



FIAT Tipo 2

1914; esemplari prodotti: 11.000

La Fiat Tipo 2, denominata Fiat 15-20 HP, è un'autovettura costruita dalla Fiat tra il 1910 e il 1920. Progettata sulla base della Tipo 1, fu prodotta in due serie e in diverse allestimenti.

La vettura monta un motore a quattro cilindri di 2814cm³ di cilindrata erogante una potenza di 28 cv. L'accensione è a magnete, mentre i freni sono del tipo a nastro con comando a pedale, agenti sull'albero di trasmissione e non sulle ruote. Raggiunge la velocità massima di oltre 70 km/h e un consumo medio pari a 15 litri di benzina ogni 100 km. Fu messa in vendita al prezzo di L.18.000. È stata la prima automobile adottata dal Regio Esercito per essere utilizzata nella guerra italo-turca e risulta essere la prima automobile ufficialmente impiegata in un conflitto bellico.

Rappresentò il maggior successo di vendite Fiat negli anni dieci e fu fabbricata in oltre diecimila esemplari.

La vettura qui presente è uno dei 48 telai inviati nel 1912 in Australia e carrozzati dalla locale concessionaria locale Tarpant. E' rientrata in Italia nel 1999. E' esposta per la prima volta dall'attuale proprietario.



BENTLEY Venden Plus 4,5

1925; esemplari prodotti:

La Bentley 4½ Litre è un'autovettura da competizione costruita dalla Bentley dal 1925 al 1930. Famoso per la sua dichiarazione "there's no replacement for displacement" ("non c'è rimpiazzo alla cilindrata"), Walter Owen Bentley aumentò la cilindrata della precedente versione, 3 Litre, dando origine alla 4½ Litre.

La 4½ Litre era un quattro cilindri in linea con una cilindrata di 4398 cm³. La potenza fu di 110 bhp per la versione stradale e 130 bhp per quella da competizione.

Una 4½ Litre vinse la 24 Ore di Le Mans nel 1928 con alla guida Woolf Barnato e Bernard Rubin.

La 4½ Litre fu una delle protagoniste dei romanzi di James Bond, scritti da Ian Fleming. Più precisamente fu menzionata in Casino Royale, Vivi e lascia morire e Moonraker. Nei libri, Bond guidava una Bentley 4½ Litre color grigio con fari Marchal ed un compressore volumetrico Amherst Villiers.

Nel 1926 una 4½ Litre stabilì il record mondiale per le autovetture di serie raggiungendo i 160 km/h.

La vettura qui presente è un esemplare del 1925.



FORD A Roadster

1929; esemplari prodotti: 4.320.000

La Ford Model A è un'autovettura prodotta dalla Ford dal 1927. Questa vettura sostituì la Model T dopo 18 anni di produzione ininterrotta e rappresentò per l'azienda rappresentò un modello un grande successo,

I prezzi della Model A 1927 variavano dai 385 dollari dell'epoca, per il modello 2 posti roadster o Tudor (contrazione di Two door), ai 570 dollari della versione top della gamma, la Fordor (contrazione di Four door).

Il motore era un 4 cilindri in linea con cilindrata di 3,3 litri che forniva 40 hp. Il suo consumo normale variava tra i 13 e 16 litri per 100 km. La velocità massima raggiungibile era di 105 km/h. La trasmissione era a tre marce più retromarcia. La Model A montava, freni meccanici su tutte le ruote (la model T fu prodotta fino al 1927 con i soli freni posteriori e sulla trasmissione).

La Model A uscì con diverse carrozzerie: coupé (Standard e Deluxe), Business coupé, Sport coupé, Roadster coupé (Standard e Deluxe), Fordor (tre porte, STD e DX), Victoria, Station wagon, Taxicab (versione taxi) e anche sotto forma di due veicoli commerciali con carrozzeria furgonata o scoperta.

La vettura qui presente è una versione Roadster del 1929.



ALFA ROMEO 6C 1750

1929, esemplare unico

E' l'unica carrozzeria Viberti per Alfa Romeo sopravvissuta delle due sole prodotte. E' stata immatricolata per la prima volta a Milano nel giugno del 1929. Il primo proprietario è stato il direttore dell'Alfa Romeo Ing. Girolamo Battista Marlini. Nel 1934 fu acquistata dal pilota della Scuderia Ferrari Francesco Severi.

Ha partecipato a diversi Concorsi di Eleganza dove ha ottenuto riconoscimenti nella categoria ante 1935 il Concorso di Eleganza ASI di San Benedetto del Tronto, nella categoria ante 1935 il Concorso di Eleganza ASI-FIVA di Torino e il premio Eleganza Chopard al Concorso di Eleganza ASI-FIVA Villa Conti. Ha partecipato alla Millemiglia del 2009 e del 2013.

La vettura è stata inoltre oggetto di articoli da parte delle più importanti riviste del settore quali Ruote classiche, Granturismo e Automobilismo d'epoca.



BMW DA2

1930; esemplari costruiti: 12.318

La BMW 3/15 DA è un'autovettura di fascia medio-bassa prodotta dal 1928 al 1932 dalla BMW, è fu la prima vettura della storia a portare tale marchio. L'azienda bavarese fece il suo ingresso nella produzione e commercializzazione di autoveicoli acquisendo gli impianti della Dixi che fabbricavano su licenza una versione del modello britannico Austin Seven. La BMW iniziò quindi a produrre lo stesso modello con la denominazione ufficiale di BMW 3/15 DA2.

La meccanica semplice ed economica fu uno dei punti di forza della vettura. Era costituita da un motore a 4 cilindri in linea sistemato in posizione anteriore longitudinale. La cilindrata era di 748 cm³. La potenza massima era di 15 CV a 3000 giri/min. La trasmissione era affidata ad un cambio manuale a 3 marce.

