

# Lista Vetture - Aggiornata al 1/5/2008 13:19

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>86</b>				
Aghem Gianmaria (Italia)	Conti Rossella (Italia)	BMW 328 (1938)		
<b>360</b>				
Aime Franco (Italia)	Aime Carlo (Italia)	STANGA 750 Sport (1956)		SI
ANNO PRODUZIONE 1957				
PRIMA MM 1957				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 747cc				
L'ultima vettura costruita dai fratelli Stanga utilizzava, invece, un motore derivato da quello della Fiat 600 portato a 750cc secondo le diffuse e simili ricette dei più noti elaboratori italiani della seconda metà degli anni Cinquanta. Unico elemento di originalità è l'adozione del carburatore doppio corpo verticale. Camillo Stanga la portò in gara alla MM del 1957, ma già a metà gara, al controllo di Roma era passato con un ritardo di oltre mezz'ora rispetto alle ben più prestanti e costose OSCA e Stanguellini di pari cilindrata con i loro motori bialbero. Poi il ritiro.				
<b>234</b>				
Alesi Jean (France)	Alesi X (France)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	MERCEDES-BENZ	
Alesi Formula 1 driver				
<b>101</b>				
Altena Harm (Netherlands)	Altena Jan (Netherlands)	HEALEY Westland (1947)		
<b>140</b>				
Amenduni Gresele Massimo (Italia)	Ferasin Ferruccio (Italia)	ASTON MARTIN DB2 Vantage (1952)	ACCIAIERIE VALBRUNA	
Amenduni AD ACCIAIERIE VALBRUNA				
SPONSOR UFFICIALE				
<b>170</b>				
Artom Gabriele (Italia)	X X ()	FERRARI 225 Export (1952)		
<b>103</b>				
Askochenskiy - Elizavetin Dmitry - Mikhail (Germany)	Thiesen Eberhard (Germany)	ALFA ROMEO 6C 2500 S Berlinetta (1947)		
<b>274</b>				
Augustoni Pedro (Argentina)	Eliçabe María José (Argentina)	TRIUMPH TR2 (1955)		
<b>89</b>				
Baker Andrew (United States)	Kresch Richard (United States)	BMW 328 (1939)		
<b>216</b>				
Bakker Michiel (Netherlands)	Van Der Kwast Henk (Netherlands)	LANCIA Aurelia B20 GT (1953)		
<b>293</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Bamford Alice (Great Britain)	X X ()	ASTON MARTIN DB3 S (1955)		
<b>248</b>				
Bandini Dino (Italia)	Orsi Michele (Italia)	BANDINI 750 Sport siluro (1953)		SI
ANNO PRODUZIONE 1953-1956 PRIMA MM 1953 CATEGORIA Sport CILINDRATA 747cc Il forlivese Ilario Bandini, su richiesta dell'italo-americano Tony Pompeo, produsse nei primi anni Cinquanta una piccola serie di vetture Sport destinate a correre nella classe H-mod (fino a 750 cc) statunitense. Caratteristico era l'accoppiamento di un telaio tubolare di scuola italiana con un motore statunitense Crosley CIBA, monoalbero a camme in testa, che nel 1950 aveva vinto la classe alle 6 Ore di Sebring. Bandini realizzò per questo motore una nuova testa a doppio albero a camme in testa e nel 1953 la carrozzeria fu adeguata ai nuovi regolamenti che vietavano l'uso di parafanghi motociclistici. Questa vettura ha corso alla XX Mille Miglia con Massimo Bondi, classificandosi al 157° posto assoluto. ----- discendente famiglia costruttori automobili				
<b>278</b>				
Baron Richard M. (United States)	Kott Dougt (United States)	ALFA ROMEO 2000 Sportiva (1954)	ALFA ROMEO	
<b>168</b>				
Baronchelli Andrea (Italia)	Baronchelli Luca (Italia)	HEALEY Silverstone (1950)		
<b>324</b>				
Barozzi Ennio (Italia)	Zanni Maurizio (Monaco)	ALFA ROMEO 1900 Sprint (1953)		
<b>314</b>				
Barvas Giorgio (Italia)	Grossi Nicoletta (Italia)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1957)		SI
<b>137</b>				
Batista Julio (Switzerland)	Batista Pablo (Switzerland)	FERRARI 212 Inter (1952)		
<b>4</b>				
Bazhenin Boris (Russian Federation)	Bajenina Nadia (Russian Federation)	OM 665 S (1928)		
<b>287</b>				
Beecroft Adrian (Great Britain)	Moller Karsten (Denmark)	ASTON MARTIN DB3 S (1955)		
<b>242</b>				
Beghetto Loris (Italia)	Didonè Giampietro (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>139</b>				
Bender Ralf (United Arab Emirates)	Paukens Gabriele (United Arab Emirates)	ASTON MARTIN DB2 (1952)		
<b>331</b>				
Bensi Giuliano (Italia)	Monferino Paolo (Italia)	FIAT 8V (1954)	FIAT	SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1952-1954</p> <p>PRIMA MM 1957</p> <p>CATEGORIA Gran Turismo</p> <p>CILINDRATA 1996cc</p> <p>La seconda serie della Fiat 8V si differenziava dalla prima per la potenza del motore leggermente aumentata e per un nuovo frontale con doppi fari della carrozzeria di serie, sempre realizzata dalla carrozzeria speciale del Lingotto della Fiat. Questo esemplare ha partecipato senza fortuna all'ultima Mille Miglia disputata, quella del 1957, pilotata da Tonino Sidi, medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Londra del 1948 nella staffetta 4X100 e poliedrico atleta specialista non solo delle corse brevi fino agli 800m, ma anche dei 400 ostacoli, del salto in lungo e in alto.</p> <p>-----</p> <p>Monferino CEO IVECO SpA</p>				
<b>371</b>				
Bertelli Patrizio (Italia)	Nucci Fabio (Italia)	PORSCHE 550A-1500 RS (1956)		
VIP - AD Gruppo Prada				
<b>84</b>				
Bertoli Sandro (Italia)	Bonomi Alessandra (Italia)	BMW 328 (1938)		
<b>261</b>				
Berton Paolo (Italia)	Sonda Lara (Italia)	MASERATI 150S (1955)		
<b>291</b>				
Bessade Paul Emile (France)	Bessade Samuel (France)	GORDINI 24 S (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1953-1955</p> <p>PRIMA MM 1955</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 2982cc</p> <p>Amedeo Gordini nacque nel 1899 a Bazzano (BO) da Augusto e Augusta Patelli, coloni. Rimasto orfano di padre, nel gennaio 1925 emigrò a Parigi dove nel 1929, ottenuta la nazionalità francese, aprì una concessionaria Fiat. Divenuto preparatore di vetture Fiat e Simca, nel dopoguerra iniziò a progettare auto complete, tra le quali questa Sport spinta da un motore 8 cilindri in linea che fu utilizzata da Franco Bordoni Bisleri, asso della caccia italiana con 19 vittorie confermate e campione italiano delle Sport tre litri nel 1953 con una Gordini T15S, per correre anche alla MM del 1955 terminata con il ritiro. La vettura fu ricarizzata per la 24 Ore di Le Mans di quell'anno e si presenta in questa veste.</p>				
<b>191</b>				
Bettoja Valerio (Italia)	Bettoja Virginia (Italia)	MERCEDES-BENZ 180 D (1955)	MERCEDES-BENZ	
<b>366</b>				
Bianchi Federico (Italia)	Olivieri Paolo (Italia)	MASERATI 150 S (1956)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>303</b>				
Biasin Antonio (Italia)	Gennaro Luigino (Italia)	FIAT 1100/103 (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1953-1960</p> <p>PRIMA MM 1953</p> <p>CATEGORIA Turismo</p> <p>CILINDRATA 1089cc</p> <p>Nel 1953 la Fiat 1100 fu completamente rivoluzionata, anche se l'affidabile motore rimase sostanzialmente quello. La nuova 1100/103, questa era la designazione della nuova vettura, era dotato di scocca portante e al suo esordio alla MM del 1953 concluse la gara con i fratelli Mancini alla media di oltre 107km/h, ben 11km/h di media in più rispetto alla 1100E vincitrice l'anno precedente. Anche se a fine anno 1953 fu presentata la Fiat 1100TV (Turismo Veloce), di migliori prestazioni, gli sportivi continuarono a preferire la più leggera 1100/103 nella versione economica, denominata Tipo A, fornita nel solo colore grigio, gli interni spartani e con sedile anteriore unico, in quanto meno costosa e più leggera. La permissività del regolamento della categoria Turismo Speciale, in auge fino al 1957, permetteva ampie modifiche che rendevano inutile l'acquisto di versioni all'origine più potenti. Tra le vetture presenti a questa rievocazione, la Fiat 1100/103 A, preparata secondo il regolamento della Turismo Speciale, che corse con Alessandro Moroni, senza fortuna, nel 1956 e nel 1957.</p>				
<b>374</b>				
Bilton Laurence (United Kingdom)	Chelsea Edward (United Kingdom)	MASERATI 200SI (1957)		
<b>375</b>				
Bilton Anton (United Kingdom)	Bilton Godfrey (United Kingdom)	MASERATI 250S (1957)		
<b>250</b>				
Binkert Gabriella (Switzerland)	Becchetti Corrado (Italia)	MORETTI 750 Sport CM54 (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1954</p> <p>PRIMA MM 1955</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 748cc</p> <p>Nei primi anni Cinquanta fu formata la Squadra Moretti, che la Casa dotò di eleganti barchette disegnate da Giovanni Michelotti munite di un bialbero progettato dall'ingegner Alberto Massimino. Curioso, e forse non proprio efficiente, era il telaio tubolare con elementi a sezione quadra. Alla Mille Miglia del 1954 questa vettura fu affidata a Gianni Balzarini e Discoride Lanza, già da tempo pilota ufficiale della Casa, ma la corsa si concluse con un modesto 145.mo posto assoluto. L'anno successivo la vettura fu schierata dalla Scuderia Italfrance per Azzurro Manzini che non riuscì neppure a raggiungere il primo controllo di Ravenna, come le Moretti affidate a Rossi e a Branca.</p>				
<b>144</b>				
Biondetti Stefano (Italia)	Steinhauslin Carlo Alberto (Italia)	JAGUAR XK120 OTS (1951)	144	
<b>258</b>				
Bischof Klaus (Germany)	Nagel Nicole (Germany)	PORSCHE 550-1500 RS (1955)	PORSCHE	
Bischof Porsche Museum Manager				
<b>61</b>				
Bock Michael (Germany)	Götzl X (Germany)	MERCEDES-BENZ SS (1930)	MERCEDES-BENZ	
Bock MD MB Museum				
Götzl Motor Klassik				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>296</b>				
Boglioli Mario (Italia)	Boglioli Pier Luigi (Italia)	FERRARI 750 Monza (1955)		
VIP sarto / abito per Sarkozy				
<b>243</b>				
Bombassei Alberto (Italia)	Zanini Romano (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	BREMBO	
Presidente e AD di Brembo BUSINESS PARTNER				
<b>109</b>				
Bonalumi Riccardo (Italia)	Agrati Francesca (Italia)	FIAT 1100 S (1947)	ANIXTER MFU	
BUSINESS PARTNER				
<b>105</b>				
Bonechi Giampaolo (Italia)	Magi Giovanna (Italia)	CISITALIA 202 SMM (1949)		
<b>70</b>				
Bonfanti Francesco (Italia)	D'amico Federico (Italia)	ALFA ROMEO 6C 2300 B Mille Miglia (1938)	ALFA ROMEO	
<b>208</b>				
Boni Franca (Italia)	Barziza Monica (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1600 (1955)		
Plurivincitrici Coppa delle Dame MM				
<b>48</b>				
Bonomi Aldo (Italia)	Bonomi Tarcisio (Italia)	ASTON MARTIN International Mk. II (1934)	Rubinetterie Bresciane	
Pres. Rubinetterie Bresciane SUPPORTER LOCALE				
<b>106</b>				
Bordogna Alberto (Italia)	Bordogna Riccardo (Italia)	CISITALIA 202 Coupé Gran Sport (1947)		
<b>108</b>				
Borla Sergio (Italia)	Borla Edoardo (Italia)	FIAT 1100 S (1947)		
<b>72</b>				
Boscarino Giuseppe (Italia)	Scriffignano Francesco (Italia)	FIAT 508CS MM (1938)		
<b>126</b>				
Botzner Erwin (Italia)	Gentile Claudio (Italia)	LANCIA Aurelia B21 (1952)		
<b>159</b>				
Bramall Terry (United Kingdom)	Beardshaw Alan (United Kingdom)	ASTON MARTIN Speed Model (1936)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1936-1938				
PRIMA MM 1950				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1998cc				
