistico della berlina aerodinamica 2 posti a coda tronca dell'anteguerra ma presenta un design più moderno. Un'auto dalla linea eccezionale ma dalla meccanica non particolarmente notevole.

Nel 1948 una Fiat 1100 S vince la classe alla MM di velocità, mentre questo specifico modello partecipò l'anno successivo pilotata dal proprietario: il conte Giuseppe Leopardi.

After the end of the war, in 1947, Fiat unveiled its 1100 S sports berlinetta, which may be considered a direct descendant of the Fiat 508 C MM. The engine was appreciably improved, with a maximum output of 51 hp and a top speed of 150 km/h. Its innovation was in the lubrication circuit. Its bodywork is stylistically reminiscent of the aerodynamic 2-seater berlinetta with a cut-off tail from the pre-war period but with a more modern design. A car with exceptional lines but not particularly noteworthy mechanics. In 1948 a Fiat 1100 S won the MM speed class, while this particular car took part in the following year's race driven by its owner, conte Giuseppe Leopardi.

## Fiat 1100 S



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1947-1950	1948	Sport	1089 cc

Vettura da corsa da sempre di proprietà della famiglia Rollino. Partecipò alla sua prima Mille Miglia nel 1948, conquistando con l'equipaggio Giulio Rollino/Angelo Poggio il 25esimo posto della classifica assoluta. L'anno successivo, guidata dai fratelli Giulio e Angelo Rollino, rispettivamente zio e padre dell'attuale concorrente, terminò al 61esimo posto della classifica assoluta. La stessa vettura ha partecipato alle rievocazioni storiche della Mille Miglia negli anni 1987, 1988, 1990, 1991, 1992, 1994 con l'equipaggio Roberto Rollino/Carla Gaslini ottenendo la vittoria assoluta nel 1988.

This racing car has always belonged to the Rollino family. It took part in its first Mille Miglia in 1948, with Giulio Rollino and Angelo Poggio, obtaining 25th place overall. The next year, the Rollino brothers, Giulio and Angelo, the uncle and the father of this year's Mille Miglia competitor, finished the race in 61st place overall. This car has physically taken part in six other Mille Miglia revivals-in 1987, 1988, 1990, 1991, 1992 and 1994-with the duo Roberto Rollino/Carla Gaslini triumphantly taking first place overall in 1988.



# Cuervo y Sobrinos

LA HABANA 1882



Cuervo y Sobrinos original jewelry store in Havana 1882

*any writing jewel*

MASTER-CRAFTED LIMITED EDITION

<p>SUBLICENSING</p>	

Verona: MANELLA • Milano: MEJANA • Milano: BRUNORI • Brescia: LAZZARONI • Roma: VERTECCHI

[WWW.CUERVOYSOBRINOS.COM](http://WWW.CUERVOYSOBRINOS.COM)

## Fiat MOTOR RG 1



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1948	1952	Sport	750 cc

Questa vettura nasce dal genio e dall'inventiva di Remo Gattai, titolare dell'officina Motor di Prato, che utilizzò il telaio di una Fiat Topolino associato ad un motore di derivazione Lancia Ardea ma con cilindrata ridotta a 750 cc.

La vettura viene presentata con una carrozzeria tipo Siluro, dai parafranghi motociclistici e con questa veste partecipa ad alcune gare e competizioni.

Nel 1951 i Fratelli Giannini la modificano ulteriormente per renderla più consona ai regolamenti in corso; anche il motore viene sostituito, con un Giannini elaborato.

Nel 1952 prende il via alla Mille Miglia con equipaggio Neri/Pompiglioni e conclude 19esimo di classe, nel 1953 chiude 25esimo di classe con equipaggio Cutietta/Pieri.

This car was the fruit of the inventive genius of Remo Gattai, owner of the Motor workshops in Prato, and uses a Fiat Topolino chassis with an engine based on the Lancia Ardea but of reduced capacity (750 cc). It has Siluro type bodywork, with motorbike style fenders, and in this particular configuration took part in a number of races and other competitions. In 1951, Fratelli Giannini further modified it for new regulations being introduced. The engine too was replaced by a newly developed Giannini. In 1952, it took part in the Mille Miglia with Neri/Pompiglioni and finished 19th in its class. In 1953, it finished 25th in its class, with Cutietta/Pieri.

## Fiat PININFARINA 1100 GT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954-1957	1955	GT	1089 cc

La carrozzeria portante, che distingueva il modello 103 dalle precedenti versioni della Fiat 1100, ne limitò la diffusione presso i carrozzieri per trarne versioni speciali. Tra i pochi che ne realizzarono una, merita di essere citata la Pinin Farina che realizzò in una piccola serie di circa 800 esemplari questo coupé 2+2. Ne era disponibile anche una versione completamente in alluminio per la quale la Fiat omologò non poche opzioni per l'impiego sportivo. Questo esemplare, condotto dai milanesi Pietro Moscatelli e Giorgio Bassi, quest'ultimo poi discreto pilota di vetture di Formula Junior, si ritirò prima del controllo di Pescara nell'edizione del 1955.

The load-bearing body, the feature that distinguished the 103 model from previous variations on the Fiat 1100, also limited its popularity among the body shops creating special versions. Of the few that were actually created, one merits particular citation, Pinin Farina, who made this 2+2 coupé in a small series of 800 cars. It was available also in a version made completely out of aluminum, which Fiat tried out in various sports options. This particular example, driven by the Milanese Pietro Moscatelli and Giorgio Bassi, who was a good Formula Junior driver, withdrew from the race before they hit the checkpoint in Pescara in 1955.

## Fiat 8V ZAGATO



[I]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1952-1954	1955	GT	1996 cc

La Fiat 8V Zagato guidata dall'equipaggio Pellegrini/Bagatin si ritirò nell'edizione del 1955, mentre l'anno successivo si classificò 37esima assoluta e ottava della classe che raggruppava le vetture della categoria Turismo e Gran Turismo con cilindrata fino a 2000 cc. Secondo il certificato FIVA emesso, questa Fiat 8V Zagato, che giunge dall'Australia, si presenta senza aver mai subito alcun restauro.

The Fiat 8V Zagato which in 1955, with Pellegrini/Bagatin as crew, withdrew during the race. The next year however, they took 37th place over-all and eight in their class, which combined the Touring and Gran Turismo up to 2000 cc categories. According to the car's FIVA certificate, this Fiat 8V Zagato has never undergone any sort of restoration. It comes to the Mille Miglia from Australia.

## Ford THUNDERBIRD



[USA]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1955-1957	1957	GT	4785 cc

Sembra che l'idea di produrre una vettura sportiva a due posti, all'europea, sia venuta ai progettisti Ford al Salone di Parigi del 1951, esaminando una Jaguar XK 120. Vi è, anche, da dire che la rivale General Motors stava preparando, seguendo la stessa idea, la Corvette che avrebbe presentato al Motorama Car Show di New York del 1953. Ma a differenza di questa, la Thunderbird puntò più sul lusso e solo raramente fu impiegata nelle competizioni. Avrebbe dovuto partecipare alla MM del 1955 con due esemplari affidati a Jean Lucas e a Alfonso De Portago, poi non presentatisi. All'edizione del 1957 partecipò, invece, questo esemplare del tutto di serie guidato da Francois Smadsa che si classificò 137esimo assoluto.

It would appear that the idea of producing a European-style two-seater sports car occurred to Ford's designers during a visit to the 1951 Paris Motor Show where they examined a Jaguar XK 120. It should also be mentioned that the firm's great rival General Motors had had a similar idea and was working on the Corvette to be presented at the Motorama Car Show in New York in 1953. However, in contrast with the Corvette, the Thunderbird put the emphasis on luxury and was only rarely used in competition. It was due to have participated in the 1955 MM, with two examples being entered for Jean Lucas and Alfonso De Portago but they never appeared. This standard production example instead competed in 1957 in the hands of Francois Smadsa who finished 137th overall.

## Gilco MARIANI FIAT 1100 SPORT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1949	1949	Sport	1089 cc

Con la reintroduzione in Italia nel secondo dopoguerra della categoria Sport Internazionale, prevista dalla Fia, venne a cadere l'obbligo nazionale di utilizzare per le vetture il telaio del modello di serie di cui si utilizzava il motore. Seguendo l'esempio della Stanguellini, che per prima nel 1947 utilizzò un telaio tubolare progettato dall'ingegner Massimino e realizzato dalla Gilco, altri artigiani costruirono vetture con un motore derivato da quello della Fiat 1100 e il telaio tubolare realizzato in piccola serie da Gilberto Colombo. Tra queste la vettura assemblata dalla carrozzeria Mariani di Pistoia per Elio Checcacci. Il motore era stato preparato dalla Stanguellini di Modena. Ha corso con il proprietario alla Mille Miglia del 1949 senza fortuna.

The Sport category was re-introduced in Italy after the Second World War. FIA regulations now made it obligatory to use the same chassis as the series model of the engine. Following the example of Stanguellini—who first used a tubular chassis engineered by Massimino and made by Gilco—other artisan car-makers began building cars with an engine derived from the Fiat 1100 and the tubular chassis done in limited series by Gilberto Colombo. Among these was the car assembled by the Mariani body shop in Pistoia for Elio Checcacci.

The engine was prepared by Stanguellini of Modena. Its owner raced it in the Mille Miglia of 1949, but did not place.

## Healey ELLIOTT



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY
1947-1950	1948	Turismo

La Elliott, dal nome della Casa che forniva le carrozzerie, era la più veloce berlina al mondo nel 1947, avendo percorso un miglio alla media di 168,5 km/h. Era stata realizzata da Donald Healey utilizzando componenti meccanici della produzione Riley, montati su un leggero telaio ligneo rivestito in alluminio. Healey fu contattato da Giovanni Lurani per portare le sue vetture a correre in Italia; e al Giro di Sicilia il Conte vinse in questa classe (13esimo assoluto), ripetendosi nella classifica assoluta alla Mille Miglia e vincendo la categoria Turismo. La seconda Elliott in gara, oggi qui presentata, fu affidata a Nick Haines e Rudy Haller e fu costretta al ritiro per un incidente.

The Elliott, named after the company providing the bodywork, was the world's fastest saloon in 1947, having covered the mile at an average speed of 168.5 km/hr. It was built by Donald Healey using Riley mechanical components fitted to a lightweight wooden chassis with aluminium panels. Healey was contacted by Giovanni Lurani and asked to bring his cars to Italy where the count won his class in the Giro di Sicilia (13th overall), repeating the feat in the overall rankings at the Mille Miglia and winning the Touring category. The second Elliott in the race, presented here today, was entrusted to Nick Haines and Rudy Haller but retired after an accident.

## Lancia AURELIA B20 II SERIE



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1952-1953	1953	GT	1991 cc

Questo esemplare, modificato secondo il regolamento italiano della categoria Gran Turismo internazionale, partecipò alla Mille Miglia del 1953 con l'equipaggio Richter/Nicolai.

La vettura fu costretta al ritiro al km 14,500 della via Emilia quando, per evitare un ciclista che aveva improvvisamente attraversato la strada, sbandava urtando contro un muro danneggiandosi gravemente.

This particular car, modified as per the Italian regulations for the International Gran Turismo category, took part in the Mille Miglia of 1953 with Richter/Nicolai as crew.

During the race, at kilometer 14.500 of the Via Emilia, a cyclist suddenly decided to cross the road. To avoid running him over, the car skidded into a wall, and was so badly damaged it had to withdraw from the race.

## Maserati A6G/2000



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1954-1957	1957	Sport	1985 cc

La Maserati tipo A6G 2000 è stata l'evoluzione della A6G 1500 nonché la versione su strada della bi-posto da competizione A6GCS.

Il motore da 2 litri con doppio albero a camme in testa e monoblocco in lega leggera, era stato progettato da Colombo e utilizzava tre carburatori Weber a doppia accensione, sviluppanti da 120 a 150 BHP (cavalli vapore britannici).