La DA2 raggiungeva una velocità massima di circa 75 km/h, un valore che all'epoca era più che buono, e che costituì un altro dei motivi del grande successo di tale vettura.

L'esemplare qui presente, numero di serie 15924, è una limousine con il "tetto apribile" completata il 15 gennaio 1930 e consegnata al concessionario BMW a Berlino il 6 giugno 1930.



BUICK 90

1931; esemplari prodotti: 43.321

La Serie 90 è una vettura prodotta dalla casa Buick dal 1931 al 1935. La vettura aveva installato un motore a otto cilindri in linea da 5.650 cm³ di cilindrata che erogava 104 CV di potenza a 2.800 giri. Anche grazie alle sue dimensioni, era il modello di punta della gamma Buick.

Gli esemplari prodotti furono 43.321. Nel 1936 il modello mutò nome in "90 Limited".

La vettura qui presente è un esemplare del 1931 in allestimento Roaster Sporteight, uno dei pochi esemplari restaurati e funzionanti rimasti.



MG J2

1933; esemplari prodotti: 2.083

La J-Type è un'autovettura prodotta dalla Morris Garages dal 1932 al 1934 in quattro versioni: "J1", "J2", "J3" e "J4". La maggior parte degli esemplari avevano una carrozzeria roadster due porte.

La J2 fu la più comune delle quattro versioni, dato che venne prodotta in 2.083 esemplari. Questa versione aveva installato un motore in linea a quattro cilindri da 847 cm³ di cilindrata dotato di carburatori doppio corpo in grado di erogare 36 CV di potenza. La trazione era posteriore, ed il cambio era a quattro rapporti non sincronizzati. Toccava una velocità massima di 105 km/h. Un esemplare modificato fu provato dalla rivista Autocar raggiunse i 132 km/h. La versione J2 costava 199 sterline.

L'esemplare qui presente è del 1933.



MG J2

1933; esemplari prodotti: 2.083

La J-Type è un'autovettura prodotta dalla Morris Garages dal 1932 al 1934 in quattro versioni: "J1", "J2", "J3" e "J4". La maggior parte degli esemplari avevano una carrozzeria roadster due porte.

La J2 fu la più comune delle quattro versioni, dato che venne prodotta in 2.083 esemplari. Questa versione aveva installato un motore in linea a quattro cilindri da 847 cm³ di cilindrata dotato di carburatori doppio corpo in grado di erogare 36 CV di potenza. La trazione era posteriore, ed il cambio era a quattro rapporti non sincronizzati. Toccava una velocità massima di 105 km/h. Un esemplare modificato fu provato dalla rivista Autocar raggiunse i 132 km/h. La versione J2 costava 199 sterline.

L'esemplare qui presente è del 1933.



LANCIA ASTURA

1938; esemplari prodotti: 2912

La Lancia Astura è un'automobile prodotta dalla casa torinese dal 1931 al 1939.

La Astura (non più un nome greco, dunque, ma quello di uno storico castello che si trova nei pressi della città romana di Nettuno) è dotata di un motore a 8 cilindri a V di cilindrata, di soli 2606 cmc e raggiunge una potenza massima di 72 HP a 4000 giri.

Prodotta con una carrozzeria berlina (a 4 luci e 4-5 posti oppure a 6 luci e 6-7 posti) realizzata dalla casa stessa, l'Astura è stata però la regina delle fuoriserie di quegli anni: quasi tutti i carrozzieri italiani e molti carrozzieri esteri ne realizzeranno edizioni speciali. Tra i nomi più noti: Bertone, Castagna, Ghia, Stabilimenti Farina, Touring, Viotti. La versione cabriolet presentata da Pininfarina nel 1936, a distanza di anni, ha ottenuto la vittoria nel concorso d'eleganza annuale di Pebble Beach nel 2016.

La vettura qui presente è un esemplare del 1938, che è appartenuta alla stessa famiglia fino al 1922. La vettura è comparsa nel film "Mussolini ultimo atto" con l'attore Rod Steiger, ed ha vinto la challenge cup a Passione Engadina.



ROLLS ROYCE 20/25

1938; esemplari costruiti: 3827

La 20/25 è un'autovettura costruita dalla Rolls-Royce dal 1929 al 1938. In origine era stata studiata per essere condotta dai proprietari, ma molti esemplari furono in seguito guidati da chauffeur.

Il motore era un sei cilindri di cilindrata, pari a 3699 cm³. Il propulsore era provvisto di un solo carburatore, e l'accensione era sia a bobina che con magnete. Il cambio era a quattro velocità con la leva a destra del guidatore.

Grazie al propulsore di notevoli dimensioni, l'autovettura raggiungeva la velocità di 121 km/h. Molti proprietari appesantirono la carrozzeria per renderla più lussuosa; la conseguenza fu la perdita in prestazioni.

La vettura qui presente è un esemplare del 1938.



FIAT 1100 S

1946; esemplari prodotti: 100 ca

Nel 1946 Fiat arricchisce la gamma 1100 con una originale e filante berlinetta sportiva dalla meccanica sofisticata, prodotta in poche centinaia di esemplari.

È Dante Giacosa a curare il progetto della Fiat 1100 S al termine del secondo conflitto mondiale, ispirandosi alla 508 C Mille Miglia anteguerra. Nasce una carrozzeria dalle linee aerodinamiche così curate da essere totalmente priva di paraurti e dotata di carenatura che copre le ruote posteriori. La coda è affusolata, ma la peculiarità sta nel muso, con la calandra divisa in tre parti contraddistinte da listelli cromati ad andamento orizzontale ai lati e verticale al centro, creando quelle sequenze di linee parallele e trasversali che diventeranno l'elemento stilistico caratterizzante della 1100 S.