<p>Il secondo dei due esemplari ufficiali approntati per la 24 Ore di Le Mans nel 1936, mai disputata a causa della difficile situazione interna transalpina, fu schierato con alterna fortuna dall'equipaggio privato Mortimer Morris-Goodall&amp;mdash;Robert P. Hitchens nelle edizioni del 1937, 1938 e 1939 della corsa francese, conquistando l'undicesimo posto assoluto e il sesto di classe nel 1937. Nel dopoguerra, pilotata da Peter Monkhouse ed Ernest Stapleton partecipò alla 24 Ore del 1949, nuovamente ritirandosi, e l'anno successivo alla Mille Miglia con Stapleton, in coppia con Ruffo di Calabria, riuscì a tagliare il traguardo di Brescia al sesto posto di classe, seppur con oltre 7 ore di ritardo dalla Ferrari di Bracco e Maglioli, primi di classe.</p>				
<b>244</b>				
Bregoli Mauro (Italia)	Bregoli Camilla (Italia)	JAGUAR XK120 OTS (1953)	BREGOLI	
SUPPORTER LOCALE				
<b>24</b>				
Brevini Giuseppe (Italia)	Tazzioli Franca (Italia)	BUGATTI Type 35 A (1925)		
<b>180</b>				
Brouwers Han J.m.c. (Netherlands)	Sorée Frank (Netherlands)	TALBOT LAGO T26 Grand Sport (1949)		
<b>241</b>				
Brovazzo Roberto (Italia)	Acri Leonardo (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1956)	Schüco old timer team	
CEO Schüco IT				
BUSINESS PARTNER				
<b>265</b>				
Brumenil Eric (Belgium)	Zadiran Natalya (Belarus)	ARNOLT BRISTOL Bolide (1953)		
<b>317</b>				
Brunori Ruggero (Italia)	Bigoloni Luigi (Italia)	PORSCHE 356A-1500 GS (1957)		
<b>117</b>				
Brunori Luca (Italia)	Brunori Carlo (Italia)	FIAT 1100 Colli (1950)		
<b>294</b>				
Burani Walter (Italia)	Burani X (Italia)	FERRARI 750 Monza (1954)		
Presidente MARIELLA BURANI FASHION GROUP SPA				
<b>215</b>				
Burgio Gabriele (Spain)	Migliorini Paolo (Italia)	FIAT 8V (1952)	NH HOTELES	
Burgio Presidente NH Hoteles				
SUPPORTER LOCALE				
<b>237</b>				
Burkhardt X (Germany)	Offergeld X (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	MERCEDES-BENZ	

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>150</b>				
Burnengo Maurizio (Italia)	Burnengo Michele (Italia)	SIATA Amica (1950)		
<b>79</b>				
Büchl Reinhard (Germany)	Büchl Marianne (Germany)	WANDERER W 25 K (1936)	AUDI	
<b>343</b>				
Cabella Alberto (Italia)	Rimoldi Fabio (Italia)	AUSTIN HEALEY 100 - Six (1956)		
Regalo di fidanzamento				
<b>373</b>				
Caggiati Claudio (Italia)	Boni Renato (Italia)	FERRARI 500 TRC (1957)		
<b>269</b>				
Caggiati Ercole (Italia)	Caggiati Marco (Italia)	FERRARI 500 Mondial serie 2 (1955)		
<b>135</b>				
Cajani Marco (Italia)	Mariani Giacinto (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Sprint (1952)		
Scuderia del Portello				
<b>339</b>				
Camozzi Giovanni (Italia)	Pilotelli Anna (Italia)	LANCIA Aurelia B24 convertibile (1957)		
<b>43</b>				
Campailla Massimo (Italia)	Campailla Ettore (Italia)	RALLY ABC (1928)		
<b>280</b>				
Canale Elidio (Italia)	Ansanelli Gianluca (Italia)	MASERATI A6GCS (1954)		
<b>277</b>				
Canale Stefano (Italia)	Canale Anna (Italia)	CONRERO Sport (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1953</p> <p>PRIMA MM 1953</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 1996cc</p> <p>Il preparatore torinese Virgilio Conrero, già alla Cisitalia e poi con l'ingegner Savonuzzi alla SVA, realizzò nel 1953 questa Sport installando su un semplice telaio tubolare di sua costruzione un motore Alfa Romeo 1900, da lui elaborato, e utilizzando il ponte della Lancia Aurelia e parti della Fiat 1400. La vettura, inizialmente carrozzata da Ghia e progenitrice delle serie "Supersonic", fu iscritta dal suo proprietario Robert Fehlmann alla XX MM, ritirandosi. Andata a fuoco, sembra in una gara successiva, fu ricarrozzata con l'aiuto di Michelotti e si ripresentò con eguale fortuna alla successiva MM. L'automobile si presenta, ovviamente, in quest'ultima configurazione.</p>				
<b>124</b>				
Candini Giuseppe (Italia)	Candini Marcello (Italia)	LANCIA Ardea (1952)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>47</b>				
Cané Giuliano (Italia)	Galliani Lucia (Italia)	ASTON MARTIN Le Mans (1933)		
<b>190</b>				
Canonne X (Germany)	Wilmart X (Germany)	MERCEDES-BENZ 180 D (1954)	MERCEDES-BENZ	
Canonne press - Wilmart press				
<b>64</b>				
Capponi Claudio (Italia)	Pedrini Giacomo (Italia)	FIAT 508 S Balilla Sport (con motore 108 CS) (1934)		
<b>270</b>				
Carlevaris Francesco (Italia)	Carlevaris Nicola Francesco (Italia)	TRIUMPH TR2 (1954)		
<b>136</b>				
Carlini Luigi (Switzerland)	Ambrosetti Gianluca (Switzerland)	ALFA ROMEO 1900 Sprint (1954)		
<b>368</b>				
Carlino Peter (United States)	Carlino Richard (United States)	OSCA MT4 1500 TN (1956)		
<b>107</b>				
Castelli Alberto (Italia)	Micillo Mauro (Italia)	CISITALIA 202 SMM (1947)	ESTRAL	
BUSINESS PARTNER				
<b>217</b>				
Castelpietra Mauro (United States)	Migliorati Augusta (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1953)		
<b>87</b>				
Castronovo Andrea (Italia)	Saltamacchia Marco (Germany)	BMW 328 (1938)	BMW MOBILE TRADITION	
Castronovo Pres. BMW It. Saltamacchia Resp. Eu				
<b>361</b>				
Cavagna Gian Paolo (Italia)	Seneci Angelo (Italia)	OSCA 750 S (1957)		
<b>16</b>				
Cavagna Di Gualdana Giuseppe (Italia)	Cavagna Di Gualdana Gilberto (Italia)	BUGATTI Type 37 A (1930)		
<b>156</b>				
Celli Giovanni (Italia)	Picazo Claudio (Argentina)	ERMINI 1100 Sport (1951)		
<b>120</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Champion Philip (United Kingdom)	Chilcott Chris (United Kingdom)	FRAZER NASH Mille Miglia (1951)		
<b>308</b>				
Cherubini Giuseppe (Italia)	Cherubini Cristiana (Italia)	ABARTH Fiat 600 derivazione Abarth 750 (1957)		
<b>256</b>				
Cibaldi Enzo (Italia)	Ranzetti Ugo (Italia)	OSCA MT4-2AD (1953)	ESTRAL	
Cibaldi Presidente Estral BUSINESS PARTNER				
<b>116</b>				
Cibaldi Michele (Italia)	Besenzoni Matteo (Italia)	MARIANI Gilco 1100 Sport (1948)	ESTRAL	SI
ANNO PRODUZIONE 1949 PRIMA MM 1949 CATEGORIA Sport CILINDRATA 1089cc Con la reintroduzione in Italia nel secondo dopoguerra della categoria Sport Internazionale, prevista dalla Fia, venne a cadere l'obbligo di utilizzare per quelle 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 realizzarono vetture con motore derivato da quello della Fiat 1100 e telaio costruito 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 MM del 1949 senza fortuna. ----- BUSINESS PARTNER				
<b>63</b>				
Civini Gianfranco (Italia)	Spada Franca (Italia)	FIAT 508 S Balilla Sport (con motore 108 CS) (1934)		
<b>154</b>				
Collette Joannes (Netherlands)	Wissing Henry (Netherlands)	VERITAS Dyna (1951)		
<b>209</b>				
Colombini Marco (Italia)	Colombini Michele (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super Sprint (1955)		
<b>345</b>				
Conca Filippo (Italia)	Conca Giuseppe (Italia)	AUSTIN HEALEY 100M (1956)		
<b>335</b>				
Consoli Enrico (Italia)	Taschetti Paola (Italia)	LANCIA Aurelia B24 spider (1955)		
<b>204</b>				
Consoli Stefano (Italia)	Fontana Alberto (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1500 (1955)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>146</b>				
Crespi Dario (Italia)	Crespi Erika (Italia)	JAGUAR XK120 OTS (1953)		
<b>255</b>				
Cristofolotti Claudio (Italia)	Locati Claudio (Italia)	OSCA MT4-2AD (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1950-1956</p> <p>PRIMA MM 1953</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 1092cc</p> <p>Vettura costruita nell'aprile del 1953 per Umberto Bini, con la quale il bolognese partecipò senza fortuna alla MM con Carlo Lucini. Meglio andò alla Coppa Toscana dove la coppia si classificò al quarto posto della classe, vinta dalla OSCA di Sgorbati-Zanelli, presente a questa MM, e alla Coppa d'oro delle Dolomiti (2° posto di classe) e al Trullo d'oro (3°). A fine stagione la vettura fu venduta a Elio Lenza e quindi ricarrozata secondo il modello 1956, nella cui configurazione la vettura è presente a questa rievocazione della MM.</p>				
<b>225</b>				
Cross Charles (United States)	Monique Gardiner (Austria)	ASTON MARTIN DB2/4 (1955)		
<b>178</b>				
Croul John (United States)	Primmer Robert (United States)	FERRARI 340 America (1950)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1951-1953</p> <p>PRIMA MM 1951</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 4101cc</p> <p>Giunto al massimo del suo sviluppo il motore di Gioacchino Colombo, questo fu sostituito da un 12 cilindri, sempre a V di 60°, progettato da Aurelio Lampredi. La Ferrari 340A esordì con la vittoria di Villoresi alla Coppa Intereuropa a Monza, replicata due settimane dopo alla MM. La berlina carrozzata da Vignale usata da Villoresi nella vittoriosa edizione del 1951 sarà riportata sulle strade della MM da un collezionista statunitense. La carriera sportiva di questo modello proseguì nel 1953 con la vittoria di Giannino Marzotto alla MM e, quindi, rialzato a 375 con la vittoria alla 24 Ore di Spa, alla 1000km del Nurburgring. Le vittorie ottenute dalla Ferrari 340 e dalle sue derivate permisero alla Ferrari di conquistare il primo Campionato mondiale Marche. I successi della 375 alla 1000km di Buenos Aires, alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana del 1954 permisero alla Ferrari di bissare il successo nel Campionato mondiale Marche. Sempre la ormai obsoleta 375 portò l'unica vittoria Ferrari nello sfortunato Campionato del 1955. Ciò avveniva alla 1000km di Buenos Aires, gara d'apertura del Campionato stesso.</p> <p>sia la 166 MM/53 con la quale Alberico Cacciari conquistò il terzo posto di classe nella MM del 1953 in coppia con Bill Mason, padre di Nick, noto batterista dei Pink Floyd. Questi motori furono anche installati sulle prime Ferrari non previste per le sole competizioni.</p>				
<b>163</b>				
Croul James (United States)	Raimondi Massimo (Italia)	FERRARI 166 MM/195 S (1949)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1948-1950				
PRIMA MM 1949				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1995cc				
La Ferrari 166, il numero nella tradizione Ferrari indica la cilindrata unitaria in cc del motore, era una diretta evoluzione della prima 125 a 12 cilindri a V di 60° del 1947, il cui propulsore, disegnato da Gioacchino Colombo, era stato trasformato prima in 159 e poi portato alla cilindrata al limite della classe due litri, con la 166 appunto. Nel 1948 la 166 aveva vinto sia al Giro di Sicilia, sia alla MM e alla 12 Ore di Parigi. Nel 1949 aveva replicato non solo al Giro di Sicilia, ma anche alla MM conquistando i primi due posti, alla 24 Ore di Le Mans e a quella di Spa, oltre alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Per contrastare la concorrenza il motore di Colombo fu rialesato prima a 195 e infine a 212. Questa vettura è la 166MM con motore 195 con la quale Giannino Marzotto vinse la MM del 1950, l'epica gara che egli corse in doppiopetto grazie alla carrozzeria coupé di Touring. Questi motori furono anche installati sulle prime Ferrari non previste per le sole competizioni.				