Furono costruite circa sessanta unità in tutto dal 1954 al 1957, suddivise tra i carrozzieri Zagato, Frua e Alemanno. La specifica tecnica del modello A6G-000 prevedeva un singolo albero a camme in testa; quella del modello A6G/54 invece, un doppio albero a camme in testa.

Questa vettura fu consegnata con fattura Maserati numero 6481 al Conte Giuseppe Dettaiuti Leopardi nel 1956. Nel 1957 prese parte alla Mille Miglia e alla Targa Florio.

The A6G 2000 type Maserati was the evolution of the A6G 1500 and also the roadable version of the full sport racer the A6GCS. The 2lt engine was a Colombo designed twin overhead cam shaft and a lightweight alloy block, using dual ignition and triple Weber carburetors, developing between 120 and 150 BHP. About sixty units were developed in total, spread between coachbuilders Zagato, Frua and Alemanno from 1954 until 1957. Technical specification of the A6G-000 is with single ohc, A6G/54 with twin ohc. This car was delivered with Maserati invoice 6481 to Conte Giuseppe Dettaiuti Leopardi in 1956. It competed the Mille Miglia and the Targa Florio in 1957.



## MG A 1500



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1955-1962	1956	GT	1488 cc

La creazione alla Mille Miglia di una speciale classifica riservata alle vetture sport con carrozzeria aperta e limite di prezzo, spinse la MG, che aveva trionfato tra le 1100 Sport nell'edizione del 1933, a iscriverne due nuove MG A ufficiali all'edizione del 1956. Questa vettura, affidata all'equipaggio femminile Nancy Mitchell/Pat Faichney, si comportò relativamente bene tenendo conto che era praticamente di serie tranne che per i due aeroscreen al posto del parabrezza. Le due ragazze giunsero 74esime assolute, quarte assolute della speciale categoria e prime della Coppa delle dame.

When the Mille Miglia created a special class for open sports cars keeping to weight limits, MG decided to return to the race. MG had triumphed among the 1100 Sports cars in 1933, and so now, in 1956, they entered two new official cars in the 1956 Mille Miglia. This particular car, given to the ladies crew composed of Nancy Mitchell and Pat Faichney, did relatively well considering that this was basically a series production car with the exception of the two aeroscreens replacing the windshield. The two girls took 74th place overall, fourth in the Special category, and first in the Ladies' Cup.

## MG A 1500



[GB]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1955-1962	1956	GT	1488 cc

Vettura gemella della precedente, fu affidata all'equipaggio maschile Peter Scott-Russel/Tom Haig che conclusero la bagnatissima edizione del 1956 al 70esimo posto assoluto, terzi assoluti della categoria vetture aperte con limite di prezzo e secondi della classe fino a 1500 di quella categoria, preceduti dalla Porsche Speedster di Saucken/Bialas.

The matching car to the one shown above, was given to the crew, Peter Scott-Russel and Tom Haig. They managed to get through the 1956 Mille Miglia, in spite of record rains and flooding, in 70th place overall. They were third in the category of open cars with limited weight, second in the up to 1500 class, after the Porsche Speedster with Saucken and Bialas.

## MG K3 MAGNETTE



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1933-1934	1935	Sport	1271 cc

Vettura da competizione tipicamente inglese, montava un motore di 1086 cc. La K3 aveva un telaio modificato, accorciato, e disponeva di un compressore. Questo esemplare è stato allestito direttamente dalla casa madre che ha modificato nel tempo la cilindrata del motore in base alle competizioni.

Nel 1933 furono preparati tre esemplari per la Mille Miglia di velocità, questo modello partecipa nel 1935 ma si ritira per un problema alla testata poco dopo Roma mentre le altre due finiscono la gara come prima e seconda di classe.

This typically British racing car mounted a 1,086 cc engine. The K3 had a modified, shortened chassis and used a compressor. This particular car was prepared by the manufacturer itself, which subsequently modified the engine capacity according to race requirements. Three of them were prepared in 1933 for the Mille Miglia speed race. This model took part in the 1935 race but abandoned shortly after Rome due to a problem with the cylinder head, while the other two finished 1st and 2nd in their class.

## Morettini FIAT 508S



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1936	1937	Sport	1090 cc

Vettura Sport realizzata da Santino Morettini, noto preparatore romano, per il conte Paolo Mucicchi. Morettini parte da una Fiat 508 S, utilizzando il telaio che fu accorciato portando il passo da 2250 Mille Miglia a soli 1900 Mille Miglia, montando freni prelevati dalla Fiat 1500 e installandovi il motore 1100 cc della Fiat 508C, meglio nota con il nome di "nuova Balilla". La carrozzeria romana Florida provvide a realizzarne una che richiamava quella delle più prestanti Maserati 4CS 1100. Iscrittisi alla Mille Miglia del 1937, Mucicchi e Morettini riuscirono ad arrivare fin nei pressi di Firenze sotto una pioggia incessante, ma furono poi costretti al ritiro.

The Count Paolo Mucicchi ordered this sports car from Santino Morettini, the famous car preparer from Rome. Morettini took a Fiat 508 S, shortened its chassis, reducing the space between the wheels from 2250 mm. to just 1900 mm, mounted new brakes taken from a Fiat 1500 and put in a 1100 cc engine from the Fiat 508C, better known as the "Nuova Balilla".

In Rome, Florida created a new body for the car which resembled the better performing Maserati 4CS 1100. Entering the Mille Miglia of 1937, Mucicchi and Morettini managed to reach the Florence area in the pouring rain, but then had to give up the race.

## OM 665 SS MM



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1925-1932	1930	Sport	2200 cc

“Officina Meccanica” era un’azienda produttrice di automobili ed autocarri fondata nel 1899, la cui produzione di motori risale al 1917, anno in cui rilevò la “fabbrica automobile Züst” di Brescia. Uno dei suoi modelli più famosi era la 665 Superba, che nel 1927, alla prima partecipazione di OM alla Mille Miglia, conquistò il gradino più alto del podio. Quando in seguito il motore venne sovralimentato, il nome del modello diventò 665 SS MM: 6 per 6 cilindri, 65 per 65 di alesaggio motore, SS per sportiva sovralimentata e MM per Mille Miglia. Questo fu il modello che diede più prestigio e fama all’azienda, grazie anche agli importanti successi sportivi ottenuti.

Questa vettura partecipò anche alla Mille Miglia del 1930, in cui la coppia Bassi/Gazzabini conquistò il 5° posto nella classifica generale. Lo stesso equipaggio, sempre nel 1930, gareggiò anche alla Targa Florio piazzandosi in 10° posizione.

“Officina Meccanica” was a car and truck manufacturing company founded in 1899. Their motor manufacture dated to 1917, when they took over “fabbrica automobile Züst” in Brescia. One of the most famous model was the 665 Superba. In 1927 OM’s first appearance at the MM leaded them to the first tree positions. Later the engine was added with a supercharger and therefore named type 665 SS MM: 6 for 6 cylinder, 65 for 65 bore engine, sport supercharged Mille Miglia. This model enhanced the prestige of the company, aided also by their significant sporting successes. This car took part in the Mille Miglia in 1930. The crew Bassi/Gazzabini, arrived 5th overall. On the same year they took part in the Targa Florio arrived 10th overall.

## OM 665 SS MM



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1925-1932	1930	Sport	2200 cc

I successi ottenuti nelle gare europee di durata e alla prima Mille Miglia del 1927 contribuirono non poco alla diffusione delle OM Superba, che certo non potevano definirsi delle vetture da corsa all’avanguardia, spinte come erano da un motore a 6 cilindri ancora a valvole laterali. Sull’onda della vittoria del 1927, la Casa potenziò il motore ricorrendo sia all’uso del compressore, sia aumentando la cilindrata sino a 2200 cc, con il massimo rialesaggio possibile mantenendo la corsa originale, ma venne però a mancare quell’affidabilità che contraddistingueva il modello. Questo esemplare partecipò alla Mille Miglia nel 1930.

The OM Superba’s victories in the European endurance races and in the first Mille Miglia in 1927 made a major contribution to the increased popularity of this car. It certainly could not be called high-tech, with a 6-cylinder engine with valves on the sides. On the crest of its 1927 victory, the car maker made the engine more powerful, by adding a compressor and by increasing the displacement to 2200 cc. with the maximum bore possible while keeping the original stroke. But these changes also changed the car’s dependability, which was what distinguished this model. This example took part in the Mille Miglia of 1930.

JOCHEN 

# JOCHEN70 PRESENTA LA BORSA 1000MIGLIA EDIZIONE 2011

Brescia  
Piazza della Loggia  
**11 e 12  
maggio.**



## OSCA MT4



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1948-1956	1955	Sport	1092 cc

La OSCA nacque Bologna nel 1947 per volontà dei fratelli Maserati al termine del contratto decennale che avevano sottoscritto con la famiglia Orsi, che aveva rilevato dieci anni prima la loro azienda. La prima vettura progettata nel 1948 fu la MT4 che riprendeva nel motore soluzioni tecniche della A6 monoalbero che Ettore aveva progettato una decina di anni prima per la Maserati. Questo esemplare, ultima vettura MT4 del 1951, è una delle prime con motore 2AD a doppio albero a camme in testa e fu venduto al bergamasco Giuseppe Pagani in tempo per partecipare alla Mille Miglia del 1951, dove si classificò sesto di classe. Nel 1952 partecipò con Roberto Sgorbati, ritirandosi.

The OSCA was born in Bologna in 1947 by the Maserati brothers. They had just finished their ten year contract with the Orsi family, who had bought their company ten years previously. The first car designed in 1948 was the MT4. Its engine used technical solutions from the A6 engine shaft, that Ettore had designed ten years earlier for Maserati. This particular car, the last MT4 of 1951, was one of the first with a 2AD engine with two overhead camshafts. It was sold to Giuseppe Pagani of Bergamo, just in time to take part in the Mille Miglia of 1951. It came in sixth in its class. In 1952, he raced it again with Roberto Sgorbati, but they withdrew before reaching Brescia.

## OSCA MT4



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1948-1956	1955	Sport	1490 cc

Vettura ufficiale per il pilota francese Louis Chiron per la Carrera Panamericana del 1954 dove si classificò terzo di classe. Venduta agli inizi del 1955 al veronese Giulio Cabianca, fu sesta di classe al Giro di Sicilia, ritirata alla Mille Miglia e, finalmente, prima di classe e seconda assoluta al Circuito del Mugello, oltre che terza assoluta e seconda di classe alla Coppa d'Oro delle Dolomiti di quell'anno. Ricarrozata dai Morelli nell'inverno come il modello 1956, vinse quell'anno la sua classe alla Mille Miglia, battendo le Porsche, e, con ogni probabilità, trionfò alla Coppa d'Oro delle Dolomiti e al Giro delle Calabrie, entrambi vinti nella classifica assoluta da Cabianca.

This OSCA MT4 was the official car for the French racing car driver Louis Chiron in the Carrera Panamericana of 1954. He came in third in his class. It was sold in early 1955 to Giulio Cabianca, from Verona, who came in sixth in his class in the Giro di Sicilia, withdrew from the Mille Miglia, and finally came first in its class in the Circuito del Mugello, an overall second. In that year the car also came third overall, second in its class in the Coppa d'Oro delle Dolomiti in the Italian Alps. Morelli redid the body during the winter to look like the 1956 model. And, in the Mille Miglia of 1956, it came first in its class, beating Porsche. It is highly probable that this is the car that took Cabianca to triumph in the Coppa d'Oro delle Dolomiti and the Giro delle Calabrie, as both first places overall were won by Cabianca.

## OSCA MT4



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1948-1956	1955	Sport	1092 cc

La OSCA nacque Bologna nel 1947 per volontà dei fratelli Maserati al termine del contratto decennale che avevano sottoscritto con la famiglia Orsi, che aveva rilevato dieci anni prima la loro azienda. La prima vettura progettata nel 1948 fu la MT4 che riprendeva nel motore soluzioni tecniche della A6 monoalbero che Ettore aveva progettato una decina di anni prima per la Maserati.

Questo esemplare partecipò a tre edizioni della Mille Miglia, nel 1955, nel 1956, 1957, classificandosi nelle ultime due.