Se il disegno manifesta l'indole corsaiola la meccanica non è certo da meno, anzi. Per sopportare il notevole aumento di potenza, il quattro cilindri in linea da 1089 cm³ viene dotato di radiatore dell'olio e pompa dell'acqua di tipo centrifugo. L'albero a camme è comandato da ingranaggi. Il risultato è notevole: la potenza raggiunge i 51 cavalli a 5200 giri al minuto, che con i circa 825 kg a secco spingono la Fiat 1100 S fino a 150 km/h.



GIANNINI SILURO SPORT 750

1951; esemplari **prodotti: 1**

Questo prototipo di vettura da corsa è stato costruito su commessa del leggendario pilota romano Luigi Musso, l'auto basata su un telaio tubolare GILCO e il motore che è stato posizionato era del tipo G1 altamente competitivo di Giannini, la cui costruzione è stata frutto della ricerca del nuovo l'ingegner Carlo Giannini sul motore moto 500cc della CNA Rondine e riuscì ad aumentare la sua cilindrata a 750cc.. L'intero montaggio e costruzione è stato affidato all'Officina Patriarca, mentre la carrozzeria in alluminio tipo Siluro, realizzata artigianalmente, è stata curata dalla Carrozzeria Giulio Ferandi. Dal 1950 è stato costruito fino al 1953 e ha partecipato due volte alla Mille Miglia. Dal 1953 al 1957 la vettura continuò a gareggiare con piloti come Leonardi e poi Raimondo in Sicilia. In un tempo sconosciuto per adattarsi alle regole della gara, ha cambiato il suo corpo in Barchetta. Nel periodo 1957/59 il blocco motore G1 è stato sostituito con un tipo 100.000 n.390385, mantenendo il segno G1 sopra i numeri originali. Di recente, questo prototipo di pilota da corsa originale è stato ricostruito con lo stesso motore del 1957 e la sua carrozzeria originale Siluro come era stato guidato dal pilota di F1 Luigi Musso alla Mille Miglia nel 1952.



JAGUAR XK 120 OTS

1951; esemplari prodotti: 2485

Presentata come prototipo al Salone dell'auto di Londra del 1948. Il termine 120 indicava la velocità massima in miglia orarie (196 chilometri orari) che ne faceva all'epoca l'auto di serie più veloce in assoluto.

Il motore a sei cilindri in linea da 3,4 L di cilindrata era tecnologicamente avanzato all'epoca, rispetto ai propulsori installati sulle altre auto di serie, con la testata in lega, i carburatori doppio corpo ed un doppio albero a camme in testa, ed era in grado di erogare 160 CV di potenza.

Le prestazioni erano di rilievo assoluto nel panorama automobilistico degli anni '50.

Ebbe grandi risultati anche delle competizioni. Era disponibile sia in versione coupé che in versione spider.

L'esemplare qui presente è una spider (OTS) del 1951.



FIAT 500 C GIARDINIERA

Anno 1951; esemplari prodotti: n.d.

La Fiat 500, popolarmente chiamata "Topolino", è senza dubbio fra le automobili italiane più famose. Le origini del progetto risalgono al 1930, quando Benito Mussolini convocò il senatore Giovanni Agnelli per informarlo della "inderogabile necessità" di motorizzare gli italiani con una vettura economica, che non superasse il costo di 5 000 lire.

Nacque così una microvettura con le forme ispirate a quelle del celebre maggiolino, con un motore da 13 cavalli di potenza e 85km/h di velocità. Grazie alle sue forme arrotondate, i volumi equilibrati e compatti ed il suo costo ridotto ne fanno ben presto un'icona che perdura nel tempo.

Nel 1949 venne presentato al salone di Genova un nuovo modello, la 500C. La carrozzeria venne interamente rifatta per renderla più moderna. Con le modifiche apportate continuò ad essere prodotto per molto tempo, sia per il gusto estetico, sia per la comodità. L'esemplare qui presente è una meravigliosa Fiat 500C nel prestigioso allestimento Giardiniera Legno, immatricolata per la prima volta nel 1950



FIAT 1400

1951; esemplari prodotti: 198.880,

La Fiat 1400 è un'automobile costruita dalla FIAT tra il 1950 ed il 1958. Fu la prima vettura FIAT ad adottare la scocca portante anziché la tradizionale struttura a telaio.

Contemporaneamente era la prima vettura interamente di nuova progettazione dopo il termine della seconda guerra mondiale. Infatti la progettazione iniziò nel 1947, quando la Casa torinese attendeva i prestiti agevolati promessi dall'Economic Cooperation Administration nell'ambito del nascente Piano Marshall. Per la scocca portante della 1400 si preferì, per motivi di industrializzazione del prodotto, rivolgersi alla carrozzeria Budd di Detroit che era specializzata in carrozze ferroviarie con struttura autoportante sin dagli anni '30, e che fornì alla Fiat la necessaria assistenza tecnica per lo stampaggio e la saldatura dei lamierati.

Presentata al Salone dell'automobile di Ginevra del marzo 1950, per il cinquantenario della Fiat, la nuova vettura era equipaggiata con un propulsore capace di erogare 44 CV a 4.400 giri al minuto, che spingeva la berlina alla velocità massima di circa 120 km/h.

Dalla stessa telaistica ne venne tratta anche una versione cabriolet, costruita dalla Sezione Carrozzerie Speciali Fiat. Divenne celebre come taxi a Capri e, nella versione con motore da 1900 cm³, come vettura della Polizia Stradale.

La vettura qui presente è un esemplare cabriolet carrozzato Ghia.



DEUTSCHE BONET HBR 5

1954; esemplari prodotti: 428

La HBR 5 era una piccola autovettura sportiva prodotta dal 1954 al 1961 dalla piccola Casa automobilistica francese DB.