<b>36</b>				
Cruyt W. Dominique (Belgium)	Quercioli Piero (Italia)	LANCIA Augusta Belna cabriolet (1934)		
socio-fondatore Mille Miglia club Franco Mazzotti				
<b>114</b>				
Danieli Massimo (Italia)	Danieli Paolo (Italia)	CISITALIA 202 SMM (1947)		
<b>254</b>				
Davis Craig (United States)	Nee David (United States)	OSCA MT4-2AD (1953)		
<b>235</b>				
De Cesaris Gianfranco (Italia)	Pession Gabriella (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	MERCEDES-BENZ	
De Cesaris Dir. Gen. Daimler I				
Pession Attrice				
<b>18</b>				
De Coninck Patrick (Belgium)	Michiels Albert (Belgium)	BUGATTI Type 40 (1927)		
<b>52</b>				
De Leo Francesco (Italia)	Isgrò Themel Ugo (Italia)	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport (1930)		
<b>325</b>				
De Marco Maurizio (Italia)	Bergamaschi Luca (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super Sprint (modello 1956) (1956)	ALFA ROMEO	
<b>162</b>				
De Muelenaere Rik (Belgium)	Verlée Nancy (Belgium)	HW Alta (1949)		
<b>77</b>				
Dee Michael (France)	Dee Jane (France)	ASTON MARTIN Speed Model (1936)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1936-1938				
PRIMA MM 1937				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1998cc				
Per correre a Le Mans nel 1936, la Casa britannica derivò un motore di due litri da quello di 1.500cc. Per soddisfare i regolamenti della corsa, fu messa in cantiere una serie di 25 vetture da porre sul mercato. Questo esemplare, soprannominato "Red Dragon" nel 1950, esordì al Tourist Trophy del 1936 alla guida Richard Seaman, dove segnò il giro più veloce, ritirandosi per problemi di lubrificazione. Acquistata dall'appassionato olandese Edmond Hertzberger, che la fece dipingere in arancione dotandola di un nuovo frontale, corse alla Mille Miglia del 1937, conquistando il 16.mo posto assoluto e il secondo di classe, mentre nel 1938 fu costretta al ritiro. La vettura fu dotata di una nuova carrozzeria nel 1949-50.				
<b>309</b>				
Deligny Bernard (France)	Le Guil Pierre (France)	DB HBR5 (1957)		SI
ANNO PRODUZIONE 1955-1959				
PRIMA MM 1957				
CATEGORIA Gran Turismo				
CILINDRATA 851cc				
I francesi Charles Deutsch e René Bonnet fondarono nel 1936 una piccola società per la produzione di auto da corsa utilizzando inizialmente la meccanica della Citroen 11. Nel 1950, fallito l'accordo con la Citroen, la Casa iniziò a produrre delle vetture di piccola cilindrata sulla meccanica bicilindrica delle berline Panhard Dyna X e quindi Z, ottenendo brillanti successi di classe sia alla 24 Ore di Le Mans, sia alla MM e diventando, di fatto, il reparto corse della Casa parigina. Il modello HBR5 ha la particolarità di una carrozzeria in vetroresina poggiata su un telaio costituito da un tubo centrale. Questo esemplare giunse, guidata da Jacques Badoche e Rupprecht Hopfen, 142.ma assoluta e quinta le GT fino a 1000cc nell'ultima MM.				
<b>66</b>				
Dell'aglio Cristian (Italia)	Dell'aglio Laura (Italia)	FIAT 508 S Balilla Sport (con motore 108 CS) (1933)		
<b>224</b>				
Della Valle Diego (Italia)	X X ()	AUSTIN HEALEY 100/4 (1955)		
<b>340</b>				
Deltratti Roberto (Italia)	Deltratti Enrico (Italia)	LANCIA Aurelia B24 convertibile (1957)	ANIXTER MFU	
BUSINESS PARTNER				
<b>130</b>				
Desenzani Giuseppe (Italia)	Verità Usca (Italia)	CISITALIA 202 SC (1950)		
<b>326</b>				
Di Bona Riccardo (Italia)	Passanante Mario (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super Sprint (modello 1956) (1956)		
<b>132</b>				
Diaz-luna Daniel (Argentina)	Diaz-luna Griffen (United States)	CISITALIA 202 SC (1950)		
<b>276</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Diederichs Bernd (Germany)	Diederichs Corinna (Germany)	TRIUMPH TR2 (1955)		
Diederichs AD Fiera Norinberga				
<b>239</b>				
Diedrichs Manfred (Germany)	Diedrichs Roman (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	Großmann Racing Team	
<b>362</b>				
Dolcini Carlo (Italia)	Paterlini Mariarita (Italia)	OSCA MT4-2AD (1955)		SI
ANNO PRODUZIONE 1950-1956				
PRIMA MM 1957				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1092cc				
Vettura costruita per il romano Giuseppe Rossi, che la carrozzò in modo non convenzionale, riuscendo ad aggiudicarsi il titolo italiano della Sport fino a 1100 nel 1955 grazie al quarto posto di classe al Mugello e alle vittorie al Circuito di Caserta, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti e al Giro delle Calabrie. Nel 1956 Rossi fu nuovamente primo di classe al Giro di Sicilia, a Caserta e alla Coppa d'oro e alla 6 Ore di Castelfusano. L'unica partecipazione alla MM risale al 1957 quando, dotata di una nuova carrozzeria che ancora oggi la veste, fu portata in gara senza fortuna da Lamberto Gerosi.				
<b>251</b>				
Dolega Ralph (Germany)	Schaaf-dolega Brigitte (Germany)	AUTOCORSE Gilco Panhard 750 Sport (1954)		SI
ANNO PRODUZIONE 1955				
PRIMA MM 1955				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 750cc				
Fin dal 1952 il milanese Tino Bianchi aveva affiancato il giovane Gastone Crepaldi e la sua scuderia Italfrance nella costruzione di vetture Sport con meccanica derivata dalla bicilindrica Panhard. Nel 1955 la Scuderia mutò indirizzo facendo correre delle Moretti 750 e l'Autocorse di Tino Bianchi costruì una nuova 750 a meccanica DB Panhard X86, telaio tubolare della Gilco e carrozzeria della Colli tipo "Disco volante" per Giancarlo Rigamonti che a sorpresa vinse la sua classe al Circuito del Mugello e all'Aosta- Gran San Bernardo. Non altrettanto fortunata fu la sua partecipazione alla Mille Miglia di quell'anno, conclusasi con un ritiro.				
-----				
Manager Marketing & Sales				
Ford Motor Company				
<b>100</b>				
Donati Alessandro (Italia)	Donati Armando (Italia)	LANCIA Aprilia 1500 (1949)	PLATEK LIGHT	
SPONSOR LOCALE				
<b>189</b>				
Donghi Alberto (Italia)	Donghi Giacomo (Italia)	PEUGEOT 203 (1954)		
scuderia kronos				
<b>35</b>				
Dossi Sergio (Italia)	Dossi Michela (Italia)	FIAT 508 S Balilla Sport (1933)		
<b>78</b>				
Draeger Klaus (Germany)	Paul Michael (Germany)	BMW 328 Rennsport (1940)	BMW Group Classic	

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>327</b>				
Duckscheer Ralph (Germany)	Lüpertz Markus (Germany)	ALFA ROMEO 1900 Super Sprint (modello 1956) (1957)	Großmann Racing Team	
<b>257</b>				
Earl Meredith (United Kingdom)	Pickering Gavin (United Kingdom)	OSCA MT4-2AD (1953)		
<b>44</b>				
Ebi Takao (Japan)	Ebi Shigeki (Japan)	ASTON MARTIN Le Mans (1932)	FORZA J	
CEO Fuji Electric Industrien Co., Ltd				
<b>7</b>				
Eckert Carsten G. (Germany)	Weber Ralf (Germany)	ALFA ROMEO 6C 1500 Sport (1928)		
<b>357</b>				
Egger Wolfgang (Germany)	Geistdörfer Christian (Germany)	DKW 3=6 Monza F93 (1957)	AUDI	
Egger Head Audi Design Geistdörfer rally codriver				
<b>85</b>				
Eliçabe Manuel (Argentina)	Lepphaille Julián (Argentina)	BMW 328 (1938)		
<b>133</b>				
Elsenbach Jörg (Germany)	Keil Horst (Germany)	SIATA Daina Gran Sport (1951)		
<b>75</b>				
Emmerling Ralf (Germany)	Emmerling-korst Ulrike (Germany)	RILEY Sprite (1937)		
<b>313</b>				
Fabiani Alessandro (Switzerland)	Costa Camillo (Switzerland)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1957)		
<b>310</b>				
Faggioli Marco (Italia)	Mingozzi Filippo (Italia)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1956)		
<b>20</b>				
Farina Mirko (Italia)	Capozio Massimo (Italia)	ALFA ROMEO 6C 1750 Super Sport (1929)	Scuderia Autieri d'Italia	
Farina Maresciallo E.I.				
<b>22</b>				
Felloni Giulio (Italia)	Felloni Riccardo (Italia)	BUGATTI Type 35 A (1925)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>3</b>				
Fendt Johann Georg (Germany)	Fendt Corinna (Germany)	OM 665 SMM (1927)		
Fendt storico marchio di trattori 75 anni storia				
<b>367</b>				
Ferracin Bruno (Italia)	Battistella Mario (Italia)	PORSCHE 550A-1500 RS (1957)	PORSCHE ITALIA CLASSIC TEAM	
<b>11</b>				
Ferrari Bruno (Italia)	Ferrari Carlo (Italia)	BUGATTI Type 37 (1927)		
<b>205</b>				
Ferrari Mauro (Italia)	Baruzzi Gabriele (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1500 (1955)	GERMANI TRASPORTI	
SPONSOR LOCALE				
<b>376</b>				
Ferretti Norberto (Italia)	Martinis Susanna (Italia)	FERRARI 860 Monza (1956)	CLASSIC TEAM A. FERRETTI	
Presidente Ferretti group LICENZIATARIO RIVA				
<b>306</b>				
Finocchiaro Agatino (Italia)	Marino Paola (Italia)	ABARTH Fiat 600 derivazione Abarth 750 (1956)	OFFICINA STORICA ABARTH	
<b>181</b>				
Fitzgerald Gary (Australia)	X X ()	ALLARD J2 (1951)		SI
ANNO PRODUZIONE 1949-1951 PRIMA MM 1951 CATEGORIA Sport CILINDRATA 5420cc È il modello più noto tra quelli realizzati da Sidney Allard, anche se costruito in soli 90 esemplari in generale dotati di motori americani di grossa cilindrata 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.				