The OSCA was born in Bologna in 1947 by the Maserati brothers. They had just finished their ten year contract with the Orsi family, who had bought their company ten years previously. The first car designed in 1948 was the MT4. Its engine used technical solutions from the A6 engine shaft, that Ettore had designed ten years earlier for Maserati.

This car was entered in 3 Mille Miglia speed races, in 1955, 1956 and 1957, finishing in 1956 and 1957.

## Siata FIAT 1100



ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1940	1940	Sport	1089 cc

Questa curiosa Fiat 1100 fu trasformata dai fratelli Ruggieri, titolari della Scuderia Milan con sede in quegli anni a Gallarate (VA), utilizzando un motore preparato dalla SIATA di Torino e con una carrozzeria aerodinamica secondo la moda dell'epoca. Partecipò al Gran Premio Brescia delle Mille Miglia guidata da Ruggieri/Dansi classificandosi al sedicesimo posto assoluto e al sesto della classe fino a 1100 cc della categoria Sport. Da una foto, si desume che la vettura abbia partecipato anche alla Mille Miglia del 1947, ma non siamo in grado di indicare né l'equipaggio, né il risultato.

This curious Fiat 1100 was transformed by the Ruggieri brothers, the owners of the Scuderia Milan, whose headquarters were located at the time in Gallarate (VA). They used an engine made by SIATA of Turin, and a fashionable aero-dynamic body. It took part in the Brescia Gran Prix of the Mille Miglia with Ruggieri/Dansi as crew, coming in sixteenth over-all and sixth in the up to 1100 cc class of the Sport category. From a photo, it can be deduced that the car also took part in the Mille Miglia of 1947, but its crew and its results are not known.

## Talbot AV 105 TEAM CAR



[F]

ANNI DI PRODUZIONE PRODUCTION YEARS	PRIMA MM FIRST MM	CATEGORIA CATEGORY	CILINDRATA CAPACITY
1931-1932	1932	Sport	2669 cc

La Talbot 105 era un'auto sportiva con potente motore da 2969 cc, creata dal designer Talbot Georges Roesch. Nel 1931, quattro vetture "Fox & Nicholl" 105 con il motore sei cilindri in linea, furono messe a punto per ottenere 119 bhp (cavalli vapore britannici) a 4800 giri/min in "assetto Brooklands", freni a tamburo su quattro ruote e sette alberi a gomiti su cuscinetti a sfera. La carrozzeria era in alluminio e frassino, secondo i canoni delle vetture touring di allora. Queste auto da competizione prodotte in fabbrica, verniciate nel tono di verde diventato una caratteristica del marchio, hanno continuato a riportare numerosi successi in varie competizioni. Nel 1932 la vettura GO 53 venne iscritta alla Mille Miglia da Fox, ma ebbe un incidente quando mancavano 100 miglia all'arrivo, passando da un incredibile quarto posto, al 25esimo assoluto. I carburatori originali erano stati modificati in doppi carburatori SU, mentre la pompa meccanica del carburante era stata cambiata con una pompa elettrica.

The Talbot 105 was a high powered 2,969 ccm engined sports car developed by Talbot designer Georges Roesch. In 1931 The four "Fox & Nicholl" 105 cars with straight-six engine tuned to provide a reported 119 bhp at 4'800 rpm in "Brooklands trim", four wheel drum brakes and seven bearing crank shafts. Bodied in aluminium over ash to contemporary touring car regulations. This works racing cars were painted in the now trademark green colours and continued to score racing successes. 1932 car GO 53 was entered by Fox to the Mille Miglia, but sadly crashed during the race when barely 100 miles to go. Seeing the car going from incredible 4th to 25th place overall. The original carburetors were modified in period to twin SU's and the mechanical fuel pump was changed for electric one.

Abarth 204A  
AC Ace Bristol  
Allard J2  
Arnolt Bristol Bolide  
Aston Martin Ulster  
Aston Martin DB3  
Aston Martin DB3  
Aston Martin DB2/4  
Aston Martin DB3 S  
Cooper Jaguar T33  
Ermini Fiat Sport Siluro  
Ermini 357  
Ferrari 212/225 Export  
Ferrari 166MM/195S  
Ferrari 212 Export  
Ferrari 500 Mondial  
Ferrari 250 GT  
Fiat OttoVu  
Fiat OttoVu  
Fiat 1100 S  
Fiat 1100 S  
Fiat Motor RG 1  
Fiat Pininfarina 1100 GT  
Fiat 8V Zagato  
Ford Thunderbird  
Gilco Mariani Fiat 1100 Sport  
Healey Elliott  
Lancia Aurelia B20 II serie  
Maserati A6G/2000  
MG A 1500  
MG A 1500  
MG K3 Magnette  
Morettini Fiat 508 S  
OM 665 SS MM  
OM 665 SS MM  
OSCA MT4  
OSCA MT4  
OSCA MT4  
Siata Fiat 1100  
Talbot AV 105 Team Car

# "Energy for tomorrow: generated by intelligent



Green Technology for the Blue Planet  
Clean Energy from Solar and Windows



buildings today.”



Classic car drivers  
are responsible.

### **Schüco and Generation Future agree.**

Everyone can help to protect our Blue Planet. The way forward is innovative systems for solar power and solar heating that generate green energy. And thermally insulated windows that save energy. Whether it's a newbuild or a modernisation project, Schüco can turn every home into a money maker. With stylish, high quality designs. Creating a secure future for generations to come. That's Green Technology for the Blue Planet.

[www.schueco.com](http://www.schueco.com)

**SCHÜCO**



## Indice/CONTENTS

Aziende <b>Companies</b>	219
Chopard	220
UBI Banco di Brescia	222
Stefano Ricci	224
Sixt	226
Schueco	228
Fashion District	229

# i PARTNER della Freccia rossa

PARTNERING THE FRECCIA ROSSA





# Chopard

Il 1988 è l'anno in cui Chopard sponsorizza per la prima volta la leggendaria corsa automobilistica Mille Miglia.

Lo stesso in cui presenta il suo primo cronografo Mille Miglia.

La famiglia Scheufele, che ha vissuto questo sodalizio come un impegno tutt'altro che passivo, ha partecipato di persona ogni anno. L'idea di realizzare un cronografo Mille Miglia è di Karl-Friedrich Scheufele, un vero e proprio amante di auto da corsa classiche, convinto che chi ama le belle auto non può che avere un debole per i

IN 1988, CHOPARD SUPPORTED THE MILLE MIGLIA RACE FOR THE FIRST TIME, AND IN THE SAME YEAR THE FIRST CHOPARD MILLE MIGLIA CHRONOGRAPH WAS LAUNCHED. THE SCHEUFELE FAMILY HAS REGARDED THE PARTNERSHIP AS MUCH MORE THAN A PASSIVE COMMITMENT, AND THEY HAVE PERSONALLY PARTICIPATED EVERY YEAR. IT WAS KARL-FRIEDRICH SCHEUFELE, A FAN OF CLASSIC RACE CARS, WHO CAME UP WITH THE IDEA OF DEVELOPING A MILLE MIGLIA CHRONOGRAPH. HE WAS CONVINCED THAT AFICIONADOS OF BEAUTIFUL AUTOMOBILES WOULD HAVE A WEAKNESS FOR FINE



segnatempo e viceversa. Entrambi, infatti sono caratterizzati da concetti quali eleganza e alte prestazioni. L'orologio deve avere un look sportivo e il movimento deve garantire la precisione indispensabile nel cronometrando di una gara. L'idea è concretizzata, dando il via a una delle più fortunate collezioni di Chopard. Da allora, ogni anno una schiera di appassionati e di collezionisti attende col fiato sospeso l'uscita del "nuovo" cronografo Mille Miglia.

TIMEPIECES AND VICE-VERSA, BECAUSE IN BOTH CASES, ELEGANCE AND HIGH PERFORMANCE PLAY A PARTICULARLY IMPORTANT ROLE. THE WATCH DESIGN SHOULD BE SPORTY, AND THE MOVEMENT SHOULD ENSURE THE PRECISION REQUIRED FOR TIMEKEEPING DURING A RACE. THE IDEA WAS TRANSFORMED INTO ACTION AND THE CORNERSTONE LAID FOR ONE OF THE MOST SUCCESSFUL CHOPARD COLLECTIONS EVER. NOW, EVERY YEAR, SCORES OF ENTHUSIASTS AND COLLECTORS WAIT WITH BATED BREATH FOR THE PRESENTATION OF THE "NEW" MILLE MIGLIA CHRONOGRAPH.

NOI E VOI.  
UN CONNUBIO  
PERFETTO.



**UBI**  **Banco di Brescia**

Il Banco di Brescia è un'altra volta Title Sponsor della Mille Miglia e, per il quarto anno consecutivo, l'equipaggio primo classificato si aggiudicherà il Trofeo Banco di Brescia.

La Mille Miglia è una corsa incredibile che coinvolge sportivi e appassionati d'auto storiche, unendo allo spirito competitivo degli equipaggi quello più scenografico dell'arte, spesso nascosta, del nostro Paese. Eccellenza e tradizione, principi importanti per il Banco di Brescia, nella Mille Miglia sono espressi al meglio e "portati" per l'Italia in una gara che è diventata, oggi, simbolo dell'eccellenza del Made in Italy nel mondo.

BANCO DI BRESCIA IS ONCE AGAIN TITLE SPONSOR OF THE MILLE MIGLIA AND, FOR THE FOURTH YEAR RUNNING, THE TOP RANKING TEAM WILL WIN THE TROFEO BANCO DI BRESCIA.

THE MILLE MIGLIA IS AN INCREDIBLE RACE THAT INVOLVES SPORTS PEOPLE AND VINTAGE CAR BUFFS, AND COMBINES THE COMPETITIVE SPIRIT OF THE TEAMS WITH THE MORE SCENOGRAPHIC AURA OF OUR COUNTRY'S OFTEN HIDDEN ART.

EXCELLENCE AND TRADITION, KEY PRINCIPLES FOR BANCO DI BRESCIA, RECEIVE PERFECT EXPRESSION IN THE MILLE MIGLIA AND ARE "PARADED" ROUND ITALY IN A ROAD RACE



Attraverso il sostegno alla Mille Miglia il Banco di Brescia esprime l'impegno che lo contraddistingue nel supporto agli eventi che permettono a Brescia di far conoscere agli italiani e agli stranieri l'eccellenza del proprio servizio.

Il Banco di Brescia è una realtà di primo piano nel mercato italiano del credito, con 362 sportelli, localizzati nel Nord Italia e nel Lazio.

Dal 1 aprile 2007 il Banco di Brescia è entrato a far parte del Gruppo UBI Banca, nato dalla fusione tra BPU Banca e Banca Lombarda e Piemontese.

THAT HAS BECOME AN EMBLEM OF "MADE IN ITALY" THROUGHOUT THE WORLD.

BANCO DI BRESCIA'S SPONSORING OF THE MILLE MIGLIA IS TYPICAL OF ITS COMMITMENT TO SUPPORTING EVENTS THAT ENABLE BRESCIA TO PROMOTE THE EXCELLENCE OF ITS SERVICES TO ITALIANS AND FOREIGNERS.

BANCO DI BRESCIA IS A PRIMARY ITALIAN BANK WITH 362 DESKS IN NORTHERN ITALY AND LAZIO.

ON APRIL 1, 2007 BANCO DI BRESCIA JOINED THE UBI BANCA GROUP, FORMED BY THE MERGER OF BPU BANCA AND BANCA LOMBARDA E PIEMONTESE.