Era una piccola berlinetta prodotta in un limitato numero di esemplari stradali e utilizzata con buoni risultati anche in ambito sportivo.

La nuova vettura fu presentata al Salone di Parigi nel 1953, dove la vettura riscosse notevoli consensi. Esternamente, la HBR 5 era disegnata in schietto stile anni '50 del secolo scorso: ne sono una prova le linee arrotondate ma nel contempo slanciate, la coda raccolta con piccoli fari e appena un accenno di pinne.

La HBR 5 era caratterizzata da una struttura a telaio separato in acciaio e a trave centrale, una soluzione che risultava essere la migliore per ottenere il più favorevole compromesso tra rigidità e leggerezza. Insolito, per quegli anni, lo schema meccanico, caratterizzato dalla soluzione "tutto avanti", ossia con motore anteriore e trazione anteriore. Una novità, poiché situata in un periodo in cui praticamente l'intera concorrenza (Abarth, Stanguellini, Alpine, ecc) era rimasta ancora fedele alla trazione posteriore.

La HBR 5 montava un motore di origine Panhard, Tale motore era un bicilindrico orizzontale raffreddato ad aria da 851 cm³ di cilindrata, che nel caso della piccola sportiva vide una profonda rivisitazione, tra cui l'aumento del rapporto di compressione e l'adozione di un carburatore doppio corpo Zenith. La potenza massima era pari a 58 CV a 5700 giri/min, sufficienti per spingere il leggero corpo vettura alla ragguardevole (per l'epoca) velocità massima di 165 km/h.

La vettura qui presente è un esemplare del 1954.



MG TD

1952, esemplari costruiti: ca 30.000

La T-Type è un'autovettura prodotta dalla Morris Garages dal 1936 al 1955 in diverse serie (la TA, la TB, la TC, la TD e la TF Midget). Le T-Type erano delle vetture sport con telaio separato, motore anteriore, cambio a quattro velocità e trazione posteriore. La TD Midget qui presente è stata prodotta dal 1950.

La TD era dotata di un motore con rapporto di compressione (8:1), che permetteva l'erogazione di 57 CV di potenza a 5.500 giri al minuto.

Della TD ne vennero prodotti circa 30.000 esemplari.

Un esemplare venne provato dalla rivista The Motor nel 1952. Vennero registrate una velocità massima di 124 km/h ed un'accelerazione da 0 a 97 km/h di 18,2 secondi. Fu annotato un consumo di carburante di 10,6 L/100 km.

La vettura qui presente è un esemplare TD del 1952, proveniente da Boston e di recente ha subito un profondo restauro.



ERMINI 1100 Sport Competizione

1955; esemplari prodotti: esemplare unico

Pasquale Ermini detto "Pasquino" e' stato uno dei piu' noti meccanico, costruttore, preparatore, del mondo motoristico fiorentino. Nel 1947 inizia la costruzione di auto. In totale sono una ventina le vetture prodotte. Le Ermini furono impiegate in corsa da ottimi piloti con risultati di prestigio.

La vettura qui presente è un esemplare 1100 Barchetta del 1955, con telaio tubolare e dotata di un motore 4 cilindri in linea con testata in alluminio Erimini di 1.096 cm³, ha una potenza massima di 92 CV a 7100 giri.



MERCEDES 300 SL (GULLWING)

1955; esemplari prodotti: 3258

La Mercedes-Benz 300 SL è un'autovettura sportiva di lusso prodotta dal 1954 al 1957 nella configurazione coupé (nota anche con il soprannome "Gullwing" "Ali di Gabbiano").

La Mercedes-Benz 300 SL è contraddistinta da raffinate soluzioni tecniche, oltre che per una linea esteriore che ha affascinato intere generazioni di appassionati, con essa la Daimler-Benz riaffermò il proprio prestigio in quei settori che l'avevano resa celebre nel periodo pre-bellico, ossia la classe e l'eleganza delle sue vetture, ma anche il loro peso nelle competizioni sportive.

La storia della 300 SL affonda le sue radici al momento in cui, nel 1949, alla Daimler-Benz viene concesso nuovamente di tornare a produrre automobili.

Una delle priorità che la Daimler-Benz si prefissò fu quello di vincere nelle gare di automobilismo di tutto il mondo. Del progetto fu incaricato Rudolf Uhlenhaut, brillante progettista della Casa tedesca, che in un tempo relativamente breve realizzò la 300 SL da corsa, mossa dal motore 6 cilindri in linea di 3 litri. Tale vettura poi avrebbe vinto quasi tutte le corse a cui partecipò (eccezion fatta per la Mille Miglia del 1952, vinta da una Ferrari 250S).

La 300 SL coupé, internazionalmente nota come Gullwing (cioè Ali di gabbiano, in Italia) per la caratteristica apertura delle due portiere incernierate sopra il tetto, ereditò quindi il telaio a traliccio di tubi dalla "sorella" da gara, soluzione molto all'avanguardia all'epoca in cui venne presentata, ovvero il 6 febbraio 1954 al Salone di New York. Questo telaio è stato in seguito "vestito" da una splendida carrozzeria coupé che ancor oggi suscita grande ammirazione.

Dal punto di vista motoristico, la 300 SL Ali di gabbiano montava il propulsore 6 cilindri in linea di 3 litri di cilindrata. Tale motore è stato il primo ad utilizzare l'alimentazione ad iniezione su una vettura stradale. Il motore M198 eroga fino a 215 CV di potenza massima e garantisce prestazioni al vertice assoluto nella produzione automobilistica mondiale dell'epoca.