<b>155</b>				
Focardi Gilberto (Italia)	Focardi Andrea (Italia)	ERMINI 1100 Sport (1950)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1946-1951				
PRIMA MM 1950				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1089cc				
Pasquale "Pasquino" Ermini, già meccanico di Emilio Materassi, realizzò nel 1946 una testa bialbero, d'ispirazione Alfa Romeo, da applicare al monoblocco della diffusa Fiat 1100. Con questa meccanica, montata su un telaio tubolare realizzato dalla Gilco di Gilberto Colombo e con una carrozzeria di Rocco Motto, questa vettura vinse nel 1950 il campionato italiano della Sport fino a 1100cc con Piero Scotti, 20.mo di classe alla MM di quell'anno ma vittorioso al Giro di Sicilia e alla Coppa Toscana. Nel 1951, con una carrozzeria leggermente modificata dalla Mariani di Pistoia, corse nuovamente alla MM con l'equipaggio Bartolucci-Bartolucci terminando 54.mi assoluti e noni di classe.				
<b>21</b>				
Foglia Giacomo (Switzerland)	Boselli Paola (Switzerland)	BUGATTI Type 35 (1925)		
<b>59</b>				
Ford Geoffrey (Great Britain)	Ford Richard Gary (Great Britain)	BENTLEY 4½ Litre Supercharged (1930)		
<b>12</b>				
Foresti Guido (Italia)	Foresti Pietro (Italia)	BUGATTI Type 37 A (1927)		
SUPPORTER LOCALE				
<b>354</b>				
Forti Franco (Italia)	Danielli Jacopo (Italia)	BMW 507 (1957)		
<b>9</b>				
Franciosi Enrico (Italia)	De Paoli Elisabetta (Italia)	ALFA ROMEO 6C 1500 MMS (1928)		
<b>358</b>				
Frank Thomas (Germany)	Schmatloch Michael (Germany)	DKW 3=6 Monza F93 (1957)	AUDI	
Frank Head AudiTradition				
CodriverPressDonaukurier				
<b>173</b>				
Frankel Richard (United Kingdom)	Flood Peter (United Kingdom)	JAGUAR C-type (1952)		
<b>19</b>				
Frascari Ivanno (Italia)	Piraccini Alberto (Italia)	BUGATTI Type 40 A (1930)		
<b>232</b>				
Frizza Marco (Italia)	Frizza Cesare (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)		
<b>202</b>				
Frizza Davide (Italia)	Beccalossi Nicola (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1500 (1954)		
<b>60</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Fuesting Bernd (Germany)	Larkamp Karl - Helmut (Germany)	MERCEDES-BENZ 720 SSK (1928)		
<b>346</b>				
Gabka Christian (Germany)	Gabka Sebastian (Germany)	FERRARI 250 GT Boano (1956)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1955-1959</p> <p>PRIMA MM 1955</p> <p>CATEGORIA Gran Turismo</p> <p>CILINDRATA 2953cc</p> <p>Nel 1953 comparve un nuovo motore 3 litri a 12 cilindri a V disegnato da Aurelio Lampredi, caratterizzato dall'aver dimensioni quadre (68x68mm). Questo motore fu usato sulle 250 Export ed Europa. Ma fu il vecchio motore progettato da Gioacchino Colombo dalla corsa di 58,8 mm che continuò a essere usato sulle vetture GT fino alla metà degli anni Sessanta, utilizzando alesaggi via via crescenti. Il motore della 250 GT aveva un alesaggio di 73mm, risultando così di dimensioni super-quadre (alesaggio maggiore della corsa) e permettendo di mantenere velocità dei pistoni inferiore a parità di numero di giri e di far posto a valvole di maggiori dimensioni, con un ovvio vantaggio nella potenza erogata. Tra le vetture presenti alla manifestazione vi è la 250GT carrozzata da Boano totalmente in alluminio con la quale lo sfortunato Sergio Der Stephanian prese parte all'ultima MM classificandosi 69.mo assoluto e undicesimo di classe, a tre ore dalla più moderna 250GT Berlinetta "Tour de France" di Olivier Gendebien. Esattamente un anno dopo Der Stephanian perdeva la vita in prova alla Targa Florio, dove era iscritto con questa vettura.</p>				
<b>5</b>				
Gaburri Roberto (Italia)	Gaburri Maria (Italia)	OM 665 Superba (1928)		
scuderia brescia corse				
<b>222</b>				
Galvagni Alberto (Italia)	Cantarelli Massimo (Italia)	ASTON MARTIN DB2/4 (1954)		
s.Mirabella1000miglia				
<b>185</b>				
Gambari Giovanni (Italia)	Gambari Mario (Italia)	FIAT 1100/103 TV (1955)	INFRACOM / NEXT	
Presidente Infracom				
<b>177</b>				
Gamberini Alessandro (Italia)	Nobili Pierluigi (Italia)	HEALEY Nash mod. 51 (1951)	NASH-HEALEY	
<b>128</b>				
Garatti Leonardo (Italia)	Garatti Luigi (Italia)	ZAGATO Fiat 750 MM (1950)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1950</p> <p>PRIMA MM 1951</p> <p>CATEGORIA GT</p> <p>CILINDRATA 730cc</p> <p>Ugo ed Elio Zagato, partendo da un autotelaio Fiat 500, realizzarono per la categoria Gran Turismo Internazionale, che ancora non aveva avuto un riconoscimento internazionale da parte della FIA, questa vettueta per le competizioni italiane, sfruttando loro brevetti sulle carrozzerie denominate "panoramiche". Per il motore si affidavano all'officina Facetti di Bresso (MI) che trasformava il motore Fiat dotandolo di un terzo supporto centrale, un nuovo albero motore con bielle stampate in lega leggera e un collettore di aspirazione studiato dalla Nardi a 2 carburatori. Con questa vettura Paolo Carlo Brambilla corse la sua prima MM nel 1951 piazzandosi 115 assoluto e terzo della classe GT fino a 750.</p>				
<b>210</b>				
Geyer Georg (Austria)	Steinbacher Franz (Austria)	ALFA ROMEO 1900 Super Sprint (1954)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>348</b>				
Ghini Antonio (Italia)	Valenza Cristina (Italia)	FERRARI 250 GT Berlinetta (1957)		
FERRARI SPA				
<b>142</b>				
Ghose U.daniel (United States)	Campbell Carol (United States)	FERRARI 212 Inter (1952)		
<b>122</b>				
Giorgetti Alessandra (Italia)	Giorgetti Matteo (Italia)	ALFA ROMEO 6C 2500 Super Sport (1947)		
<b>67</b>				
Giudice Carlo (Italia)	Giudice Pietro (Italia)	LANCIA Aprilia (1936)		
<b>318</b>				
Gnutti Renato (Italia)	Cristina Riccardo (Italia)	PORSCHE 356A-1500 GS (1956)		
<b>27</b>				
Goettsche Bebert Michael (Italia)	Goettsche Federico (Italia)	BUGATTI Type 35 T (1925)		
Lui noto Pubblicitario				
Lei figlia Giovanni Lurani				
<b>95</b>				
Gotthardt Frank (Germany)	Thomé Marita (Germany)	SS 100 (1938)	JAGUAR	
<b>158</b>				
Grasselli Luigino (Italia)	Savaris Silvana (Italia)	OSCA MT4-2AD (1952)		SI
ANNO PRODUZIONE 1950-1956				
PRIMA MM 1952				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1092cc				
Prima vettura OSCA MT4 costruita nel 1952 e acquistata dal milanese Luigi Piotti che, dopo la MM conclusa con il sesto posto di classe, la vendette al torinese Giuseppe Coriasco, attivo nel settore delle carrozzerie industriali, che nel 1953 si classificò terzo di classe, dopo che l'auto aveva subito un aggiornamento nella carrozzeria, diventando simile ai nuovi modelli consegnati quell'anno. La vettura si presenta in quest'ultima configurazione, ma ha abbandonato la caratteristica colorazione gialla e blu con sulle fiancate il toro simbolo di Torino.				
<b>311</b>				
Gregory Paul (Great Britain)	Savage Nick (Great Britain)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1956)		
<b>298</b>				
Griesenbach Dieter F. (Germany)	Lichter Horst (Germany)	FERRARI 750 Monza (1955)		
<b>279</b>				
Grimaldi Francesca (Italia)	Labate Rossella (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Sport (1954)	ALFA ROMEO	

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>143</b>				
Grotefels Rudolf (Germany)	Grotefels Stefanie (Germany)	JAGUAR XK120 OTS (1951)		
<b>33</b>				
Großmann Jürgen (Germany)	Ammer Dieter (Germany)	BENTLEY Speed Six (1927)	Großmann Racing Team	
Chairman Georgsmarienhütte GmbH BUSINESS PARTNER				
<b>90</b>				
Grühsem Stefan (Germany)	Heinze Thomas (Germany)	WANDERER W 25 K (1937)	AUDI AG	
Grühsem Head of VW Communication Heinze Actor				
<b>352</b>				
Guarnieri M. (Spain)	Guarnieri G. (Italia)	BMW 507 (1957)	BMW GUARNIERI	
<b>369</b>				
Guillaume Robert (Belgium)	Cox Jean-marc (Belgium)	PORSCHE 550-1500 RS (1955)		SI
ANNO PRODUZIONE 1950-1956 PRIMA MM 1957 CATEGORIA Sport CILINDRATA 1092cc Vettura costruita per il romano Giuseppe Rossi, che la carrozzò in modo non convenzionale, riuscendo ad aggiudicarsi il titolo italiano della Sport fino a 1100 nel 1955 grazie al quarto posto di classe al Mugello e alle vittorie al Circuito di Caserta, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti e al Giro delle Calabrie. Nel 1956 Rossi fu nuovamente primo di classe al Giro di Sicilia, a Caserta e alla Coppa d'oro e alla 6 Ore di Castelfusano. L'unica partecipazione alla MM risale al 1957 quando, dotata di una nuova carrozzeria che ancora oggi la veste, fu portata in gara senza fortuna da Lamberto Gerosi.				
<b>231</b>				
Gussalli Beretta Ugo (Italia)	Benetti Donato (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)		
Presidente Beretta Spa Scuderia BresciaCorse				
<b>353</b>				
Haffa Thomas (Germany)	Walther Cristoph (Germany)	BMW 507 (1957)	CNC	
Walther CEO CNC-Communication & Network Consulting				
<b>328</b>				
Hamelmann Stefan (Germany)	Hamelmann Caroline (Germany)	MASERATI A6G/54 2000 (1955)		
<b>41</b>				
Hampson Douglas (United States)	Fenichel Peter (United Kingdom)	MG K3 (1934)		
<b>356</b>				
Hassler Gerard (United States)	Vespa Roberto (Italia)	FORD Thunderbird (1956)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1955-1957				
PRIMA MM 1957				
CATEGORIA Gran Turismo				
CILINDRATA 4785cc				
Sembra che l'idea di produrre una vettura sportiva a due posti all'europea sia venuta ai progettisti Ford durante una visita la Salone di Parigi del 1951, esaminando una Jaguar XK120. 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 137.mo assoluto.				
<b>227</b>				
Hilger Thierry (Luxembourg)	Hilger Myriam (Luxembourg)	ASTON MARTIN DB2/4 (1956)		
<b>229</b>				
Hindrichs Dirk (Germany)	X X ()	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1956)	Schüco old timer team	
CEO Schüco International KG				
BUSINESS PARTNER				
<b>246</b>				
Hisatomi Hiroshi (Japan)	Hisatomi Kuniko (Japan)	JAGUAR XK140 OTS (1955)	FORZA J	
<b>2</b>				
Howie Kate (United Kingdom)	Murray Ian (United Kingdom)	OM 665 Superba (1925)		
<b>97</b>				
Hug Rudolf W. (Switzerland)	Grossnigg Erhard F. (Austria)	ALVIS Speed 25 SC (1937)		
<b>167</b>				
Hübner Thomas (Switzerland)	Hübner Anja (Switzerland)	HEALEY Silverstone (1950)		
CEO Metro Cash&Carry				
<b>69</b>				
Iliohan Jay (United States)	Ebbink Richard (Netherlands)	ALFA ROMEO 6C 2300 B Pescara (1938)		
<b>273</b>				
Imamura Setsuko (Japan)	Arimura Hiroko (Japan)	TRIUMPH TR2 (1955)	FORZA J	
<b>115</b>				
Ishiyama Noboru (Japan)	Ishiyama Raney (Japan)	CISITALIA 204 (1948)	FORZA J	
<b>284</b>				
Jacob Vic (Switzerland)	Jacob Mark (Switzerland)	AUSTIN HEALEY 100S (1955)		
<b>267</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Jans Adolphus Leonardus (Netherlands)	Jans Andries Joseph (Netherlands)	VERITAS RS 2000 (1949)		
<b>29</b>				
Jansen Cees (Netherlands)	Tucker Kathleen (United States)	BUGATTI Type 44 (1927)		
<b>102</b>				
Jenkins George (United States)	Stitzer Mark (United States)	HEALEY Elliot (1948)		SI
ANNO PRODUZIONE 1947-50 PRIMA MM 1948 CATEGORIA Turismo CILINDRATA 2450cc La Elliott, dal nome della Casa che forniva le carrozzerie, era 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 la classe (13.mo 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.				