## STEFANO RICCI

Un grande amore per le auto storiche, un sentimento che Stefano Ricci è riuscito a trasmettere anche ai figli, Niccolò e Filippo. Una passione nata fin da bambino, quando assisteva al passaggio da Firenze della Mille Miglia. Quest'anno, nell'edizione 2011, si alternerà alla guida della Aurelia B20 GT del 1953 con Burton Tansky, mentre i figli Niccolò e Filippo faranno il percorso su una Jaguar XK 120 OTS del 1952. Anche la moglie, Claudia, parteciperà su una Jaguar XK 140 OTS del 1955. Non solo. Il brand Stefano Ricci, come nella passata edizione, sarà ancora Main Sponsor e, soprattutto, sarà promotore dello Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy. Senso della sfida e intraprendenza, stile

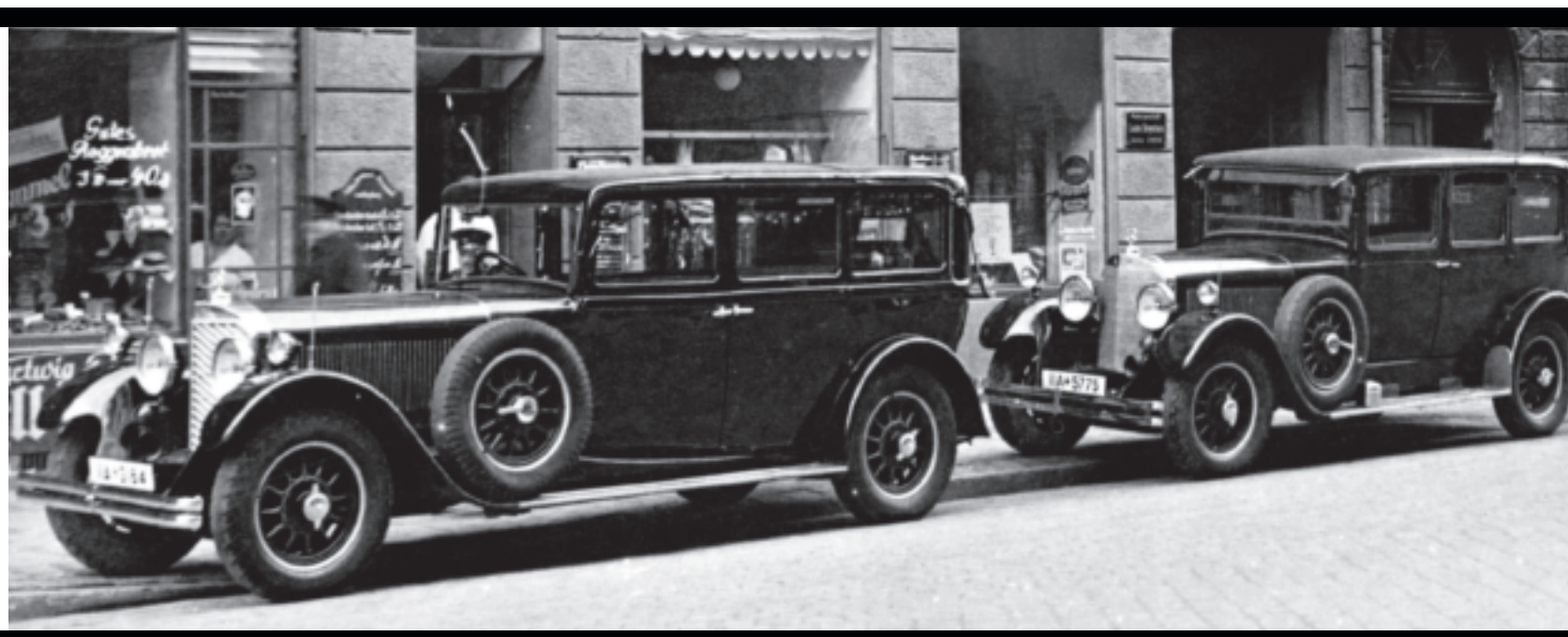
A GREAT LOVE OF HISTORIC CARS IS A FEELING THAT STEFANO RICCI HAS BEEN ABLE TO PASS ON TO HIS SONS, NICCOLÒ AND FILIPPO. A PASSION THAT DATES BACK TO HIS CHILDHOOD, WHEN HE WOULD STAND AND WATCH THE CARS ZOOM THROUGH FLORENCE AS THEY RACED IN THE MILLE MIGLIA. THIS YEAR, IN THE 2011 EDITION, STEFANO RICCI WILL TAKE TURNS AT THE WHEEL OF AN AURELIA B20 GT 1953 WITH BURTON TANSKY, WHILE HIS SONS NICCOLÒ AND FILIPPO WILL DRIVE A JAGUAR XK 120 OTS 1952. HIS WIFE, CLAUDIA, WILL PARTICIPATE WITH A JAGUAR XK 140 OTS 1955. BUT THAT IS NOT ALL: THE STEFANO RICCI BRAND, AS IN PREVIOUS EDITIONS, WILL CONTINUE WITH ITS ROLE AS MAIN SPONSOR AND PROMOTER OF THE "STEFANO RICCI GENTLEMEN DRIVER TROPHY". THE SENSE OF CHALLENGE AND ENTREPRENEURIAL SPIRIT, STYLE AND REFINEMENT, ARTISAN QUALITY AND EXCELLENCE,





e ricerca, artigianalità ed eccellenza, competitività e amore, legano la filosofia della Stefano Ricci alla Mille Miglia: la "corsa più bella del mondo", patrimonio storico italiano, unisce il gusto dello stilista al genio della meccanica. Auto "con un'anima", realizzate con cura e "artigianalmente", per questo esclusive. Come le collezioni di abiti maschili e di accessori, rigorosamente disegnate da Stefano Ricci, realizzate a mano e "fatte in Italia". Alle cravatte, alle camicie ed agli abiti si aggiungono le scarpe, le cinture, la valigeria, il profumo ed anche i gemelli, realizzati in oro, platino e pietre preziose. Ventitré negozi monomarca nel mondo sono una vera "shopping experience" che racconta il mondo Stefano Ricci.

COMPETITION AND PASSION, BIND THE STEFANO RICCI PHILOSOPHY TO THE MILLE MIGLIA, "THE WORLD'S GREATEST ROAD RACE", AN ITALIAN HISTORIC HERITAGE WHICH UNITES DESIGNER TASTE WITH MECHANICAL GENIUS. CARS "WITH A SOUL", MADE WITH CARE BY INSPIRED TECHNICIANS AND ARE THEREFORE DISTINCTIVE. JUST LIKE THE COLLECTION OF MEN'S SUITS AND ACCESSORIES, CAREFULLY PONDERED AND DESIGNED BY STEFANO RICCI, HANDMADE AND EXCLUSIVELY "MADE IN ITALY". STEFANO RICCI BOASTS A COMPLETE LINE OF MENSWEAR FROM THE COLLECTION IN READY-TO-WEAR TO FORMAL, ACCESSORIES AND LUGGAGE, TO THE PRECIOUS GOLD AND PLATINUM CUFFLINKS INCRUSTED WITH NATURAL AND PRECIOUS STONES. TWENTY-THREE STORES ACROSS THE GLOBE BEAR HIS NAME AND OFFER A TRUE SHOPPING EXPERIENCE WHICH PORTRAYS THE WORLD OF STEFANO RICCI".



# SIXT

Sixt noleggia automobili da quando le automobili hanno iniziato ad essere noleggiate. All'incirca un secolo fa, nel lontano 1912, Martin Sixt, il nonno di mio marito, ha fondato l'azienda in centro a Monaco; all'inizio aveva un parco macchine di tre vetture.

Nel 1927, l'anno della prima Mille Miglia, Martin passò le redini dell'azienda al figlio Hans. Il parco macchine includeva allora una Isotta Fraschini ad 8 cilindri ed una Renault a 6 cilindri. Più tardi furono aggiunte anche Mercedes-Benz e BMW. Durante la Seconda Guerra Mondiale tutte le sue automobili vennero confiscate, ma Hans riuscì a nasconderne tre in una stalla. Furono queste tre automobili a dare origine a ciò che è considerata una vicenda unica nella storia delle aziende a conduzione familiare.

Nel 1969 mio marito Erich Sixt subentrò al mio futuro carissimo suocero, costruendo una società di leasing e noleggio macchine internazionale e

SIXT RENTS CARS SINCE CARS ARE RENTED. ALMOST A CENTURY AGO, BACK IN 1912, MARTIN SIXT, GRANDFATHER OF MY HUSBAND, FOUNDED THE COMPANY IN DOWNTOWN MUNICH; INITIALLY WITH A FLEET OF THREE VEHICLES. IN 1927, THE YEAR OF THE FIRST MILLE MIGLIA, MARTIN HANDED THE REINS OVER TO HIS SON HANS. THE FLEET NOW INCLUDED AN 8-CYLINDER ISOTTA FRASCHINI AND A 6-CYLINDER RENAULT. MERCEDES-BENZ AND BMW'S WERE LATER ADDED TO THE FLEET.

DURING WORLD WAR II ALL HIS CARS WERE CONFISCATED BUT HE HID THREE OF THEM IN A COW STABLE. THESE CARS BECAME THE FOUNDATION OF WHAT IS CONSIDERED A UNIQUE BUSINESS STORY OF A FAMILY-MANAGED COMPANY.

IN 1969 MY HUSBAND ERICH SIXT FOLLOWED MY BELOVED LATE FATHER-IN-LAW BY BUILDING AN



facendola conoscere al pubblico. Sposando Erich, anche io sono divenuta parte di questo grande sviluppo generale. Oggi Sixt è la numero 1 in Germania ed in altri paesi, noleggiando più di 225.000 automobili ed essendo presente in 110 nazioni diverse. I nostri figli Alexander e Konstantin condividono questo spirito, e proseguono per questa strada puntando a nuove dimensioni. Siamo orgogliosi di essere, da qualche anno ormai, il partner principale nonché gli esclusivi noleggiatori d'auto de "La corsa più bella del mondo". Auguriamo a tutti i partecipanti piacevolissimi momenti in tutta sicurezza, mentre attraversano i fantastici ed unici paesaggi italiani. saluti a tutti e buon divertimento!