Le prestazioni della 300 SL erano notevoli per l'epoca: la velocità massima era compresa tra i 220 ed i 258 km/h, a seconda del rapporto al ponte, che era possibile scegliere tra cinque diverse varianti. E infatti, sia pure per breve tempo, la 300 SL Ali di gabbiano poté vantare il record di automobile di serie più veloce al mondo. Riguardo l'accelerazione, la vettura raggiungeva da ferma i 100 km/h in 10 secondi. Per quanto riguarda i consumi, la 300 SL coupé percorreva mediamente 100 km con 17 litri di carburante. Spingendo forte, il fabbisogno arrivava a 19 litri, ma con un'andatura tranquilla si poteva anche scendere a 12 litri.

La vettura qui presente è un esemplare del 1955.



LANCIA AURELIA B24

1957; esemplari prodotti: 761

Disegnata da Pininfarina, la B 24 è e rimane uno degli esempi della eccellenza del design italiano in campo automobilistico. La linea sinuosa, le finiture di gran pregio e la raffinata meccanica le garantirono un successo immediato in tutto il mondo.

I 118 cavalli del motore, la buona aerodinamica e la leggerezza della carrozzeria facilitano il raggiungimento dei 180 chilometri orari.

Nel cinema una B 24 convertibile (anzi due) è protagonista del celebre "il sorpasso" di Dino Risi. Strapazzata da Vittorio Gassman finisce la sua storia in un dirupo sulla costa toscana dopo un "duello" con un'altra sportiva italiana di rango la FIAT 2300 S coupè.

La vettura qui presente è un esemplare del 1957



ALFA ROMEO 1900

1957; esemplari prodotti: 300

L'Alfa Romeo 1900 è una vettura prodotta dall'Alfa Romeo tra il 1950 e il 1959. È una pietra miliare della storia della casa milanese perché è la prima Alfa Romeo prodotta in serie su una catena di montaggio, la prima Alfa Romeo monoscocca e anche la prima Alfa Romeo con guida a sinistra di serie.

La versione definitiva della 1900 normale ha telaio monoscocca con carrozzeria berlina a 4 porte in acciaio dalla linea allo stesso tempo sportiva ed elegante che prevede un frontale con uno scudetto trilobato affiancato a due prese d'aria ovali, particolari destinati a diventare un classico.

Il motore di serie è un 4 cilindri in linea 1884 cm³ raffreddato ad acqua in grado di sviluppare 80 CV di potenza massima a 4800 giri/min e 13,3 Kgm di coppia massima a 3000 giri/min. Erano valori record per l'epoca che facevano toccare alla berlina di serie i 150 km/h.

Il successo di pubblico fu eccezionale e superiore alle aspettative nonostante il prezzo di 2.310.000 lire.

Al Salone di Londra 1955 viene presentata la versione berlina due porte battezzata "Primavera". Realizzata su disegno di Mario Felice Boano, venduta ad un prezzo pari a 2.595.000 lire. Differisce dalla berlina Super per la linea della fiancata, con due sole porte senza montante centrale, e della coda, dotata di pinne verticali, e per il lunotto posteriore, panoramico.

La vettura qui presente è un esemplare seconda serie del 1957.



LANCIA AURELIA B24

1958; esemplari prodotti: 761

Disegnata da Pininfarina, la B 24 è rimasta uno degli esempi della eccellenza del design italiano in campo automobilistico. La linea sinuosa, le finiture di gran pregio e la raffinata meccanica le garantirono un successo immediato in tutto il mondo.

I 118 cavalli del motore, la buona aerodinamica e la leggerezza della carrozzeria facilitano il raggiungimento dei 180 chilometri orari.

Nel cinema una B 24 convertibile (anzi due) è protagonista del celebre "il sorpasso" di Dino Risi. Strapazzata da Vittorio Gassman finisce la sua storia in un dirupo sulla costa toscana dopo un "duello" con un'altra sportiva italiana di rango la FIAT 2300 S coupe'.

La vettura qui presente è un esemplare del 1958.



FIAT 500 SPIAGGINA GHIA

1958; esemplari prodotti:

La Fiat 500 Ghia Jolly è una spiaggina costruita dalla carrozzeria Ghia, dal 1957 al 1966 e realizzata sulla meccanica della Fiat Nuova 500.

La vettura era piuttosto costosa (aveva un prezzo quasi doppio rispetto a una normale "500") ed è stata un oggetto cult, ambito e acquistato da molti VIP della finanza, dello spettacolo o della politica, come Aristotele Onassis, Yul Brynner, Enrico Berlinguer, Mario Berrino, e Silvio Berlusconi, per essere imbarcate sui loro yacht o per l'utilizzo come "golf cart" e nelle loro proprietà immobiliari.

Le vetture includevano protezioni ai lati e parabrezza, come copertura avevano semplicemente un tendalino di protezione per il sole (anziché una più classica capote) appoggiato su un corpo di tubature cromate, le portiere erano totalmente assenti.

La meccanica era rimasta quella originale della FIAT con il classico bicilindrico raffreddato ad aria.

Sono state vendute negli Stati Uniti tra il 1958 e il 1962 e in Europa tra il 1957 e il 1966. Alcuni esemplari hanno anche raggiunto il Sudafrica tra il 1958 e il 1960.

Non si conoscono con certezza il numero di esemplari prodotti, i registri sono andati perduti negli anni.

La vettura qui presente è un esemplare del 1958.



AUSITINE HELEY 3000

1959; esemplari costruiti: 10.825

La Austin Healey 3000 è un'auto sportiva britannica prodotta dalla BMC tra il 1959 ed il 1967 meglio conosciuta come "Big Healey". La "3000" deve il suo nome alla cilindrata del suo motore, un 6 cilindri in linea di 2912 cm cubi.

Dell'auto vennero prodotte tre serie chiamate, come sempre in Inghilterra, MkI, MkII e MkIII.

La vettura qui presente è una MkI del 1959.