<b>179</b>				
Kersten Engelbert (Netherlands)	Bodewes Thecla Elisabeth (Netherlands)	TALBOT LAGO T26 Grand Sport (1950)		
<b>80</b>				
Kessisoglu Paolo (Italia)	Bizzarri Luca (Italia)	BMW 327 Convertible (1937)	BMW MOBILE TRADITION	
Luca e Paolo Le Iene				
<b>184</b>				
Kirchberger Michael (Germany)	Steiger Christian (Germany)	DKW 3=6 Sonderklasse F91 (1954)	AUDI	
Kirchberger Press FAZ Steiger Press AutoBildClass				
<b>15</b>				
Kirkpatrick Simon (Guernsey)	Kirkpatrick Frederica (Guernsey)	BUGATTI Type 37 A (1928)	Bugatti	
<b>65</b>				
Kitami Shubun (Japan)	Igarashi Hirofumi (Japan)	FIAT 508 S Balilla Sport (con motore 108 CS) (1935)	FORZA J	
<b>6</b>				
Klotz Paul (Austria)	Giordani Carlo (Italia)	ALFA ROMEO 6C 1500 MMS (1928)		
Klotz AD Despar Italia				
<b>272</b>				
Klupfel Gunther (Germany)	Klupfel Marcello (Germany)	TRIUMPH TR2 (1955)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>82</b>				
Knieps Ulrich (Germany)	Hamer Hans (Germany)	BMW 328 (1937)	BMW Group Classic	
<b>1</b>				
Knoche Ulrich (Germany)	Bonekamp Berthold (Germany)	OM 665 SS (1930)	Großmann Racing Team	SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1925-1932</p> <p>PRIMA MM 1930</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 2200cc</p> <p>I successi ottenuti nelle gare europee di durata e alla prima MM 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 2200cc, con il massimo rialesaggio possibile mantenendo la corsa originale, ma venne anche mancare quell'affidabilità che contraddistingueva il modello. Questo raro esemplare fu acquistato dal trevigiano Savoino Savoini alla fine del 1930 che la iscrisse alla MM del 1931, ritirandosi.</p>				
<b>275</b>				
Kojima Tadakazu (Japan)	Fujino Masahiro (Japan)	TRIUMPH TR2 (1955)	FORZA J	
<b>212</b>				
Kurihara Masaaki (Japan)	Tanaka Shinzo (Japan)	FIAT 8V (1952)	FORZA J	SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1952-1954</p> <p>PRIMA MM 1952</p> <p>CATEGORIA Gran Turismo</p> <p>CILINDRATA 1996cc</p> <p>Fra i molti misteri dell'industria dell'automobile, dopo quello costituito dal perché la Fiat costruì in piccola serie la 1100 da corsa, prima viste, vi è quello del progetto "106", denominazione interna della Fiat 8V. L'ingegner Giacosa, accenna alla richiesta di De Gasperi per un'automobile adatta al mercato USA, quale simbolico ringraziamento per il "Piano Marshall". Molti anni dopo i fatti, Giacosa accennò anche a una sua risposta tranchant del tipo "Forse dovremmo costruirla in America", ma, comunque, il progetto della 8 cilindri a V fu sviluppato: vero suicidio in termini di potenza fiscale. La vettura fu presentata in tempo per la MM del 1952, dove, casualmente, nella classe fino 2000 GT si trovavano anche l'Alfa Romeo con le 1900 Sprint, una delle quali affidata a Fangio campione del mondo in carica, e la Lancia con le Aurelia B20, mentre le Ferrari 166MM, martirizzate al Giro di Sicilia, erano emigrate nella più tranquilla Sport. Come detto, la Lancia vinse la classe e il progetto 8V si arenò dopo 114 esemplari, molti dei quali realizzati, o ricarrozati, da Zagato come quella in questa rievocazione che ha all'attivo ben quattro MM, la prima con la carrozzeria originale Fiat, e un 9° posto assoluto nel 1954 come miglior risultato.</p> <p>-----</p> <p>Kurihara molto famoso in Japan</p>				
<b>73</b>				
Käser Günter R. (Switzerland)	Kern Käser Helga (Switzerland)	ASTON MARTIN Ulster (1935)		
<b>10</b>				
König Jürg (Switzerland)	Lienhard Felix (Switzerland)	BUGATTI Type 37 A (1926)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>119</b>				
Laqueur Macko (Netherlands)	Laqueur Matthias (Netherlands)	HRG 1500 Special (1946)		
<b>282</b>				
Large David (Switzerland)	Everard Jonathan (United Kingdom)	AUSTIN HEALEY 100S (1955)		
<b>174</b>				
Leander-berg Kajsa (Sweden)	Berg Joel (Sweden)	JAGUAR XK120 OTS (1949)		
Art Director Benetton				
<b>263</b>				
Lerch Michael (Bahamas)	Ciocca Maurizio (Canada)	FRAZER NASH Targa Florio (1951)		
<b>145</b>				
Levi Alessandro (Italia)	Lunardi Giuseppe (Italia)	JAGUAR XK120 OTS (1951)		
Codriver figlio ex Ministro Pietro Lunardi				
<b>288</b>				
Lombard Thierry (Switzerland)	Maunoir Henri-louis (Switzerland)	ASTON MARTIN DB3 S (1953)		
Banker Lombard Odier Darier Hentsch & Cie				
<b>127</b>				
Lopresto Corrado (Italia)	Maggiore Elena (Italia)	ALFA ROMEO 6C 2500 Super Sport (1951)	127	
<b>289</b>				
Lotti Mauro (Italia)	Fratini Marcello (Italia)	FERRARI 250 Mille Miglia (1953)		SI
ANNO PRODUZIONE 1953				
PRIMA MM 1953				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 2953cc				
<p>Progenitrice della fortunata serie delle berlinette 250 GT da competizione che dominarono le corse della categoria Gran Turismo a partire dal 1956, questa vettura fu schierata come vettura Sport nella Mille Miglia del 1953 con l'indimenticabile Eugenio Castellotti, poi vincitore con un altro tipo di Ferrari nella edizione del 1956. Il forte pilota lodigiano fu costretto al ritiro, così come nella successiva Targa Florio e nel Trofeo Sardo di quell'anno. Con questa vettura, riuscì a vincere solo alla Varese-Campo dei Fiori e alla Bolzano-Mendola, due gare in salita ora non più disputate. Al GP dell'Autodromo, disputato a Monza sempre quell'anno, vinto da Villoresi su una vettura analoga, Castellotti fu quinto assoluto.</p>				
<b>55</b>				
Louwman Evert (Netherlands)	Van Dorth Tot Medler Josine (Netherlands)	ALFA ROMEO 8C 2300 lungo (1933)		
President Louwman Collection / Nationaal Automobiel				
<b>286</b>				
Louwman Quirina (Netherlands)	Louwman Anisa (Netherlands)	ASTON MARTIN DB3 (1952)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>199</b>				
Loy Manfred (Austria)	Loy Teiko (Austria)	FIAT 1100/103TV Coupe Pinin Farina (1954)		
<b>301</b>				
Lui Luciano (Italia)	Sassi Alberto (Italia)	RENAULT 4CV (1957)		
giornalista Gazzetta di Mantova				
<b>98</b>				
Luzhkov Yuriy (Russian Federation)	Baturina Elena (Russian Federation)	LAGONDA LG 45 (1936)	Classic Cars Club Russia	
Sindaco di Mosca e signora				
<b>223</b>				
Macchi Paolo (Italia)	Dutschler Gian Enrico (Switzerland)	AUSTIN HEALEY 100 (1955)		
<b>104</b>				
Maggiorelli Giovanni (Italia)	Maggiorelli Luca (Italia)	GIANNINI 750 Sport (1948)		SI
ANNO PRODUZIONE 1948-49				
PRIMA MM 1949				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 738cc				
Vettura Sport realizzata a Firenze da Elio Benedetti per Maggiorelo Maggiorelli utilizzando a un telaio Fiat 500 un motore Giannini G1, nato come elaborazione di quello della Fiat 500 applicando al basamento un terzo supporto di banco e poi tramutatosi in un motore originale con un monoblocco a tre supporti. Carrozata dal fiorentino Tafani, la vettura conobbe un certo successo nel 1949 classificandosi 77.ma assoluta e prima di classe alla MM e, quindi, terza tra le Sport 750 al Giro dell'Umbria. L'anno successivo riuscì ancora a concludere la maratona bresciana, giungendo onorevolmente 66.ma assoluta e quinta di classe, ma con un ritardo di oltre due ore e mezza rispetto alla prima delle 750.				
<b>316</b>				
Magnoni Giorgio (Italia)	Morganti Lupo (Italia)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1957)		
Vice Presidente e AD Sopaf, importante volto della				
<b>214</b>				
Magnoni Ruggero (Italia)	Magnoni Giuliano (Italia)	FIAT 8V (1953)		
Ruggero vicepresidente di Lehman Brothers				
Pres. I				
<b>307</b>				
Magnusson Carl Gustav (United States)	Magnusson Kolin Erik (United States)	ABARTH Fiat 600 derivazione Abarth 750 (1957)		
<b>268</b>				
Male Bruce (United States)	Male Andrew (United States)	MASERATI A6GCS (1954)		
<b>76</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Mandel-mantello Andrea (United Kingdom)	Nocera Mattia (United Kingdom)	FRAZER NASH BMW 319/55 (1936)		
<b>157</b>				
Marchesi Marco (Italia)	Marchesi Federico (Italia)	OSCA MT4-2AD (1951)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1950-1956</p> <p>PRIMA MM 1951</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 1092cc</p> <p>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 MM del 1951, dove si classificò sesto di classe. Nel 1952 partecipò con Roberto Sgorbati, ritirandosi.</p>				
<b>262</b>				
Marinelli Valerio (Italia)	Donati Achille (Italia)	OSCA MT4-2AD (1954)	METRA	SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1954-1957</p> <p>PRIMA MM 1955</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 1490cc</p> <p>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 MM e, finalmente, prima di classe e seconda assoluta al Circuito del Mugello, oltre che terza assoluta e seconda di classe alla Coppa d'oro di quell'anno. Ricarrozata dai Morelli nell'inverno come il modello 1956, vinse quell'anno la sua classe alla MM, 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.</p> <p>-----</p> <p>AD Metra</p> <p>SUPPORTER LOCALE</p>				
<b>333</b>				
Marinelli Stefano (Italia)	Giacomelli Alessandro (Italia)	LANCIA Aurelia B24 spider (1955)	METRA	
SUPPORTER LOCALE				
<b>197</b>				
Martella Francesco (Italia)	Ronchi Franco Bruno (Italia)	MERCEDES-BENZ 220 (1955)	MERCEDES BENZ	
<b>161</b>				
Martin James (United Kingdom)	Bennett Baggs Sarah (United Kingdom)	MASERATI A6GCS (1948)		
Chef, Tv Presenter BBC and Company Director				
<b>131</b>				
Martini Novella (Italia)	Marzari Laura (Italia)	CISITALIA 202 B (1950)		
<b>51</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Marx Axel (Switzerland)	Donà Alberto (Austria)	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport (1930)	ALFA ROMEO	
<b>138</b>				
Masetti Zannini Francesco (Italia)	Gerosa Sergio (Italia)	ASTON MARTIN DB2 (1951)		
Conte Francesco Masetti Zannini				
<b>292</b>				
Mass Jochen (Germany)	Ersing X (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SLR (1955)	MERCEDES-BENZ	
Ersing press				
<b>99</b>				
Massagrande Marino (Italia)	Cerneaz Adriano (Italia)	LANCIA Aprilia 1500 (1949)	Rubinetterie Bresciane	
SUPPORTER LOCALE				
<b>372</b>				
Masselli Pier Angelo (Italia)	X X ()	FERRARI 500 TR (1956)		
POTENZIALE SPONSOR				
<b>247</b>				
Mastroeni Pier Giorgio (Italia)	Boletti Maddalena (Italia)	FERRARI 250 GT Europa (1955)		
<b>34</b>				
Matteace Giacomo (Italia)	Abbenante Domenico (Italia)	FIAT 508 Balilla Spider 3M (1932)	Scuderia Autieri d'Italia	
Colonello Matteace				
Museo Motorizzazione Militare				
<b>164</b>				
Mazzola Gianfranco (Italia)	Poggi Claudio (Italia)	HEALEY Silverstone (1949)		
<b>151</b>				
Medeghini Guglielmo (Italia)	Stanga Loredana (Italia)	STANGA 750 Sport (1951)	MEDEGHINI	SI
ANNO PRODUZIONE 1951				
PRIMA MM 1951				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 740cc				
Con ben 4 partecipazioni alla MM, questa barchetta artigianale eguaglia il record di 4 della Fiat 8V di Masaaki Kurihara. Costruita dai fratelli bresciani Stanga, figli di uno dei primi concessionari Fiat della zona, è dotato di un telaio tubolare e della carrozzeria realizzata da Motto di Torino. Particolare è il motore che è derivato da quello della Fiat 1100 con la corsa ridotta a soli 51mm per rientrare nel limite di 750cc, ma con il vantaggio di avere un motore a corsa corta, nato a tre supporti di banco, rispetto ai derivati Giannini da quello della Fiat 500. Il migliore risultato di Gianfranco e Camillo Stanga fu nel 1951: 40.mi assoluti e secondi di classe.				