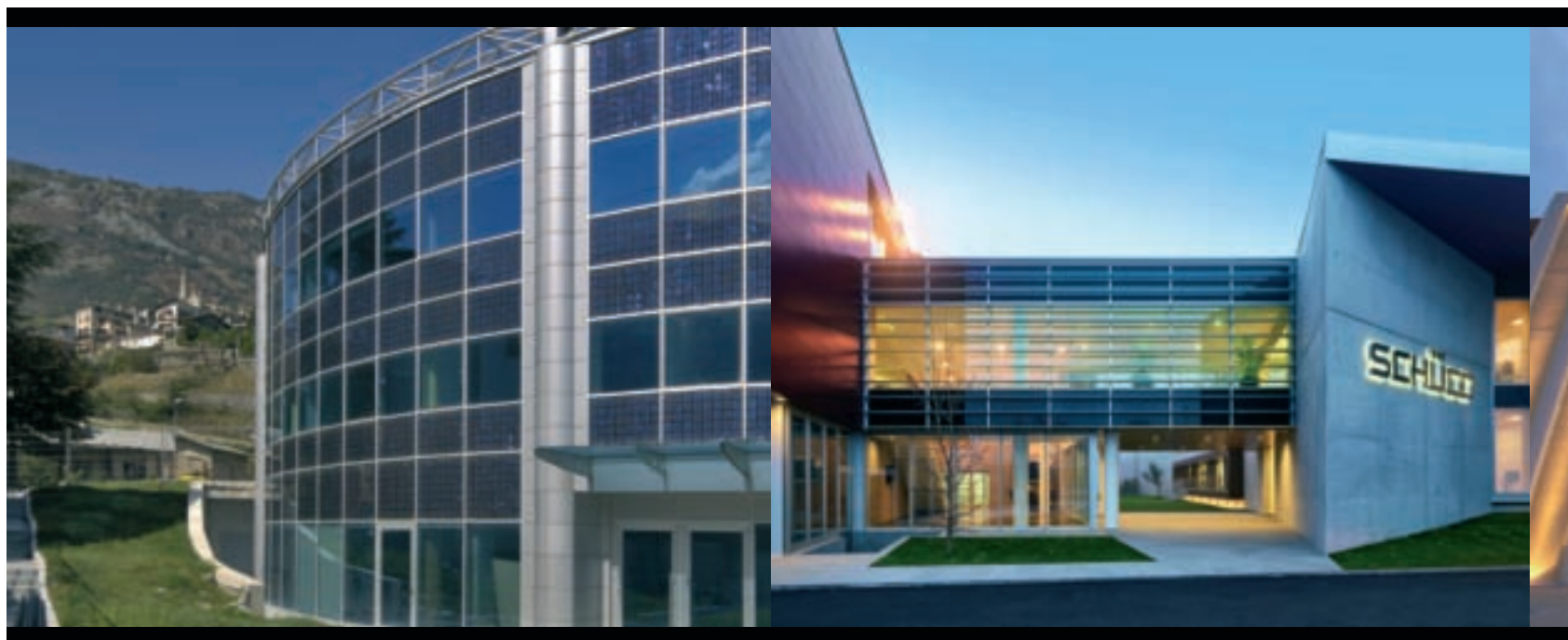
Regine Sixt

Vice Presidente Esecutivo Senior Sixt International

INTERNATIONAL CAR RENTAL AND LEASING COMPANY AND MAKING IT PUBLIC. BY MARRYING ERICH I BECAME PART OF THIS GLOBAL EXPANSION. TODAY SIXT IS NUMBER 1 IN GERMANY AND OTHER COUNTRIES, RENTING OVER 225 000 CARS AND PRESENT IN 110 COUNTRIES. OUR SONS ALEXANDER AND KONSTANTIN FOLLOW THIS SPIRIT, BRINGING THE COMPANY TO NEW DIMENSIONS. OVER THE LAST YEARS WE ARE PROUD TO BE THE EXCLUSIVE CAR RENTAL AND MAIN PARTNER OF "LA CORSA PIU BELLA DEL MONDO". WE WISH ALL PARTICIPANTS ENJOYABLE AND SAFE DAYS WHILE PASSING THOUGH THE UNIQUE LANDSCAPE OF ITALY. YOURS VERY TRULY, SALUTI A TUTTI E BUON DIVERTIMENTO!

REGINE SIXT

SENIOR EXECUTIVE VICE PRESIDENT SIXT INTERNATIONAL



## Schüco

Schüco International KG è leader nella fornitura di involucri edilizi all'avanguardia. L'azienda si distingue per la competenza globale di soluzioni solari, finestre, porte e facciate. In breve, la tecnologia verde per il Pianeta blu. Il fatturato nel 2010 è stato di 2.35 miliardi di euro. Con oltre 5000 dipendenti e 12.000 aziende partner, Schüco è attiva in oltre 75 paesi nel mondo. L'obiettivo è quello di fornire soluzioni su misura per tutti i settori - da case private a progetti commerciali ed industriali. Schüco fornisce tecnologie innovative come l'isolamento termico, building automation e soluzioni solari efficienti che contribuiscono a ridurre il consumo energetico degli edifici ed allo stesso momento produrre energia pulita. In tal modo, Schüco dimostra come la questione urgente come la salvaguardia dell'ambiente e del clima può essere combinato con il successo commerciale. E tutto ciò con un'architettura moderna, ed esteticamente accattivante.

Per ulteriori informazioni, visitare [www.schueco.com](http://www.schueco.com)

SCHÜCO INTERNATIONAL KG IS THE LEADING PROVIDER OF PIONEERING BUILDING ENVELOPES. THE COMPANY STANDS FOR GLOBAL EXPERTISE IN SOLAR SOLUTIONS, WINDOWS, DOORS AND FAÇADES. IN SHORT, GREEN TECHNOLOGY FOR THE BLUE PLANET. ANNUAL TURNOVER IN 2010 WAS 2.35 BILLION EUROS. WITH MORE THAN 5000 EMPLOYEES AND 12,000 PARTNER COMPANIES, SCHÜCO IS ACTIVE IN MORE THAN 75 COUNTRIES WORLDWIDE.. THE AIM IS TO PROVIDE TAILORED SOLUTIONS FOR ALL MARKET SECTORS - FROM PRIVATE HOMES TO COMMERCIAL AND INDUSTRIAL PROJECTS. THERMAL INSULATION, BUILDING AUTOMATION AND EFFICIENT SOLAR SOLUTIONS HELP TO REDUCE THE ENERGY CONSUMPTION OF BUILDINGS WHILST GENERATING CLEAN ENERGY. IN SO DOING, SCHÜCO DEMONSTRATES HOW URGENTLY NEEDED CLIMATE PROTECTION CAN BE COMBINED WITH COMMERCIAL SUCCESS. AND ALL THAT WITH STYLISH ARCHITECTURE AS WELL. FOR MORE INFORMATION, VISIT [WWW.SCHUECO.COM](http://WWW.SCHUECO.COM).



## Fashion District

Il network Fashion District è composto da tre grandi superfici commerciali a indirizzo Outlet, integrate con funzioni ricreative del tempo libero e dell'intrattenimento e distribuite lungo la penisola in tre punti strategici per densità di abitanti, transito di veicoli e flussi turistici. I tre Outlet del Gruppo Fashion District sono situati a Mantova, Valmontone (Roma) e Molfetta (Bari).

Oggi gli Outlet Fashion District vantano, complessivamente, 400 punti vendita, 120.000 mq dedicati alla vendita, 200 aziende tenants. I visitatori registrati nel 2010 nei tre Outlet sono stati oltre 12 milioni.

THE FASHION DISTRICT NETWORK IS FORMED BY THREE LARGE OUTLET-STYLE ESTABLISHMENTS (WITH LEISURE AND ENTERTAINMENT FACILITIES) STRATEGICALLY LOCATED IN TERMS OF POPULATION DENSITY, TRAFFIC AND TOURIST FLOWS. THESE THREE GRUPPO FASHION DISTRICT OUTLETS ARE LOCATED IN MANTOVA, VALMONTONE (ROME) AND MOLFETTA (BARI). FASHION DISTRICT OUTLETS NOW HAVE A TOTAL OF 400 POINTS OF SALE, 120,000 M2 OF SALES SPACE AND 200 TENANT COMPANIES. VISITORS TO THE THREE OUTLETS IN 2010 TOPPED 12 MILLION.

“ A T H I N G O F B E A U T Y I S



**KIDSTON S.A.** 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GENEVA, SWITZERLAND

# A JOY FOREVER "

JOHN KEATS, 1795-1821



TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, WWW.KIDSTON.COM

timberland.com

# ALL FEET ON DECK

Prodotto e distribuito in Italia da Timberland Shoes Heroes sono marchi registrati di The Timberland Company. © 2011 The Timberland Company. Tutti i diritti riservati.

La nuova scarpa da barca Formentor con tecnologia Gripstick™ e soles con intaglio lamellare multidirezionale è studiata per dare il massimo dell'aderenza sulle superfici bagnate. E il nuovo bomber Formentor con maniche sagomate per agevolare i movimenti. I tuoi migliori alleati nella lotta contro il mare.

**Timberland**   
NATURE NEEDS HEROES™



# le 375 auto al via

375 CARS TAKE TO THE START



# Le protagoniste di quest'anno

## THIS YEAR PROTAGONISTS

### 1] OM 665 SS

CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Judisch/Kuck  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

### 2] OM 665 SSMM

CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Lisman/Doyle  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

### 3] OM 665 Superba

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Fendt/Fendt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

### 4] OM 665 Superba

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Wetz/Sordi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 5] OM 665 Superba

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Bazhenin/Bazhenina  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RUS/RUS

### 6] OM 665 SSMM compressore

CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Brozzetti/Brozzetti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 7] FIAT 509 Sport Monza

CAT. Sport ANNO 1926  
DRIVER/CO-DRIVER Maes/Van Schoubroeck  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

### 9] BNC 527 Monza

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Venturelli/Venturelli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 10] AMILCAR CGSS

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Jolly/Germann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

### 11] RALLY ABC Gran Sport

CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Fiorentini/Fiorentini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 12] BENTLEY Speed Six

ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Grossmann/Loescher  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

### 14] LANCIA Lambda Casaro Spider

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Sutherland/Swallow  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/D

### 15] ALFA ROMEO 6C 1500MMS

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Amenduni Gresele/Vicari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 16] ALFA ROMEO 6C 1500 Super Sport

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Mocerì/Labate  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 17] FIAT Siata 508

CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER La Russa/Piona  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 18] ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport

CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Salvinelli/De Marco  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 19] BUGATTI Type 37

CAT. Sport ANNO 1926  
DRIVER/CO-DRIVER Ferrari/Ferrari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 20] BUGATTI Type 37

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Ferrari/Ferrari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 21] BUGATTI Type 37 A

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Foresti/Foresti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 22] BUGATTI Type 37 A

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Kirkpatrick/Kirkpatrick  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GBG/GBG

### 23] BUGATTI Type 35

CAT. Sport ANNO 1925  
DRIVER/CO-DRIVER Foglia/Boselli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

### 24] BUGATTI Type 35 A

CAT. Sport ANNO 1925  
DRIVER/CO-DRIVER Brevini/Bonezzi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 25] BUGATTI Type 35

CAT. Sport ANNO 1926  
DRIVER/CO-DRIVER Guasti/Guasti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 26] BUGATTI Type 35 A

CAT. Sport ANNO 1926  
DRIVER/CO-DRIVER Takemoto/Takemoto  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER J/J

### 27] BUGATTI Type 43

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Jacquard/Jacquard  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

### 28] BUGATTI Type 35T

CAT. Sport ANNO 1926  
DRIVER/CO-DRIVER Kruta/Wieland  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

### 29] DIATTO Diatto 20 s

ANNO 1925  
DRIVER/CO-DRIVER Lopresto/Lopresto  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 30] LANCIA Lambda Series VII

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Haas/Schiep  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

### 31] LANCIA Lambda Series VII

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Erber/Haselwander  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

### 32] FIAT 520 Torpedo

CAT. Sport ANNO 1928  
DRIVER/CO-DRIVER Lui/Grossi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

### 33] ALFA ROMEO RL SUPER SPORT

CAT. Sport ANNO 1925  
DRIVER/CO-DRIVER Pankovskiy/Pankovskaya  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RUS/RUS

### 34] LA SALLE 303

CAT. Sport ANNO 1927  
DRIVER/CO-DRIVER Madeira/Bulgari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/I

### 35] BUICK Roadster

CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Van Gemert/Van Gemert  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**36] BENTLEY** 4½ Litre Supercharged  
CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Paefgen/Durheimer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/D

**37] BENTLEY** Speed Six  
ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Day/Day  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**38] BENTLEY** 4½ Litre Supercharged  
CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Ford/Ford  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**39] MG** C-Type Midget  
CAT. Sport ANNO 1932  
DRIVER/CO-DRIVER Watts/Watts  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**40] FIAT** 508/s coppa oro  
CAT. Gran Turismo ANNO 1934  
DRIVER/CO-DRIVER Peli/Mola  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**41] FIAT** Balilla 508 S (motore 108 CS)  
CAT. Gran Turismo ANNO 1934  
DRIVER/CO-DRIVER Gnutti/Zobbio  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**42] FIAT** Balilla 508 Coppa d'oro  
Sport Siata  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Perletti/Bresciani  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**43] FIAT** 514 Mille Miglia  
CAT. Gran Turismo ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER Cavagna/Seneci  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**44] MERCEDES-BENZ** 710 SSK  
CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Louwman/van Dorth tot Medler  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**45] MERCEDES-BENZ** 710 SS  
CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Agostini/Maas  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/D

**46] MERCEDES-BENZ** 710 SS  
CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Staretz/Weber  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**47] MERCEDES-BENZ** SSK  
CAT. Sport ANNO 1929  
DRIVER/CO-DRIVER Rothenberger/Rothenberger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**48] MG** K3  
CAT. Sport ANNO 1934  
DRIVER/CO-DRIVER Beardshaw/Beardshaw  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**49] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Mozzi/Biacca  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**50] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Sisti/Bernini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**51] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Ambrosi/di Borbone  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/F

**52] ASTON MARTIN** Le Mans Special  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Berzero/Berzero  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**53] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Valseriati/Sabbadini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**54] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Cavalleri/Meini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**55] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Seeholzer/Seeholzer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**56] ASTON MARTIN** Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Eliçabe/Gessler  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RA/USA