MASERATI 3500 GT

1960; esemplari costruiti: 1402

La 3500 GT è stata la prima Maserati costruita su larga scala, seppur ancora artigianalmente. Presentata al Salone di Ginevra del 1957, fu costruita dalla carrozzeria Touring, che utilizzava un telaio tubolare d'acciaio su cui allestiva una carrozzeria in alluminio.

Il motore derivava da quello utilizzato sulla 350 S da competizione. Il propulsore definitivo era un 3,5 litri con basamento e testata in alluminio, camicie dei cilindri in ghisa, camere di combustione emisferiche, distribuzione bialbero. Aveva due candele per cilindro e l'alimentazione era assicurata da 3 carburatori doppio corpo. Tale motore disponeva così di 230 CV a 5500 giri/min.

La vettura qui presente è un esemplare del 1960.



MG A

1960, esemplari prodotti: 101.081

La MG A è una spider prodotta dal 1955. Il capo designer della MG decise di realizzare una carrozzeria aerodinamica per ottimizzare le prestazioni del piccolo 1300 cc della classica spider inglese.

Il progetto piacque al presidente della BMC, proprietaria della MG che decise, dunque, che quella carrozzeria avrebbe vestito la nuova MG. Il motore 1500 da 68 cv, poi saliti a 72, le consentiva una velocità di punta di 160 km/h.

La linea ebbe successo, e la MG A fu prodotta in più di 100.000 esemplari, prevalentemente destinati all'esportazione.

La vettura qui presente è una versione del 1960.



AUSTIN HEALEY 3000 MKI

1960; esemplari prodotti: 10.825

La Austin Healey 3000 è un'auto sportiva britannica prodotta dalla BMC tra il 1959 ed il 1967 meglio conosciuta come "Big Healey". La "3000" deve il suo nome alla cilindrata del suo motore, un 6 cilindri in linea di 2912 cm cubi.

Dell'auto vennero prodotte tre serie chiamate, come sempre in Inghilterra, MkI, MkII e MkIII.

La vettura qui presente è una MKI del 1960, immatricolata per la prima volta in Inghilterra e di seguita portata in Finlandia. Nel 2018 è stata dall'attuale proprietario e portata in Italia.



LANCIA FLAMINIA SPORT COUPE' ZAGATO

1962; esemplari prodotti: 350.

La Sport Coupè Zagato è la versione più sportiva dell'ammiraglia Lancia degli anni '50/'60. Il suo debutto avviene al Salone dell'Auto di Torino del 1958. Simile, nella livrea, all'Appia GTE, la Flaminia Sport si presenta bassa e filante, con un lungo cofano ed una coda corta. Il tetto presenta le caratteristiche gobbe in corrispondenza del posto del pilota e del passeggero. Il motore eroga 119 cv, ed il peso limitato permette alla vettura una velocità massima di 190 km/h. Nel 1962 è introdotta l'alimentazione a tre carburatori doppio corpo. La potenza sale a 140 cv, e la velocità massima tocca i 200 km/h. La vettura qui presente è un esemplare del 1962.



JAGUAR E TYPE 1 SERIE OTS 3.8

1962, esemplari prodotti: 70.000

La E-Type è uno dei modelli più famosi della Jaguar. Fu una vettura rivoluzionaria per la progettazione, le caratteristiche di guida e l'estetica per la quale era in anticipo sui tempi. Significativo il pensiero di Enzo Ferrari che definì la E-Type "l'auto più bella mai costruita".

Fu presentata nel 1961, inizialmente nella versione coupé (FHC) e successivamente nella versione roadster (OTS). Da un punto di vista commerciale le E-Type ha rappresentato un grande successo commerciale, anche per il suo prezzo molto competitivo. E' stata infatti prodotta in tre serie fino al 1975, in quasi 70.000 esemplari.

La Jaguar E-Type deve parte della sua popolarità per essere stata, in ambito fumettistico, l'auto di Diabolik. Inizialmente la casa britannica diffidò gli autori dal nominare la marca dell'auto, temendo una pubblicità negativa. In seguito la stessa casa utilizzò immagini tratte dal fumetto nel libro che celebrava i 50 anni del modello.

La vettura qui presente è una prima serie del 1962. Monta un motore da 3.800 cm cubi, alimentato da tre carburatori con una potenza di 265 cv, che consentivano di raggiungere una velocità superiore a 240 km/h.



FIAT 1200 CABRIOLET

1962; esemplari prodotti:

Le Fiat Coupé e Cabriolet, carrozzate dalla Pininfarina, sono autovetture sportive prodotte dalla FIAT tra il 1959 ed il 1966.

Nella seconda metà degli anni cinquanta la casa di Torino decise di realizzare, utilizzando la meccanica e il pianale della 1200 Trasformabile, una spider dal gusto più elegante ed Europeo. La raffinata carrozzeria disegnata da Pininfarina era dotata di un moto 4 cilindri di 1221 cm³ capace di erogare 59 CV. Nonostante il nome ufficiale fosse 1200 Cabriolet, la nuova vettura era una vera spider a due posti.

Nel 1966 questa vettura viene poi sostituita dalla 124 spider.

La vettura qui presente è un esemplare del 1962.



LANCIA FLAMINIA 2.8 3C

1963, esemplari prodotti: 5.284

La Flaminia coupè è di fatto una elegante berlina due porte, che può trasportare comodamente 5 passeggeri in un ambiente più raccolto e accogliente della mastodontica vettura di serie.

Nella versione 2800 cc, con alimentazione a tre carburatori, la potenza è di 150 cv, e la velocità massima è pari a 180 km/h.

La produzione era quasi artigianale: Pininfarina era pronta ad allestire questa *quasi* fuoriserie, in caso di richiesta da parte dei clienti, con tinte o accessori fuori catalogo.

Quest'affascinante coupé è da molti giudicata uno dei capolavori del maestro Pininfarina. Tra tutte le Flaminia, sarà quella che riscuoterà il maggior successo e, nonostante il prezzo non indifferente (3.100.000 lire), sarà costruita, nelle sue tre serie, in 5.284 esemplari complessivi.