-----				
Sponsor Ufficiale				
<b>355</b>				
Medeghini Arturo (Italia)	Medeghini Severino (Italia)	JAGUAR XK140 OTS (1956)	MEDEGHINI	
Presidente Medeghini				
<b>297</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Megrue, Jr. John (United States)	Megrue Kyle (United States)	FERRARI 166 MM (1953)		SI
ANNO PRODUZIONE 1953				
PRIMA MM 1953				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1995cc				
Nel tentativo di contrastare la superiorità delle Maserati A6GCS, la ormai datata Ferrari 166 MM fu aggiornata nel 1953 e posta in vendita ai piloti privati. Questa 166 MM/53 con Alberico Cacciari conquistò il terzo posto di classe nella MM del 1953 in coppia con Bill Mason, padre di Nick, noto batterista dei Pink Floyd. In quell'occasione Mason riprese da bordo di questa vettura alcuni spezzoni del noto documentario su quell'edizione della gara poi realizzato per conto della Shell. Nonostante l'impegno per le riprese, si classificarono 56.mi assoluti con un distacco di tre ore dal vincitore. Incerto è il nome della carrozzeria che realizzò questa vettura.				
-----				
CEO Apax Partners LP				
<b>91</b>				
Melfi Toni (Germany)	Heidmann Frank (Germany)	WANDERER W 25 K (1937)	AUDI	
Melfi Head of Audi Communication				
Heidmann press				
<b>300</b>				
Mercadanti Pier Luigi (Italia)	Bastoni Gabriella (Italia)	BMW Isetta 300 USA (1957)		
<b>121</b>				
Metz Matthias (Germany)	Metz Sybille (Germany)	ALFA ROMEO 6C 2500 Super Sport (1949)		
<b>321</b>				
Mina Andrea (Italia)	Cominetti Susanna (Italia)	PORSCHE 356A Speedster 1600 (1956)		
<b>207</b>				
Moceri Giovanni (Italia)	Baroli Sabrina (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1500 (1955)		
<b>112</b>				
Moreschi Stefano (Italia)	Moreschi Pierpaolo (Italia)	FIAT 1100 S (1948)		
<b>341</b>				
Morini Pietro (Italia)	Mingozzi Giannantonio (Italia)	LANCIA Aurelia B24 convertibile (1957)		
Mingozzi Vice Sindaco Ravenna				
<b>334</b>				
Mosack Cal (United States)	Mosack Glenn (United States)	LANCIA Aurelia B24 spider (1955)	Rubinetterie Bresciane	
SUPPORTER LOCALE				
<b>218</b>				
Mozzi Giordano (Italia)	Ceccardi Guido (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1953)	SIGLA.COM	
PARTNER TECNICO				
<b>305</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Muccione Franco (Italia)	Rodda Massimo (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super TI (1957)	POLIZIA DI STATO	
<b>26</b>				
Muller Victor (Netherlands)	Muller-herder Joanna (Netherlands)	LANCIA Lambda (1925)		
CEO Spyker				
<b>188</b>				
Munaron Gino (Italia)	Del Zoppo Gianni (Italia)	PEUGEOT 203 (1953)	PEUGEOT	
Pilota che partecipò alla MM Storica				
<b>330</b>				
Murru Giovanni Luca (Italia)	Viligiardi Simone (Italia)	TRIUMPH TR3 (1956)		
<b>182</b>				
Musfeld Stephan (Switzerland)	Musfeld Dominik (Switzerland)	ALLARD K2 (1951)		
<b>31</b>				
Nauck Hasso G. (Germany)	Nauck Ulla (Germany)	BENTLEY 4½ Litre Open Tourer (1928)		
President Hachz GmbH & Co.KG. Chocolatier				
<b>171</b>				
Newson Marc (United Kingdom)	Stockdale Charlotte (United Kingdom)	FERRARI 225 S (1952)		
famoso industrial designer				
<b>94</b>				
Nicolis Thomas (Italia)	Nicolis Silvia (Italia)	LANCIA Astura (1938)		SI
ANNO PRODUZIONE 1931-1939				
PRIMA MM 1934				
CATEGORIA Turismo				
CILINDRATA 2973cc III serie				
Dopo il lancio della grossa Dilambda, oltre 4 litri di cilindrata, nel 1929, la Lancia si trovò nella necessità di trovare una sostituta alla Lambda.				
Abbandonando scelte costose e sofisticate come la scocca portante e semplificando il progetto del motore della 8 cilindri Dilambda, nel 1931 al Salone di Parigi fu presentata l'Astura con una cilindrata di 2606cc, poi aumentata a 2973cc nella III del 1933 e nella IV serie. La III serie è di maggiore interesse dal punto di vista sportivo in quanto nel 1934, oltre a vincere con Pintacuda-Nardelli il I giro d'Italia davanti a un'Alfa Romeo e all'Astura di Farina, con lo stesso equipaggio giunse 10.ma assoluta alla MM e seconda tra le Turismo, preceduta di tre minuti da un'Alfa 6C 1750, ripetendosi alla 10 Ore di Spa con il terzo posto assoluto. Con l'introduzione della citata categoria Sport Nazionale, la Scuderia Ambrosiana di Lurani e Minetti, dietro la quale si nascondeva probabilmente la Lancia stessa, preparò un'Astura secondo i dettami dell'allegato C dell'AIACR, che non poté prendere la partenza alla MM del 1940 con Villoresi per incidente, mentre nel 1949, guidata dagli inglesi John Gordon e Brian Lewis, fu costretta al ritiro. Questa vettura è presente alla				
Rievocazione.				
-----				
Figli di Luciano Nicolis, Museo Nicolis				
<b>175</b>				
Noetzli Max (United Kingdom)	Voegeli Stephan (United Kingdom)	JAGUAR XK120 OTS (1950)	JAGUAR	

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>245</b>				
O'donnell Connell (United States)	X X ()	JAGUAR XK120 FHC (1951)	JAGUAR	
O' Donnel Marketing and Sales Director Jaguar				
<b>377</b>				
O'driscoll Mike (United Kingdom)	X X ()	JAGUAR D-type (1956)	JAGUAR	
Managing Director Jaguar Cars Limited				
<b>30</b>				
Orden Francisco (Argentina)	Santucci Juan De Dios (Argentina)	CHRYSLER 75 Le Mans (1929)		
<b>194</b>				
Panari Massimo (Italia)	Vezzelli Stefano (Italia)	LANCIA Aurelia B22 (1953)		
<b>249</b>				
Pankovskaya Tatiana (Russian Federation)	Safenina Olga (Russian Federation)	BANDINI 750 Sport (1953)		
<b>42</b>				
Pankovskiy Andrey (Russian Federation)	Pankovskiy Pavel (Russian Federation)	RILEY 9 Brooklands (1930)		
<b>160</b>				
Parsons Richard (United Kingdom)	Northwood Louise (United Kingdom)	FRAZER NASH Le Mans Rep (1951)		
<b>211</b>				
Pawluk Jaroslaw (Germany)	Dietrich Peter (Germany)	MASERATI A6G 2000 Zagato (1955)		
<b>351</b>				
Peeters Daniel (Monaco)	Sertang Stéphane (Belgium)	BMW 507 (1955)		
<b>39</b>				
Pellegatta Arturo (Switzerland)	Coratelli Stefano (Switzerland)	ALFA ROMEO 6C 1750 Turismo (1930)		
<b>176</b>				
Perbellini Gino (Italia)	Perbellini Andrea (Italia)	BIONDETTI Jaguar Special (1950)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1951				
PRIMA MM 1952				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 3442cc				
Clemente Biondetti, vincitore di 4 MM, nel 1950 corse alcune gare, tra le quali la MM dove giunse ottavo, alla guida di una Jaguar XK120 ufficiale. Il gruppo moto propulsore di questa vettura rimase ancora nelle mani del forte stradista toscano che pensò di installarlo prima sul telaio di una Ferrari 166 SC con la quale partecipò alla MM del 1951, ritirandosi, e quindi su un telaio artigianale autocostruito che fece carrozzare come la Jaguar C-Type che la Casa, dopo la sua partecipazione a Le Mans nel 1951, non aveva più voluto affidargli. Questa special esordì alla MM del 1952 con Primo Cazzulani, ritirato, in quanto Biondetti fu ingaggiato dalla Ferrari e corse, ritirandosi, con una 225S.				
<b>37</b>				
Perletti Ezio (Italia)	Ciravolo Enzo (Italia)	FIAT 514 CA (1930)		
<b>198</b>				
Peterson Gary (United States)	Frederick David (United States)	CHRYSLER Saratoga (1952)		
<b>14</b>				
Piantelli Maurizio (Italia)	Piantelli Mario (Italia)	BUGATTI Type 37 A (1927)		
<b>213</b>				
Pickering Anthony (United Kingdom)	Pickering John (Switzerland)	FIAT 8V (1953)		
<b>186</b>				
Piëch Ferdinand (Germany)	X X ()	VOLKSWAGEN VW 1/11 (1953)		
Nipote del costruttore Ferdinand Porsche				
Presidente del Consiglio di Sorveglianza della Volkswagen AG e membro del Consiglio di Amministrazione della Porsche AG.				
Ex direttore Audi (1988 - 1993)				
Ex direttore Volkswagen (1993 - 2002)				
-----				
Ferdinand Piëch Chairman of Volkswagen				
<b>337</b>				
Pizzoccaro Giovanni (Italia)	Pizzoccaro Silvana Sofia (Italia)	LANCIA Aurelia B24 convertibile (1956)		
<b>304</b>				
Pradella Maurizio (Italia)	Riva Enrico (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super TI (1954)		
<b>281</b>				
Prevosti Michele (Italia)	Ernst Valentina (Switzerland)	MASERATI 250S (1954)		
<b>285</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Prevosti Giuseppe (Italia)	Martegani Marco (Italia)	ASTON MARTIN DB3 (1951)		
AD Preca Brummel S.p.a.				