**57] ALFA ROMEO** 6C 1500 GS  
CAT. Sport ANNO 1933  
DRIVER/CO-DRIVER Scalise/Claramunt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RA/RA

**58] BUGATTI** Type 40 A  
CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Frascari/Teneggi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**59] ALFA ROMEO** 6C 1750 GS  
CAT. Sport ANNO 1930  
DRIVER/CO-DRIVER Podini/Tomasi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**60] ALFA ROMEO** 6C 1750 Gran Sport  
CAT. Sport ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER Pueche/Hernando  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER E/E

**61] ALFA ROMEO** 6C 1750 Gran Sport  
CAT. Sport ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER Scio/Scio  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**62] ALFA ROMEO** 6C 1750 Gran Sport  
CAT. Sport ANNO 1932  
DRIVER/CO-DRIVER Marx/Denti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/

**63] ALFA ROMEO** 8C 2300 MM  
CAT. Sport ANNO 1932  
DRIVER/CO-DRIVER Halusa/Halusa  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**64] ALFA ROMEO** 8C 2300  
Corto Corsa Spider  
CAT. Sport ANNO 1932  
DRIVER/CO-DRIVER Braam Ruben/Braam Ruben  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**65] ALFA ROMEO** 8C 2300 Le Mans  
CAT. Sport ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER van Haren/Van Os  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**66] TALBOT** AV 105  
CAT. Sport ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER van der Kroft/van der Kroft  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**67] TALBOT** AV 105 Team car  
CAT. Sport ANNO 1931  
DRIVER/CO-DRIVER Lunn/Lunn  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**68] LAGONDA** M 4.5 Rapide  
CAT. Sport ANNO 1934  
DRIVER/CO-DRIVER Laqueur/Van Voorst Vader  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/NL

**69] FIAT** 508 CS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1936  
DRIVER/CO-DRIVER Beribè/Baldarelli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**70] SIATA** 1100 coupé  
CAT. Gran Turismo ANNO 1940  
DRIVER/CO-DRIVER Martini Antonini/Tenconi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**71] MG** PB  
CAT. Sport ANNO 1935  
DRIVER/CO-DRIVER Gatta/Gatta  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**72] MORETTINI** Fiat 508 S  
CAT. Sport ANNO 1936  
DRIVER/CO-DRIVER Riboldi/Riboldi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**73] FIAT** 508 CS MM  
CAT. Sport ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Boscarino/Boscarino  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**74] ALFA ROMEO** 6C 2500 SS  
cabriolet Touring CAT. Turismo ANNO 1940  
DRIVER/CO-DRIVER Deijs/Peters  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**75] ALFA ROMEO** 6C 2300B

Gran Turismo  
CAT. Gran Turismo ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Patron/Balbo  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**76] ALFA ROMEO** 6C 2300 Mille Miglia

Gran Turismo ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Iliohan/Kasemets  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**77] ASTON MARTIN** Ulster

CAT. Sport ANNO 1935  
DRIVER/CO-DRIVER Midgley/Bell  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**78] RILEY** Sprite

CAT. Sport ANNO 1936  
DRIVER/CO-DRIVER Pankovskiy/Pankovskaya  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RUS/RUS

**79] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Draeger/Ostmann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**80] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Mueller-Oetvoes/Fux  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/C

**81] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Schoeberl/Esser  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**82] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Schneeweis/Wortmann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**83] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Knieps/Hamer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**84] BMW** 328 Frazer Nash

CAT. Sport ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Willisich/Ogreid  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/N

**85] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER Riedel/Riedel  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**86] BMW** 328 Mille Miglia Coupé

CAT. Sport ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER Canè/Galliani  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**87] BMW** 328 Mille Miglia Roadster

CAT. Sport ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER Robertson/Atkinson  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**88] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER van Hooydonk/Haeberli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/RA

**89] BMW** 328 Kamm Coupé Replica

ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER Langen/Malmedie  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**90] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1939  
DRIVER/CO-DRIVER Diess/Scheider  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**91] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Bonomi/Bonomi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**92] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1938  
DRIVER/CO-DRIVER Gross/Tober  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**93] BMW** 328 Coupé

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER Ermini/Ermini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**94] BMW** 328

CAT. Sport ANNO 1937  
DRIVER/CO-DRIVER TBA/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**95] FIAT** Zanussi Fontebasso Sport MM

CAT. Turismo ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Minussi/Rizzo  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**96] FIAT** Motor RG 1

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Dombrowsky/Dombrowsky  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**97] HWM** Alta

CAT. Sport ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Bert/Adyns  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**98] CISITALIA** 202 Coupé Gran Sport

CAT. Gran Turismo ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Bordogna/Bordogna  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**99] CISITALIA** 202 SC

CAT. Gran Turismo ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Geyer/Steinbacher  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

**100] FIAT** 1100 S

CAT. Gran Turismo ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Palazzani/Franchini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**101] FIAT** 1100 S

CAT. Sport ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Borla/Borla  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**102] FIAT** 1100 S

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Moreschi/Malavasi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**103] FIAT** 1100 S MM

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Bona/Fiorentini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**104] FIAT** 1100 S

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Rollino/Rollino  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**105] CISITALIA** 202 SMM

CAT. Sport ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Castelli/Vincoli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**106] GILCO** Mariani FIAT 1100

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Cibaldi/Costa  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**107] LANCIA** Aprilia 1500

CAT. Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Donati/Roman  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**108] LANCIA** Aprilia 1500

CAT. Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Long/Braig  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**109] LANCIA** Aprilia

CAT. Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Boni/Barziza  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**110] VERITAS** RS

CAT. Sport ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Jans/Huis in 't Veld  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**111] BRISTOL** 400

CAT. Turismo ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Kuipers/Jans  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**112] BRISTOL** 400 Farina cabriolet

CAT. Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Berry/Goodman  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**113] MASERATI** A6 GCS

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Kurihara/Iwato  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER J/J

**114] MASERATI A6 GCS Monofaro**

CAT. Sport ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Dumolin/Woitrin  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**115] FERRARI 166**

CAT. Gran Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Schon/Schon  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**116] FERRARI 166 Inter Touring Coupe**

CAT. Gran Turismo ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Bate/Bilski  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/AUS

**117] HEALEY Westland**

CAT. Turismo ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Altena/De Bruin  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**118] HEALEY Elliott Coupé**

CAT. Turismo ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Luengen/Lohre  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**119] HEALEY Silverstone D27**

CAT. Sport ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Roncolato/Rinnerberger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**120] ALFA ROMEO 6C 2500 SS**

CAT. Sport ANNO 1948  
DRIVER/CO-DRIVER Vilanova/Till  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER E/USA

**121] ALFA ROMEO 6C 2500 Sport ANNO 1947**

DRIVER/CO-DRIVER TBA/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**122] JAGUAR XK 120 Alu**

CAT. Sport ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Berg/Berg  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER S/S

**123] FIAT 500 C**

CAT. Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Abbenante/Lodovisi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**124] VERITAS Dyna**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Collette/Wissing  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**125] SIATA 750 Spider 300BC**

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Oberti/Royce  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**126] CISITALIA 202B**

CAT. Gran Turismo ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Martini/Marzari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**127] CISITALIA 202 SC CABRIO**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Leoneso/Nossa  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**128] ABARTH 205**

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Shraga/Schwartz Shraga  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER IL/IL

**129] ABARTH 204 A Berlinetta**

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Hagerly/Forsyth  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/GB

**130] ERMINI Sport 1100**

CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Falduto/Ceretti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**131] FIAT 1100 barchetta Colli**

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Bricchetti/Arcangeli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**132] ERMINI Sport Siluro**

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Squarcia/Squarcia  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**133] OSCA MT4**

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Marchesi/Marchesi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**134] SIATA 300BC**

CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Carlini/Ambrosetti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**135] ALLARD J2**

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Hope/Beale  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**136] HEALEY Nash mod. S1 Roadster**

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Gamberini/Nobili  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**137] FIAT AR 51 Campagnola**

CAT. Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Sperotto/Sperotto  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**138] ALFA ROMEO 1900**

CAT. Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Horn/Arnold  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/CH

**139] SIATA Daina Sport Coupé**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER ten Brinke/ten Brinke  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**140] SIATA Daina 1400 GS**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Tosi/Ghidini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**141] PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500S**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Capolupo/Saottini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**142] PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Castelli/Valli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**143] ALFA ROMEO 1900 C Sprint Touring**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER von Mozer/von Mozer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**144] LANCIA Aurelia B 20**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Aliverti/Maffi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**145] LANCIA Aurelia B 20 I serie**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Terlizzi/Terlizzi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**146] FERRARI 212 Inter Coupe**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Stollfuß/Stollfuß  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**147] FERRARI 212/225 Export**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Streminski/Hüniken  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**148] FERRARI 225 Inter**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Urban/Tamboer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/USA

**149] ASTON MARTIN DB2**

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Masetti Zannini/Cherubini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**150] ASTON MARTIN DB2 Vantage**

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER van de Velde/van de Velde  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**151] ASTON MARTIN DB2 Team Car**

CAT. Gran Turismo ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Kennedy/Long  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER HK/GB

**152] ERMINI 1100 Sport**

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Focardi/Focardi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I



# OMP 1000 MIGLIA

PRODUCT LINE DEDICATED TO  
"THE WORLD'S GREATEST  
ROAD RACE"

**BRESCIA**  
Special suit Mille Miglia. External layer made of saaten Nomex®. Zipper pocket on the chest and embroidery driver or co-driver. Homologation: FIA 8856-2000 5FI 32A/5



**ROMA**  
Special helmet Mille Miglia, featuring a thermoplastic material with leather pipings. Homologation: ECE 22.05



**BOLOGNA**  
Styled cap, with rear and side protections and vintage goggles with adjustable strap.



**FIRENZE**  
Special gloves Mille Miglia. Homologation: FIA 8856-2000



**VITERBO**  
Special wheeled office chair Mille Miglia.



**FERRARA**  
Special boots Mille Miglia, suede or smooth leather. Homologation: FIA 8856-2000

<p>SUBLICENSING</p>	<p><a href="http://www.ompracing.it">www.ompracing.it</a></p>

**153] CISITALIA** 202 Coupé

CAT. Gran Turismo ANNO 1947  
DRIVER/CO-DRIVER Massai/Ragionieri  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**154] JAGUAR** XK 120 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Ricci/Ricci  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**155] LANCIA** Aurelia B 20

CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Ricci/Tansky  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/USA

**156] JAGUAR** XK 140 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Panzeri/Livio  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**157] JAGUAR** XK 140 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Tagliaferri/Panzeri  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**158] JAGUAR** XK 120 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Giacomello /Spada  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**159] JAGUAR** XK 120 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Corneliani/Araldi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**160] JAGUAR** XK 120 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Murru Destro/Castaniti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**161] JAGUAR** XK 120 OTS

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Biondetti/Varia  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**162] JAGUAR** XK 120 Roadster

CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Mottadelli/Sheppard  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/CDN

**163] FERRARI** 340 America

CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Panis/Panis-Markom  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

**164] MASERATI** A6 1500 Pininfarina

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Yamashita/Maruyama  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER J/J

**165] JAGUAR** XK 120 OTS Alloybody

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Schneeberger/Schneeberger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**166] HEALEY** Silverstone

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Becchetti/Becchetti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**167] HEALEY** Silverstone

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Bechtolsheimer/  
Bechtolsheimer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**168] HEALEY** Silverstone

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Gnutti/Gnutti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**169] FERRARI** 166MM/195S

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Kojima/Tanaka  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER J/D

**170] FERRARI** 212 Export Barchetta

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Carlino/Jacquemin  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/F

**171] FERRARI** 212 Export

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Sieber/Gaensler  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**172] FERRARI** 166MM

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER van Zyl/van Zyl  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER ZA/ZA

**173] FERRARI** 225 S Export Berlinetta

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Fratini/Bruni  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**174] FERRARI** 225 S Export

Tuboscocca Spyder  
CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Newson/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**175] ASTON MARTIN** DB3

CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Louwman/Louwman  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**176] ASTON MARTIN** DB3 Team Car

CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Melling/Moore  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**177] JAGUAR-BIONDETTI** Special

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Keil/Perbellini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/I

**178] JAGUAR** XK 120

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Seidl/Seidl  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/GB

**179] ALLARD** J2

CAT. Sport ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Francis/Francis  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CDN/CDN

**180] CITROEN** 2 CV AZ

CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Baier/Baier  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

**181] FIAT** 1100 TV

CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Freré/Castellana  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**182] FIAT** 1100 Coupé Zagato

CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Berle/Mockridge  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**183] FIAT** 1100 103TV

CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER De Reu/Balliu  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**184] SIATA** 1100 TV VIGNALE

CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Smith/Polak  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**185] FIAT** 1100 TV GT

CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Ronzoni/Pastore  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**186] FIAT** 1100 TV GT

CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cartabbia/D'Orto  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**187] OSCA** MT4-2AD

CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Rollinger/Rollinger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER L/L

**188] JAGUAR** Mark VII

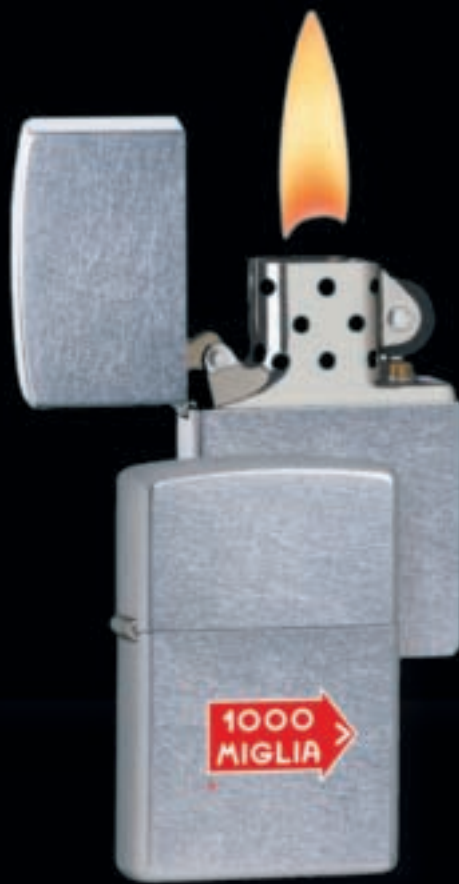
CAT. Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Burton/Burton  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**189] JAGUAR** Mark VII

CAT. Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER O Reilly/McDowell  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/USA

**190] JAGUAR** XK 120 Alu

CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Kuhnt/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB



# Charming Legends

**ZIPPO ITALIA srl**  
via Lagoscuro 5  
19020 Vezzano Ligure  
La Spezia • ITALY

ph. (+39) 0187 940.941  
fax (+39) 0187 940.944  
info@zippo.it  
www.zippo.it



SUBLICENSING

**zippo**



**191] JAGUAR XK 120 SE**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER O'Keefe/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**192] JAGUAR C-type**  
CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Frankel/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**193] JAGUAR C-type**  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Klaas/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/

**194] JAGUAR C-type**  
CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Webb/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**195] JAGUAR D-type**  
CAT. Sport ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Forster/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**196] FIAT Ottovu (8V)**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Dragone/Rossi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**197] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Rossi/Bonello  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER FL/I

**198] SIMCA ARONDE**  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Gandino/Gandino  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**199] PEUGEOT 203**  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Donghi/Donghi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**200] MERCEDES-BENZ 180 D**  
CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Bettoja/Rumboldt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**201] MERCEDES-BENZ 180**  
CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Perotto/Ellena  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**202] ALFA ROMEO 1900 TI**  
CAT. Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Personeni/Sala  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**203] ALFA ROMEO 1900 TI**  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Galavotti/Vezzelli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**204] ALFA ROMEO 1900 TI Super**  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Ring/Larsson  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER S/S

**205] AC Ace Barchetta**  
ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Villa/Abello  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER E/E

**206] MERCEDES-BENZ 220 A**  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Martella/Savarese  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**207] ROVER 75 P4**  
CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cerrato/Fossati  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**208] PORSCHE 356 1500**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Wittner/Kobl Müller  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

**209] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Bettinsoli/Peli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**210] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Belluto/Facta  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**211] PORSCHE 356 Pre-A coupé 1500**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Merati Foscarini/Mosterts  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**212] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Donati  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**213] PORSCHE 356 Speedster 1500 cc**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Patelli/Molinari  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**214] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cibaldi/Cibaldi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**215] PORSCHE 356 1500 Speedster**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Stuppelli/Scorsetti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**216] PORSCHE 356 A - 1600S**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Streparava/Streparava  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**217] ALFA ROMEO 1900 C Super Sprint (II serie)**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER TBA/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/

**218] AC Ace-Bristol**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cittadini/Maglia  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**219] MASERATI A6 GCS Series 2**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Boglioli/Pezzia  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**220] TRIUMPH TR2 Sport**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Graglia/Allara  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**221] TRIUMPH TR2 Sport**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Piccinelli/Pellini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**222] TRIUMPH TR2**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cox/Hill  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/GBM

**223] TRIUMPH TR2**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Klupfel/Klupfel  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**224] AC Ace**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Franzi/Etter  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**225] FIAT Ottovu (8V)**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Gruss/Sydoorick  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**226] FIAT Ottovu (8V) Zagato**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Magnoni/Magnoni  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**227] FIAT Ottovu (8V) Zagato**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Reidie/Colbert  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER AUS/AUS

**228] FIAT Ottovu 106 Sport V8**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Schouwenburg/Paalman  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**229] FIAT Ottovu (8V)**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Del Fante/Nola  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/GB

# PETRUZZI & BRANCA

BRESCIA - ITALY

Antica Premiata Fabbrica di Argenteria

Silverware manufacturer



Fornitore Ufficiale trofei 1000 Miglia

[www.petruzziebranca.com](http://www.petruzziebranca.com) - [info@petruzziebranca.com](mailto:info@petruzziebranca.com)

**230] LANCIA** Aurelia B 20 III serie  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Bakker/Mulder  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**231] LANCIA** Aurelia B 24 S  
Spider America  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Levaux/Saillez  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**232] LANCIA** Aurelia B 24 S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Gerani/Gerani  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**233] LANCIA** Aurelia B 24 S Spider  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Parodi/Parodi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**234] LANCIA** Aurelia B 24 S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Marinelli/Bonometti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**235] LANCIA** Aurelia B 24 S Spider  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Rossi/Teti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**236] LANCIA** Aurelia B20 IV serie  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Bruschetta/Rebuffoni  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**237] ASTON MARTIN** DB2 Vantage  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER VanderLeeuw/Kraal  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**238] AUSTIN HEALEY** 100/4 (BN1)  
Le Mans specification  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Lankes/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**239] LANCIA** Aurelia B 24 S Spider  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Sikorski-Grossmann/  
Esswein-Hardieck  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**240] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Van Huellen/Flimm  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**241] ALFA ROMEO** 1900 C Super  
Sprint (II serie)  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Secker/Hardieck  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**242] TALBOT LAGO** T26 Grand Sport  
CAT. Sport ANNO 1950  
DRIVER/CO-DRIVER Kersten/Bodewes  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**243] PORSCHE** 550-1500 RS  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Bernadotte/Nilsson  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER S/S

**244] PORSCHE** 356 Pre-A coupé 1500  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Wegh/Wegh  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**245] PORSCHE** 356 Pre-A coupé 1500S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Verhulst/Goossens  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**246] PORSCHE** 356 1500 Speedster  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Pauwels/Verhofstadt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**247] PORSCHE** 356 Pre-A coupé 1500  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cryns/Quatennens  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**248] PORSCHE** 550-1500 RS  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Balkenende/van Lennep  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**249] PORSCHE** 550-1500 RS  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER van Oranje-Nassau/  
van Oranje-Nassau  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**250] TALBOT LAGO** T26 Grand Sport  
CAT. Sport ANNO 1949  
DRIVER/CO-DRIVER Brouwers/Sorée  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**251] ASTON MARTIN** DB2/4  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Hoermann/Hoermann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**252] ASTON MARTIN** DB2/4  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Mayer/Kleinbauer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**253] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Shen/Hruschka  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**254] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Carreras/Pascual  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/D

**255] FERRARI** 750 Monza  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Scheufele/Scheufele  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/MC

**256] ASTON MARTIN** DB2  
CAT. Gran Turismo ANNO 1951  
DRIVER/CO-DRIVER Stehle/Matthaeus  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**257] ASTON MARTIN** DB2/4  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Tauscher/Rybczynski  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**258] PORSCHE** 356 1500 Speedster  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Nachtigall/Prochnov  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/D

**259] JAGUAR** XK 140 OTS WORKS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Houtkamp/Houtkamp  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL

**260] MERCEDES-BENZ** 180D  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Leclercq/Libert  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**261] MERCEDES-BENZ** 220A  
CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Lanaerts/De Mol  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**262] MERCEDES-BENZ** 300 SL W194  
CAT. Sport ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Bethscheider-Kieser/Schmidt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**263] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Binder/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/I

**264] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Kramer/Weisheit  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/USA

**265] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Mirabaud/Brand  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**266] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Juffali/Almiouni  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER SA/RL

**267] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Bork/Witzel  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D



Camera di Commercio  
Arezzo



Alchimia - Arezzo

**Scegli i prodotti  
della tua terra.**

*La Camera di Commercio di Arezzo  
a difesa dei prodotti del suo territorio*



**AREZZO  
E LA SUA  
PROVINCIA**

**268] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Schneider/Anders-Sundt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**269] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Templin/Bock  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**270] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Essers/Troska  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**271] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Goetzl/Geidobler  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**272] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER De Burton/Pigg  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/GB

**273] MERCEDES-BENZ** 300 SL  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Koegel/Howe  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**274] MERCEDES-BENZ** 300 SLR  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Fangio/Haekkinen  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER BRA/D

**275] MERCEDES-BENZ** 300 SL  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Ludwig/Porth  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**276] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Crain/Lieb  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**277] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Beghetto/Beghetto  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**278] MERCEDES-BENZ** 300 SL  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Di Benedetto/Biandrino  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**279] MERCEDES-BENZ** 300 SL  
W198-I alu  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Cefis/Cefis  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**280] ASTON MARTIN** DB2/4  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Fuchs/Dolamore  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/NZ

**281] VOLKSWAGEN** 1/11  
CAT. Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Dislich/Springer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**282] JAGUAR** XK 120 OTS SE  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Wiele/Staby  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**283] PORSCHE** 356 1500 Speedster  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Sixt/Englert  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**284] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Sixt/Sixt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**285] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER TBA/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**286] FERRARI** 250 Europa GT  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Roath/Story  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**287] FERRARI** 250 GT  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Roschmann/Hummel  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**288] FERRARI** 250 Europa GT  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Mastroeni/Boletti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**289] VOLKSWAGEN** Kafer  
ANNO 1952  
DRIVER/CO-DRIVER Macht/Priemer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**290] VOLKSWAGEN** Kafer  
ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Antlitz/Reinking  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**291] DKW** F91 3=6 (black colour)  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Renz/Schwalter  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**292] DKW** F91 3=6 Sonderklasse  
(metalblue)  
CAT. Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Stefani/Bauer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**293] DKW** F91 Limousine Spezial  
CAT. Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Demuth/Elbrigmann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**294] DKW** 3=6 Monza (red)  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Capello/Pirola  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**295] DKW** 3=6 Monza (blue)  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Frank/Egger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**296] PORSCHE** 356 1500 Coupé  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Stuck/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**297] PORSCHE** 356 1500 Speedster  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Hatz/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**298] PORSCHE** 550 1500 RS Spyder  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Gruehsem/Heinze  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**299] PORSCHE** 550 RS  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Mueller/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**300] PORSCHE** 356 A 1600 Super  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Edig/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**301] JAGUAR** XK 120 SE OTS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Reggiani/Manenti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**302] JAGUAR** XK 120 SE OTS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Rosen/Bar-Gil  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER IL/ IL

**303] JAGUAR** XK 120 OTS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Panseri/Panseri  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**304] JAGUAR** XK 120 SE  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Polotti/Baiguera  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**305] JAGUAR** XK 140 OTS SE  
CAT. Gran Turismo ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Facchinetti/Leo  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**306] JAGUAR** XK 140 FHC LHD  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Pantano/Rossi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I



Camera di Commercio  
Arezzo

# Servizi innovativi per le imprese



## **SPORTELLO PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE**

Laboratorio di Analisi Metalli Preziosi accreditato Sinal. Servizi Tecnici, certificativi e informativi, rilascio di Certificazione Aggiuntiva come richiesto dal D. Lgs 251/99. [www.sagoritalia.it](http://www.sagoritalia.it)



## **FO.AR Formazione Aretina**

Corsi di formazione imprenditoriale e professionale, aggiornamento su management e comunicazione, seminari sulle normative internazionali, corsi abilitanti per accesso ad albi e ruoli camerali.