Nonostante non fosse la versione più sportiva della gamma Flaminia, la Coupè si cimentò in varie competizioni sportive, dove ottenne in diverse occasioni risultati più che apprezzabili.

La vettura qui presente è un esemplare del 3B 2.8 del 1963



PORSCHE 356 S

1963; esemplari prodotti: 76.000

La 356 è il primo modello prodotto in serie dalla Porsche dal 1948 al 1966.

L'architettura della vettura era direttamente derivata dal Maggiolino, peraltro progettato dallo stesso Ferdinand Porsche: motore posteriore a sbalzo raffreddato ad aria e trazione posteriore.

Il quattro cilindri boxer in origine era di appena 1100 centimetri cubi ma è cresciuto negli anni fino ai 2000 della "Carrara".

La 356 è una vettura che ha fatto epoca, vantando eccezionali livelli di maneggevolezza, leggerezza, affidabilità e tenuta di strada e spianando la strada alla futura 911.

La vettura qui presente è un esemplare del 1963.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

1964; esemplari prodotti: 10.341

La Giulietta Spider è una autovettura costruita dall'Alfa Romeo dal 1955 al 1964 e rappresentò un modello di grande successo.

La "Giulietta Spider" monta un motore a quattro cilindri in linea longitudinale da 1.290 cm³ di cilindrata erogante 65 CV di potenza (80 CV dal 1958), che permette alla vettura di raggiungere la velocità massima di 155 km/h (165 dal 1958).

La versione Veloce ha due carburatori a doppio corpo e un rapporto di compressione aumentato che permetteva alla vettura di raggiungere i 180 km/h, rispetto ai 165 km/h della versione normale.

La vettura "normale" raggiungeva i 100 km/h in 15,7 secondi (14,8 dal 1959) e copriva il chilometro da fermo in 37,2 secondi (35,8 dal 1959) mentre la "Veloce" impiegava, rispettivamente, 11 e 33 secondi. Tali prestazioni, superiori a quelle della concorrenza, ponevano le Giulietta Spider e Spider Veloce al vertice della categoria delle spider.

La vettura qui presente è un esemplare del 1964.



FERRARI 275 GTB

1965; esemplari prodotti: 780

La Ferrari 275 GTB è una berlinetta prodotta dalla casa automobilistica italiana Ferrari, presentata per la prima volta nel 1964 al Salone dell'automobile di Parigi. La GTB aveva linee tese e slanciate, con particolari che ricordavano il mondo delle corse come le famose uscite d'aria laterali, la coda tronca ed i fari carenati.

La 275 GTB nacque come erede delle Ferrari 250, rispetto ad esse però assumeva caratteristiche tecniche innovative. Su tutte le 275 vennero adottate, per la prima volta su una vettura gran turismo Ferrari, le sospensioni a 4 ruote indipendenti e il cambio a 5 marce.

La linea era dovuta alla Pininfarina che disegnò una filante carrozzeria aerodinamica coupé, sostenuta da un telaio a longheroni tubolari a sezione ovale in acciaio con estensioni tubolari diagonali. La vettura aveva un lungo cofano che sottolineava il v12 di Maranello, che poteva raffreddarsi meglio grazie alla rinnovata griglia frontale e alle 4 "branchie" sui parafanghi anteriori. I fanali anteriori erano carenati.

Sul piano meccanico si manteneva il V12 in lega progettato da Gioachino Colombo con cilindrata attorno ai 3,3 litri. Veniva alimentato da 3 carburatori Weber doppio corpo (che permettevano la potenza di 280 CV a 7600 giri/min) o da 6 Weber doppio corpo (con potenza che arrivava a 300 CV a 7500 giri/min).

La vettura qui presente è una 275 GTB del 1965.



GINETTA G4

1966; esemplari costruiti: 450

Ginetta Cars è un costruttore britannico specializzato in auto da corsa e sportive con sede a Leeds, West Yorkshire, fondata dai fratelli Bob, Ivor, Trevers e Douglas Walklett.

Il modello G4 è stato il primo della casa non esclusivo per le competizioni ma adatto anche all'uso stradale.

L'esemplare qui presente è una G4 Sport Telaio Nr.4/246 immatricolata in Inghilterra nel giugno 1966. Monta un motore Ford 122E portato a 1600cc con 150Cv e un peso di 560kg. Questa vettura e il suo pilota Ad Den Teuling è menzionata nel libro di Trevor Pyman "The History of The Ginetta G4".

La vettura nel '67 ha gareggiato in Inghilterra presso Crystal Palace Park con il pilota G.V.Gould. e nel 1968 a Thruxton. Successivamente ha gareggiato con Ad den Teuling vincendo 4 volte a Nürburgring, a Spa, a Colmar-Berg, due volte a Zolder due volte a Most, a Brands Hatch a Zandvoort, a Montlhéry e a Monza. Inoltre ha vinto due volte il Campionato Europeo Fia Categoria Gt.

La Ginetta G4 è un modello molto raro (in totale ne furono prodotte 450 esemplari) e la vettura qui presente è una delle tre originali circolanti in Italia.



JAGUAR E TYPE 1 SERIE OTS 3.8

1967, esemplari prodotti: 70.000

La E-Type è uno dei modelli più famosi della Jaguar. Fu una vettura rivoluzionaria per la progettazione, le caratteristiche di guida e l'estetica per la quale era in anticipo sui tempi. Significativo il pensiero di Enzo Ferrari che definì la E-Type "l'auto più bella mai costruita".