<b>290</b>				
Prevosti Carola (Italia)	Prevosti Rossella (Italia)	FERRARI 250 Monza (1954)		
<b>349</b>				
Prins Luigi (Netherlands)	Prins Denise (Netherlands)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1956)		
<b>49</b>				
Pueche Jaime (Spain)	Pueche Ignacio (Spain)	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport (1931)		SI
ANNO PRODUZIONE 1929-1932				
PRIMA MM 1929				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1752cc				
<p>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 1.752cc, 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 2745mm 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, che 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 a soli, sembra, 2579 autotelai.</p> <p>Questa GS, con la carrozzeria originale, probabilmente opera di Zagato, partecipò alla MM del 1931 con i fratelli Aldo e Aureliano Gerardi conquistando il quinto posto assoluto. L'elegante carrozzeria che oggi la veste fu realizzata dalla Carrozzeria Touring qualche anno dopo, probabilmente intorno al 1935.</p>				
<b>83</b>				
Purves Tom (Germany)	Berrien James (United States)	BMW 328 (1937)	BMW Group Classic	
<b>123</b>				
Quaranta Emilio (Italia)	Vollono Francesco (Italia)	FIAT 500 C (1953)		
Procuratore Generale Tribunale Minori				
<b>68</b>				
Quatrana Francesco (Italia)	Lombardi Angelo (Italia)	LANCIA Aprilia 1500 (1938)	Scuderia Autieri d'Italia	
Luogotenente E.I. Quatrana				
<b>359</b>				
Ramponi Giulio (Italia)	Ramponi Oreste (Italia)	BANDINI 750 Sport (1957)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1957-1961				
PRIMA MM 1957				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 747cc				
Le continue migliorie introdotte da Bandini al motore nato Crosley portarono a differenziare sempre più i propulsori forlivesi da quelli originali, mantenendo comunque la caratteristica dell'albero motore su cinque supporti di banco. Nel 1957 fu adottata una testata di nuovo disegno e il telaio, costruito in tubi a sezione ellittica di origine aeronautica, fu vestito con una nuova carrozzeria più aerodinamica, soprannominata "saponetta" per la sua forma, per meglio adattarsi alle gara in circuito sempre più veloci che si stavano via via diffondendo. Questo esemplare, oggi nella configurazione di carrozzeria adottata nel 1958, partecipò alla XXIV Mille Miglia guidata da Bruno Garavini, ritirandosi.				
<b>220</b>				
Rapisarda Giuseppe (Italia)	Colombo Giovanni (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1953)		
Vettura Appartenuta a Fausto Coppi				
<b>266</b>				
Rathenow Lutz (Germany)	Geisler Manfred (Germany)	VERITAS RS 2000 (1948)		
<b>183</b>				
Reichle Peter (Germany)	Shkaltani Mohammad (Qatar)	ALLARD J2X Le Mans (1952)		
<b>342</b>				
Repetto Giovanni (Italia)	Caorsi Dario (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1956)		
<b>315</b>				
Ribadeneira Diego (Ecuador)	Ribadeneira Juan Pablo (Ecuador)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1957)		
<b>71</b>				
Riboldi Alberto (Italia)	Salvinelli Fabio (Italia)	MORETTINI Fiat 508 S (1936)		SI
ANNO PRODUZIONE 1936				
PRIMA MM 1937				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1090cc				
Vettura Sport realizzata da Santino Morettini, noto preparatore romano, per il conte Paolo Municchi. Morettini parte da una Fiat 508 S, utilizzandone il telaio che fu accorciato portando il passo da 2250mm a soli 1900mm, montando freni prelevati dalla Fiat 1500 e installandovi un motore della Fiat 508C, meglio nota con il nome di "nuova Balilla". La carrozzeria romana Florida provvide a realizzare una carrozzeria che richiamava quella delle più prestanti Maserati 4CS 1100. Iscrittisi alla MM del 1937, Municchi e Morettini riuscirono ad arrivare fin nei pressi di Firenze sotto una pioggia incessante, ma furono poi costretti al ritiro.				
<b>125</b>				
Righele Mario (Italia)	Piepoli Giovanni (Italia)	ALFA ROMEO 1900 M AR51 MATTA (1951)	Scuderia Autieri d'Italia	
Generale E.I. Righele				
<b>378</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Rigotti Mario (Italia)	Altavilla Alfredo (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1957)	LANCIA	
Altavilla CEO Fiat Powertrain Technologies				
<b>88</b>				
Robertson Ian (Germany)	X X (Germany)	BMW 327/28 (1939)	BMW MOBILE TRADITION	
<b>28</b>				
Roeser Gerhard (Germany)	Roeser Karolin (Germany)	BUGATTI Type 43 (1927)		
<b>152</b>				
Roma Bruno (Italia)	Ider Primo (Italia)	GIANNINI 750 Sport (1951)		
<b>38</b>				
Ronzoni Ezio (Italia)	Doneda Emilio (Italia)	FIAT 514 S Mille Miglia (1930)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1929-1932</p> <p>PRIMA MM 1930</p> <p>CATEGORIA Turismo</p> <p>CILINDRATA 1438cc</p> <p>La categoria "VU" ovvero delle vetture utilitarie fu introdotta alla MM nel 1930 nel tentativo, diremmo oggi vano, di riportare la corsa alle sue origini di prova di resistenza tra automobili disponibili sul normale mercato. Carlo Mazza e Riccardo Pezzoni, due gentleman driver, in perfetta sintonia con lo spirito del regolamento di gara, si aggiudicarono la categoria alla media di quasi 71km/h rispetto ai 100,45km/h tenuti da Tazio Nuvolari con l'Alfa Romeo 6C 1750 GS. Conquistarono il 42° posto in classifica generale, davanti alla Fiat 514 del più noto Franco Spotorno. Seguivano una Bianchi S5, 4 Citroën C4 e 2 altre Fiat 514. Cinque vetture si erano ritirate per un totale di 14 "VU" partite: poco più del 10% delle vetture schieratesi in viale Venezia: segno inequivocabile dello scarso interesse verso questo ritorno alle origini. L'anno successivo a vincere tra le "VU" furono Alfredo Di Liddo e Carlo Riccieri, sempre con la Fiat 514S, che terminarono 23.mi alla non disprezzabile media di 80km/h, migliorata a oltre 82km/h da Giuseppe Gilera nel 1932 con una Fiat 514 MM. Tra le ritirate del 1931 la Fiat 514 S MM, dall'inusitato passo di 2,77m, di Franco Spotorno, che oggi torna alla Rievocazione.</p>				
<b>148</b>				
Rosinski José (France)	Thiriet Jean-claude (France)	JAGUAR XK120 OTS (1954)		
<b>40</b>				
Rossi Luigi (Italia)	Sassi Giuseppe (Italia)	MG J4 Midget (1933)		
<b>350</b>				
Rupert Johann (South Africa)	Rupert Anton (South Africa)	FERRARI 250 GT Berlinetta (1957)		
Presidente Richemont Group				
<b>62</b>				
Rückwarth Anke (Germany)	Vlasov Peter (Germany)	MERCEDES-BENZ 720 SSK (1929)		
<b>50</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Sanchez Zinny Fernando (Argentina)	Bartolomé Juan (Argentina)	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport (1930)		
<b>203</b>				
Sangalli Gianfranco (Italia)	Botti Roberto (Italia)	PORSCHE 356 Speedster 1500 (1954)		
<b>111</b>				
Sato Yukinobu (Japan)	Okubo Akira (Japan)	FIAT 1100 S (1948)	FORZA J	
<b>370</b>				
Savage Jonathan (United States)	Savage Jeremy (United States)	MG Ex-182 (1955)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1955  PRIMA MM 1957  CATEGORIA Sport  CILINDRATA 1499cc</p> <p>Prima del lancio del modello A al Salone di Francoforte nel 1955, la MG realizzò 4 prototipi con la carrozzeria in alluminio da utilizzare nelle competizioni. Tre furono schierati alla 24 Ore del 1955 e la EX182/38, guidata da Ken Miles, si classificò 17.ma assoluta. In seguito al ritiro dalle competizioni, le due EX182 rimaste furono utilizzate dalla Casa per provare nuove soluzioni e nel 1957, dotate sperimentalmente di freni a disco, furono affidate al Team Fitzwilliam che le schierò nelle principali competizioni del Campionato mondiale Marche. Alla Mille Miglia, la EX182/38 fu affidata a Robin Carnegie che la portò al traguardo bresciano al quarto posto di classe.</p>				
<b>53</b>				
Scalise Claudio (Argentina)	Claramunt Daniel (Argentina)	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport (1931)	ALFA ROMEO	
Squadra Automobilismo Storico Alfa Romeo				
<b>295</b>				
Scalvenzi Giuseppe (Italia)	Apostoli Rosa (Italia)	FERRARI 750 Monza (1955)		
<b>338</b>				
Scandurra Vincenzo (Monaco)	Cattaneo Rinaldo (Italia)	LANCIA Aurelia B24 spider (1955)		
<b>25</b>				
Scarpellini Pietro (Italia)	Scarpellini Maddalena (Italia)	DIATTO Type 20 Targa Florio (1922)	DIATTO	
<b>110</b>				
Schaad Peter (Venezuela)	Jencquel Jurgen (Venezuela)	FIAT 1100 S (1948)		
<b>319</b>				
Schellhaas Joachim (Germany)	Schellhaas Sebastian (Germany)	PORSCHE 356A-1500 GS (1956)		SI

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
ANNO PRODUZIONE 1955-1957				
PRIMA MM 1956				
CATEGORIA GT				
CILINDRATA 1488cc				
La sempre maggior diffusione delle competizioni per vetture GT, spinse la Casa di Stoccarda a installare sul modello 356A il motore a 4 alberi a camme in testa che l'ingegner Ernst Fuhrmann aveva progettato per la barchetta 550 della categoria Sport. Questa vettura prese parte alla MM del 1956 guidata da Ernst Lautenschlager, rimanendo nell'anonimato fino al controllo di Ravenna (69.mi) e poi ritirandosi.				
<b>240</b>				
Scheufele Karl (Switzerland)	Carreras Albert (Spain)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	Chopard	
Chairmar Chopard				
World Sponsor				
<b>74</b>				
Scheufele Karl-friedrich (Switzerland)	Scheufele Christine (Switzerland)	ASTON MARTIN Ulster (1935)		
Co-President Chopard				
WORLD SPONSOR				
<b>187</b>				
Schlinkert Wolfgang (Germany)	Bruemmer Rolf (Germany)	VOLKSWAGEN VW 1/11 (1954)		
<b>320</b>				
Schläger Wolfgang (Germany)	Linhardt Thomas (Germany)	PORSCHE 356A Coupé 1600S (1956)	Schlaeger M-Tech	
<b>134</b>				
Schmidt Werner (Germany)	Schmidt Maximilian (Germany)	PORSCHE 356 1500 (1952)		SI
ANNO PRODUZIONE 1950-1955				
PRIMA MM 1952				
CATEGORIA Gran Turismo				
CILINDRATA 1488cc				
La riammissione della Repubblica Federale nella FIA alla fine del 1951 permise alle Case automobilistiche tedesche non solo di esportare le loro vetture ma anche di iscriversi a gare internazionali. Gli organizzatori della MM si inventarono una categoria ibrida via di mezzo tra la GT e la Sport, la Sport di serie, nella quale andarono a cadere le Porsche e la Volkswagen senza imbarazzanti confronti. I concorrenti italiani, preferendo accumulare punti per i campionati nazionali, si iscrissero invece nella GT da 751 a 1500, essendo stata eliminata la tradizionale classe 1100, con le loro nuove Porsche. Tra costoro Elvio D'Inca Levis che si classificò 53.mo e secondo di classe con questa auto.				