## **SPORTELLO PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE**

Assistenza, orientamento, promozione alle imprese resa operativa attraverso l'erogazione in forma gratuita e personalizzata di una serie di servizi ad alto contenuto specialistico. Seminari e aggiornamenti per operatori. Informazioni e news sulla Circolare informativa INFORMA (abbonamento gratuito). Servizio banche dati on line [www.ar.camcom.it](http://www.ar.camcom.it)



## **SPORTELLO INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

Assistenza e informazioni per le imprese e i cittadini che intendono intraprendere la via del cambiamento con l'utilizzo delle energie rinnovabili. Il servizio promuove il ricorso alle energie rinnovabili ed alla "green economy" ed è punto di contatto per l'informazione e la ricerca di finanziamenti, valorizzazione di processi di internazionalizzazione e sviluppo industriale verso i mercati internazionali. Seminari e aggiornamenti per operatori. Informazioni e news. Servizio banche dati on line [www.ar.camcom.it](http://www.ar.camcom.it)



## **CAMERA ARBITRALE E DI CONCILIAZIONE**

La giustizia alternativa: un modo rapido e innovativo per la gestione e la risoluzione delle controversie di natura economico-commerciale. Realizza anche corsi di formazione per arbitri e conciliatori



## **SPORTELLO QUALITÀ**

Assistenza altamente qualificata con esperti del settore per le imprese che vogliono qualificare sempre più la loro presenza sui mercati mondiali. Programma di incentivi finanziari per le aziende che intendono certificarsi

**CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI AREZZO**

Via Spallanzani n. 25 - 52100 Arezzo Tel 0575 30 30 Fax 0575 300953

[www.ar.camcom.it](http://www.ar.camcom.it) - Ente ISO EN 9001:9002

**307] JAGUAR** XK 140 OTS MC  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Fratini/Manetti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**308] JAGUAR** XK 120 OTS SE  
CAT. Gran Turismo ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Pasotti/Pasotti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**309] ERMINI** 357 SPORT  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Meneghini/Gobbi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**310] OSCA** MT4-2AD  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Boglioli/Caraffini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**311] OSCA** MT4-2AD  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Covindassamy/Pasquini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/F

**312] PORSCHE** 550/1500RS  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Engelhorn/Arif  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**313] PORSCHE** 550 Spyder  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Van Gierdegom/Degres  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**314] MASERATI** 150 S  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Gorni/Scarpa  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**315] MASERATI** 150 S  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Berton/Sonda  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**316] MASERATI** A6 GCS  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Sucari/Ricci  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER RA/RA

**317] ARNOLT BRISTOL** Bolide  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Brumenil/Eyben  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**318] ARNOLT BRISTOL** Cabrio  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Astaller/Gaillinger  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**319] FIAT** Ottovu (8V) Zagato  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER De Reu/Goethals  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**320] FERRARI** 500 Mondial  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Mellinger/Gelmini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER PL/I

**321] SIATA** 208s  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Davis/Duckworth  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER USA/USA

**322] AUSTIN HEALEY** 100S  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Darcey/Hutchinson  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**323] AUSTIN HEALEY** 100S  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Jacob/Jacob  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**324] AUSTIN HEALEY** 100S  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Large/Collings  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**325] FERRARI** 500 Mondial  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Roschmann/Roschmann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**326] FERRARI** 750 Monza  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Ochiai/Kurokawa  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER J/J

**327] FERRARI** 250 MM Berlinetta  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Lienhardt/Lienhardt  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**328] GORDINI** 24 S  
CAT. Sport ANNO 1953  
DRIVER/CO-DRIVER Bessade Obadia/Magnin  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER F/F

**329] COOPER** T33  
CAT. Sport ANNO 1954  
DRIVER/CO-DRIVER Hood/Riedling  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**330] FERRARI** 121 LM  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Knobloch/Gross  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER A/A

**331] SAAB** 93  
CAT. Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Fägerhag/Bäckström  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER S/S

**332] SAAB** 93  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Muller/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER E/NL

**333] SAAB** 93  
ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Beherman/Stefani  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/B

**334] FERRARI** 250 GT Boano  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Kalow/Ilic  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/F

**335] ABARTH** 750 Zagato coupé  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Bas/Bas  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER B/NL

**336] FIAT** 1100/103 TV  
CAT. Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Fenotti Masetti Zannini/  
Lorandi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**337] FIAT** 1100/103 TV  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER D'Agostino/Stabile  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**338] CITROEN** DS19  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Gervais/Grenier  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CND/CND

**339] MG** A  
CAT. Gran Turismo ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Chapman/Chapman  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/AND

**340] MG** A  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Dixon/Palmer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GBM/GB

**341] FIAT** 1100  
CAT. Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Ricagno/Ricagno  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**342] SUNBEAM** Rapier  
CAT. Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Clarke/Sebba  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER GB/GB

**343] ALFA ROMEO** Giulietta Berlina  
CAT. Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Pradella/Belotti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**344] ALFA ROMEO** Giulietta Berlina  
ANNO 1958  
DRIVER/CO-DRIVER Damini/Mosconi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**345] ALFA ROMEO** Giulietta Sprint  
Veloce CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Barvas/Grossi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**346] ALFA ROMEO** Giulietta Sprint Veloce CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Magnoni/Magnoni  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**347] MG A**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Spataro/Bongiorno  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**348] MG A**  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Rocco/Prandelli  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**349] PORSCHE** 356 A Carrera 1500 GS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Benetti/Bertaccini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**350] PORSCHE** 356 Carrera 1500 GS GT  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Bender/Paukens  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**351] PORSCHE** 356 A-1500 GS  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Gnutti/Cristina  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**352] PORSCHE** 356 A-1600  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Stoppini/Stoppini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**353] PORSCHE** 356 A-1600S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Perini/Stola  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**354] PORSCHE** 356 A Speedster 1600  
ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Grimaldi/Confalonieri  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**355] PORSCHE** Speedster  
ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Brovazzo/Zambonini  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**356] MERCEDES-BENZ** 300 SL W198-I  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Hindrichs/Hindrichs  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**357] PORSCHE** 356 1500S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Heue/TBA  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/

**358] BMW** 507  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Feldhaus/Schneider  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/I

**359] MASERATI** A6G/2000 Competition Coupé Zagato  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Albuquerque/Bustorff  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER P/P

**361] AC** Ace  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Marini/Fratus  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**362] MASERATI** 150S  
CAT. Sport ANNO 1955  
DRIVER/CO-DRIVER Boni/Ferdenzi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**363] FERRARI** 500 TRC  
CAT. Sport ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Caggiati/Sassi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**364] LANCIA** Aurelia B 20 S  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER de Sanctis/de Sanctis  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/I

**365] LANCIA** Aurelia B 20 S VI serie  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Pizzoccaro/Pizzoccaro  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**366] LANCIA** Aurelia B 20 VI serie  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Ulrich/Uhr  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**367] LANCIA** Aurelia B 20 VI serie  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Lamperti/Rigotti  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**368] AUSTIN HEALEY** 100/6 BN 4  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Romano/Leo  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**369] AUSTIN HEALEY** 100/4 BN 2  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Camozzi/Camozzi  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**370] AUSTIN HEALEY** 100/4 BN 2  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Lopez van Dam/  
Romero Garrido  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER E/E

**371] FERRARI** 250 GT Boano  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Gabka/Zeilhofer  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER D/D

**372] FERRARI** 250 GT Boano  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Litzler/Bonnet Litzler  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER F/F

**373] BMW** 507  
CAT. Gran Turismo ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Klingelberg/Klingelberg  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**374] JAGUAR** XK 140 Fixed Head Coupé  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Parenti/Sicca  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**375] FORD** Thunderbird  
CAT. Gran Turismo ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Hassler/Stegmann  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER CH/CH

**376] ALFA ROMEO** Giulietta Spider tipo 750 G  
CAT. Sport ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Zanardi/Gioglio  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**377] PORSCHE** 550 A-1500 RS  
CAT. Sport ANNO 1957  
DRIVER/CO-DRIVER Ferracin/Ferracin  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER I/I

**378] TRIUMPH** TR3  
CAT. Sport ANNO 1956  
DRIVER/CO-DRIVER Gottgens/Gottgens  
NAZ. DRIVER/CO-DRIVER NL/NL



# L'UNIONE FA LA FORZA



**BONOMI**  
DEUTSCHLAND

**BONOMI**  
UK

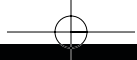
**BONOMI**  
ESPAÑA, SL

**BONOMI**  
INDIA

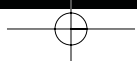
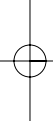
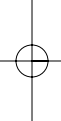
**BONOMI**  
NORTH AMERICA, INC



[www.bonomi.it](http://www.bonomi.it)



A series of horizontal lines for writing, consisting of 25 evenly spaced lines.



1000  
MIGLIA



Note/NOTES

A series of horizontal lines for writing notes, spaced evenly down the page.







# catalogo ufficiale 2011

MILLE MIGLIA OFFICIAL CATALOGUE 2011

## COORDINAMENTO EDITORIALE

*Editorial coordination*

Andrea Franchini

## ART DIRECTION

Alessandro Ceci

## PROGETTO GRAFICO

*E IMPAGINAZIONE*

*Graphic design and layout*

Giorgia Monni

## REDAZIONE TESTI

*Text editing*

Valerio Berruti

Mario Cardilli

Dominik Fischlin

Andrea Franchini

Marco Mottini

Maria Eleonora Pisu

## RICERCA FOTOGRAFICA

*Photo research*

Roberta Ferrari

Isolina Severoni

## TRADUZIONI IN INGLESE

*English translations*

Steve Chaplin

## SEGRETERIA DI REDAZIONE

*Editorial Office*

Elena Pelucco

Alice Sobrero

## RESPONSABILE DI PRODUZIONE

*Head of Production*

Morgana Camnasio

## FONTI FOTOGRAFICHE

*Photo sources*

ActualFoto; Alessandro Ghinato; Alessandro Para; Alfa Romeo Automobilità Storico, Centro Documentazione (Arese, Milano); Archivio Fondazione Negri Brescia; Archivio Millanta © - Italia; Corbis Images; Farabolafoto; Giorgio Nada Editore-Archivio Novafoto Sorlini; Keystone/Getty Images; Klemantaski Collection/Getty Images; Museo Mercedes-Benz; Museo Mille Miglia; Renè Photo Collection; Reg Lancaster/Express/Getty Images; Thomas D. McAvoy/ Time Life & Pictures/Getty Images; Touring Club Italiano/Gestione Archivi Alinari

## PROGETTO EDITORIALE

*Publishing project*

Meet comunicazione srl - Roma

## STAMPA

*Printed*

Cts Grafica srl

Città di Castello - PG

Finito di stampare nel mese di maggio 2011.

Tutti i diritti sono riservati. È vietata la riproduzione del volume con ogni mezzo, neppure parzialmente o per uso didattico senza autorizzazione scritta.

*Printed: May 2011.*

*All rights reserved. Reproduction of this book or any part of it by any means is forbidden, even for private or educational use, without the prior written permission.*