<b>233</b>				
Schneider Wolfgang (Germany)	Haskamp Heinz (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SL Coupé (1957)	Schüco old timer teams	
<b>118</b>				
Schoendorf Charles (United States)	Spadaro Santo (United States)	LANCIA Aprilia corsa (1946)		
<b>206</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Scholten Patricia (Germany)	Priemer Birgit (Germany)	PORSCHE 356 Speedster (1955)	PORSCHE	
<b>236</b>				
Schot Bram (Germany)	Capparoni Kaspar (Italia)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	MERCEDES-BENZ	
Shot Presidente Daimler I Capparoni Attore				
<b>226</b>				
Schumacher Werner M. (Switzerland)	Schumacher Denise (Switzerland)	ASTON MARTIN DB2/4 (1955)		
<b>165</b>				
Scio Enrico (Italia)	Scio Fabio (Italia)	HEALEY Silverstone (1950)		
<b>347</b>				
Segler Andreas (Germany)	Segler Jochen (Germany)	FERRARI 250 GT Boano (1957)		
<b>23</b>				
Sielecki Carlos (Argentina)	Hervas Juan (Argentina)	BUGATTI Type 35 A (1926)		
<b>336</b>				
Sikorski-großmann Dagmar (Germany)	Hardieck Daniela (Germany)	LANCIA Aurelia B24 spider (1955)	Großmann Racing Team	
<b>219</b>				
Silva Andrea Francesco (Italia)	Magnoni Luca (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1955)		
<b>201</b>				
Simoni Mario (Italia)	Landini Giuseppe (Italia)	PORSCHE 356 Coupé 1500S (1954)		
<b>46</b>				
Sisti Sergio (Italia)	Sisti Enrico (Italia)	ASTON MARTIN Le Mans (1933)		
<b>228</b>				
Sixt Erich (Germany)	Sixt Alexander (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1956)	SIXT	
Chairman Sixt AG MAIN SPONSOR				
<b>147</b>				
Sixt Regine (Germany)	Sixt Konstantin (Germany)	JAGUAR XK120 OTS (1953)	SIXT	
Senior vice president, marketing and sales Sixt				
<b>264</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Smith Hilliard Brandon (United Kingdom)	Peebles Graham (United Kingdom)	FRAZER NASH Targa Florio (1953)		
<b>192</b>				
Solari Giacomo Filippo (Italia)	Tucci Augusto (Italia)	ALFA ROMEO 1900 TI (1953)		SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1950-1953 (1953-1958 Super)</p> <p>PRIMA MM 1952</p> <p>CATEGORIA Turismo (GT Sprint e Super Sprint)</p> <p>CILINDRATA 1884cc (1975cc Super)</p> <p>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 36.mo posto in classifica generale e al nono di classe, preceduta da altre otto TI. Interessante 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, oggi ancora concorrente.</p>				
<b>113</b>				
Sonvico Francesco (Italia)	Bruschelli Marco (Italia)	CARNEVALLI Fiat 508 C (1946)		
<b>322</b>				
Spataro Daniele (Italia)	Bongiorno Giacomo (Italia)	PORSCHE 356A Coupé 1600 (1957)		
<b>92</b>				
Stadler Rupert (Germany)	Ostmann Bernd (Germany)	WANDERER W 25 K (1938)	AUDI	
<p>Stadler Head of Board Audi AG</p> <p>Ostmann Journalist</p>				
<b>365</b>				
Stanca Lucio (Italia)	Catania Elio (Italia)	ALFA ROMEO X (1955)		
<p>On. Stanca</p> <p>Catania AD ATM</p>				
<b>238</b>				
Steffen X (Germany)	Godwin Fred (Great Britain)	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1955)	MERCEDES-BENZ	
<b>253</b>				
Streminski Albert (Germany)	Trilsbach Wolfgang (Germany)	SIATA 1100 TV (1954)		
<b>332</b>				
Stringhini Giancarlo (Italia)	Priori Luca (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1957)		
<b>56</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Taylor Hugh Ian (United Kingdom)	Aspin David (United Kingdom)	ALFA ROMEO 8C 2300 (1932)		
<b>149</b>				
Teodori Giuliana (Italia)	Teodori Ivana (Italia)	JAGUAR XK120 OTS (1952)		
Club Mille Miglia Franco Mazzotti				
<b>169</b>				
Thierry Chanoine (France)	Dzieciol Pascal (France)	HEALEY Silverstone (1950)		
<b>54</b>				
Thomasson Sam (United Kingdom)	Pool Colin (United Kingdom)	ALFA ROMEO 8C 2300 lungo (1931)		
<b>58</b>				
Thomson David (United Kingdom)	Holding Gareth (United Kingdom)	TALBOT AV 105 (1932)		
<b>93</b>				
Tiraboschi Matteo (Italia)	Bombassei Luca (Italia)	SS 100 (1937)	BREMBO	
BUSINESS PARTNER				
<b>329</b>				
Togi Hideki (Japan)	Kobayashi Yusuke (Japan)	AC Ace (1956)		
Musicista famoso				
<b>323</b>				
Tomasoni Mario (Italia)	Morandi Annamaria (Italia)	AC Ace-Bristol (1955)		SI
323 AC (GB) Ace (Mario Tomasoni)				
ANNO PRODUZIONE 1953-1964				
PRIMA MM 1956				
CATEGORIA Sport				
CILINDRATA 1971cc				
Il modello è stato presentato al pubblico al London Motor Show del 1953 e nasceva 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 Casa inglese per i suoi modelli fin dagli anni Trenta. La leggera carrozzeria in alluminio, ispirata dalla Ferrari 166 Barchetta realizzata dalla Touring, e la riuscita disposizione dei pesi, con il motore posto in posizione anteriore-centrale, ne faceva una più che discreta vettura sportiva. La vettura ha partecipato alla XXIII Mille Miglia guidata da Bruno Ferrari e da Franco Dari nella categoria riservata alle vetture sportive aperte con un limite di prezzo di 2 milioni di lire, ritirandosi dopo un brillante inizio. Nel 1957 è stata dotata dalla Casa di un motore Bristol, di derivazione BMW 328.				
<b>166</b>				
Trevisan Marco E. (Canada)	Ernst Urs (Switzerland)	HEALEY Silverstone (1950)		
<b>344</b>				
Trombin Matteo Paolo (Italia)	Trombin Mark Michael (Italia)	AUSTIN HEALEY 100 (1956)		
<b>200</b>				
Turriziani Giovanni (Italia)	Bracalini Paolo (Italia)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint (1955)		

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
<b>193</b>				
Ubiali Maurizio (Italia)	Tarolli Rino (Italia)	ALFA ROMEO 1900 Super (1955)	ANIXTER MFU	
BUSINESS PARTNER				
<b>230</b>				
Ulrich Peter (Germany)	X X ()	MERCEDES-BENZ 300 SL W198-I (1954)	Schüco old timer team	
<b>45</b>				
Valseriati Flaminio (Italia)	Guerini Andrea (Italia)	ASTON MARTIN Le Mans (1933)		
<b>57</b>				
Van Der Kroft Adrian (Netherlands)	Van Der Kroft Joanna (Netherlands)	TALBOT AV 105 (1931)		
<b>32</b>				
Van Hüllen Peter (Germany)	Secker Joachim (Germany)	BENTLEY 6.5 Litre Allweather Open Tourer (1927)	Großmann Racing Team	
<b>259</b>				
Van Lennep Gijs (Netherlands)	Lammers Jan (Netherlands)	PORSCHE 550-1500 RS (1955)		
van Lennep Ex F1				
<b>260</b>				
Van Oranje-nassau, Van Vollenhoven Bernhard (Netherlands)	De Jong Menno (Netherlands)	PORSCHE 550-1500 RS (1955)	State of Art	
Principe d'Orange				
<b>153</b>				
Venturi Germano (Italia)	Lazzari Luigi (Italia)	CREPALDI Gilco Panhard 750 Sport (1952)		SI
ANNO PRODUZIONE 1953 PRIMA MM 1953 CATEGORIA Sport CILINDRATA 750cc La società M. G. Crepaldi Srl, oltre a concessionaria della Ferrari era anche l'importatrice italiana della Panhard. Per pubblicizzarla, Gastone Crepaldi fece realizzare nel 1952 dall'officina di Tino Bianchi alcuni esemplari da corsa, che furono carrozzati dalla Allemano. Per il 1953 mantenendo la meccanica Panhard X86, si utilizzarono telai realizzati dalla Gilco e una carrozzeria coupé della Colli, che aveva costruito per l'Alfa Romeo le "Disco volante" spider e coupé su disegno della Touring. Realizzata in due esemplari, entrambi presero parte alla MM del 1953 con Girardi e Castelbarco, ritirandosi, e il secondo corse con Giancarlo Rigamonti anche nel 1954 (129.mo all'arrivo).				
<b>8</b>				
Viaro Luciano (Italia)	Viaro Antonio (Italia)	ALFA ROMEO 6C 1500 Super Sport (1928)	ALFA ROMEO	
Squadra Automobilismo Storico Alfa Romeo				
<b>271</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Vicari Fabrizio (Italia)	Guidi Andrea (Italia)	TRIUMPH TR2 (1954)	ANIXTER MFU	
AD MFU BUSINESS PARTNER				
<b>312</b>				
Villa Marzio (Italia)	Abello Maria Cristina (United States)	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce (1956)		
<b>252</b>				
Vincenzi Arcangelo (Italia)	Pontiroli Angelo (Italia)	SIATA 300 BC (1953)		
<b>96</b>				
Vincoli Armando (Italia)	Vincoli Maria Laura (Italia)	SS 100 (1938)	ESTRAL	
BUSINESS PARTNER				
<b>141</b>				
Vitali Luca (Italia)	Vitali Massimo (Italia)	ASTON MARTIN DB2 Vantage (1953)	VITALI	
MAIN SPONSOR				
<b>221</b>				
Vivenzi Giovanni (Italia)	Farina Paolo (Italia)	LANCIA Aurelia B20 GT (1954)		
<b>299</b>				
Watson Tim (United Kingdom)	X X ()	JAGUAR C-type (1953)	JAGUAR	SI
ANNO PRODUZIONE 1951-1953 PRIMA MM 1952 CATEGORIA Sport CILINDRATA 3442cc La C-type è conosciuta anche come XK120C, in quanto utilizzava la meccanica della XK120 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 2.327£ comprese le tasse, di superare i 233km/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 4mph(6km/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 XK120C, 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, 35.mo all'arrivo. La vettura già di Cortese è oggi presente a questa rievocazione. ----- Watson Vice President Communications PAG USA				
<b>195</b>				
Wedemeier Rolf-heinrich (Germany)	Stolle Hermann (Germany)	MERCEDES-BENZ 220 (1955)		
<b>302</b>				

Driver	CoDriver	Marca Modello Anno	Team	Bonus
Wentink Flip (Netherlands)	Veldhuizen Erik (Netherlands)	SAAB 93 (1957)		
<b>81</b>				
Willisch Ludwig (Germany)	Prinz Von Bayern Leopold (Germany)	BMW 328 (1937)	BMW MOBILE TRADITION	
<b>172</b>				
X X ()	Zöllter X (Germany)	MERCEDES-BENZ 300 SL W194 (1952)	MERCEDES-BENZ	SI
<p>ANNO PRODUZIONE 1952</p> <p>PRIMA MM 1952</p> <p>CATEGORIA Sport</p> <p>CILINDRATA 2996cc</p> <p>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, che montava 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. Le fiancate portanti del telaio, per ottenere la richiesta rigidità, erano molto alte e quindi ostruivano l'accesso tramite una normale portiera, per cui si utilizzarono dei pannelli vetrati incernierati longitudinalmente sul tetto che l'immaginario collettivo denominò per la loro forma "ad ala di gabbiano". La perfetta organizzazione di Neubauer, direttore sportivo anche all'epoca della vittoria di Caracciola nel 1931, fece il resto. Solo un miracolo di Bracco evitò alla Ferrari una sonora sconfitta. La vettura schierata è l'esemplare usato da Caracciola nel 1952 per giungere 4° assoluto, ma è nei colori con cui giunse 2° dietro alla 300 SL di Kling, alla Carrera Panamericana del 1952 con alla guida Lang, che aveva vinto a Le Mans in giugno con la W194.</p> <p>-----</p> <p>Häkkinen Formula 1 driver - Zöllter press</p>				
<b>196</b>				
X X ()	X X ()	MERCEDES-BENZ 220 (1955)	MERCEDES-BENZ	
<b>364</b>				
X X ()	X X ()	ALFA ROMEO X (1955)		
<b>129</b>				
Zampaglione Luigi (Italia)	Ronchi Gianfranco (Italia)	CISITALIA 202 SC Spider Castagna (1949)		
<b>363</b>				
Zanardi Paolo (Italia)	Tizzi Davide (Italia)	ALFA ROMEO Giulietta Spider tipo 750 G (1956)	ALFA ROMEO	