Fu presentata nel 1961, inizialmente nella versione coupé (FHC) e successivamente nella versione roadster (OTS). Da un punto di vista commerciale le E-Type ha rappresentato un grande successo commerciale, anche per il suo prezzo molto competitivo. E' stata infatti prodotta in tre serie fino al 1975, in quasi 70.000 esemplari.

La Jaguar E-Type deve parte della sua popolarità per essere stata, in ambito fumettistico, l'auto di Diabolik. Inizialmente la casa britannica diffidò gli autori dal nominare la marca dell'auto, temendo una pubblicità negativa. In seguito la stessa casa utilizzò immagini tratte dal fumetto nel libro che celebrava i 50 anni del modello.

La vettura qui presente è una prima serie del 1967. Monta un motore da 3.800 cm cubi, alimentato da tre carburatori con una potenza di 265 cv, che consentivano di raggiungere una velocità superiore a 240 km/h.



LANCIA FULVIA ZAGATO

1967; esemplari costruiti: 6.183

Come era già avvenuto per la Appia, la Flavia e Flaminia, la Lancia diede a Zagato l'incarico di realizzare la versione sport della Fulvia, dotata di carrozzeria in alluminio e aerodinamica.

Disegnata da Ercole Spada, e allestita nelle officine della carrozzeria milanese a Terrazzano di Rho, la Fulvia Sport aveva una linea con coda del tipo fastback, estremamente moderna e filante.

Lanciata nel 1965, la Sport aveva la stessa meccanica della Fulvia Coupé, ma grazie alla migliore aerodinamica raggiungeva velocità di punta più elevate. Nonostante ciò non venne quasi mai impiegata nelle competizioni rally a causa della maggiore delicatezza della monoscocca su cui poggiava la carrozzeria in alluminio e delle caratteristiche generali più adatte all'impiego in pista.

La produzione cessò nel 1972, dopo che la Zagato aveva assemblato circa 6.183 esemplari.

Nel 1969 Maglioli e Pinto, a bordo della Fulvia prototipo con telaio 001911, motore 818.540 e cambio a 5 marce, si piazzarono undicesimi assoluti e primi della classe prototipi alla 24 ore di Daytona.

La vettura qui presente è un esemplare del 1967.



TRIUMPH GT 6

1968; esemplari costruiti: 40.947

La GT6 è un'autovettura prodotta dalla Triumph Motor Company tra il 1966 ed il 1973.

Per contrastare la concorrenza la Casa inglese decise di far derivare una versione coupé fastback dalla Spitfire.

Il disegno venne affidato a Giovanni Michelotti, mentre la meccanica rimaneva immutata. La vettura montava un motore a 6 cilindri in linea di 2 litri che forniva 95 cv, sufficienti, grazie al peso di soli 864 kg, a garantire ottime prestazioni.

La produzione cessò nel 1973, dopo 40.947 esemplari, così suddivisi.



SUMBEAM Alpine MK5

1968; esemplari costruiti: 19.122

La Alpine è una autovettura costruita con marchio Sunbeam, dal 1953 al 1975.

La prima serie fu lanciata nel 1953, e fu il primo veicolo della Sunbeam-Talbot a portare il solo nome Sunbeam dopo decenni. Il modello derivava dalla Sunbeam-Talbot 90 berlina, ed era chiamata colloquialmente anche Talbot Alpine.

La vettura qui presente è un esemplare della quinta serie del 1968, che monta un motore da 1725 cm³ di cilindrata, capace di erogare 93 bhp di potenza.



JAGUAR E TYPE 4.2 L

1968; esemplari prodotti: 70.000

La E-Type è uno dei modelli più famosi della Jaguar. Fu una vettura rivoluzionaria per la progettazione, le caratteristiche di guida e l'estetica per la quale era in anticipo sui tempi. Significativo il pensiero di Enzo Ferrari che definì la E-Type "l'auto più bella mai costruita".

Fu presentata nel 1961, inizialmente nella versione coupé (FHC) e successivamente nella versione roadster (OTS). Da un punto di vista commerciale le E-Type ha rappresentato un grande successo commerciale, anche per il suo prezzo molto competitivo. E' stata infatti prodotta in tre serie fino al 1975, in quasi 70.000 esemplari.

La Jaguar E-Type deve parte della sua popolarità per essere stata, in ambito fumettistico, l'auto di Diabolik. Inizialmente la casa britannica diffidò gli autori dal nominare la marca dell'auto, temendo una pubblicità negativa. In seguito la stessa casa utilizzò immagini tratte dal fumetto nel libro che celebrava i 50 anni del modello.

La vettura qui presente è una seconda serie del 1967. Monta un motore da 4.200 cm cubi, alimentato da tre carburatori con una potenza di 265 cv.



MARCOS 3 LITRE

1970; esemplari costruiti: 315

La Marcos 3 Litre V6, commercializzata nel 1969, è il modello più amato tra quelli prodotti dalla storica Casa britannica Marcos, scomparsa definitivamente nel 2007.

La 3 Litre venne presentata ufficialmente al Salone di Londra del 1968. Derivata dalla GT 1800 del 1964, si distingue per il vistoso rigonfiamento sul cofano che consente di ospitare il voluminoso propulsore a sei cilindri.

Molto piacevole da guidare (merito del peso contenuto, meno di 900 kg, e della trazione posteriore), è molto bassa. Il pilota - che deve fare i conti con i sedili fissi e la pedaliera regolabile - guida quasi sdraiato.

La Marcos 3 Litre V6 monta un telaio in legno (i primi 119 esemplari), rimpiazzato a fine 1969 da un tubolare in acciaio. Il motore montato sulla Marcos 3 Litre V6 del 1969 è un 3.0 V6 Ford da 140 CV con carburatore doppio corpo abbinato ad un cambio manuale a quattro marce contraddistinto da una leva cortissima. Tale propulsore consente alla sportiva britannica di superare i 200 km/h di velocità massima.

La vettura qui presente è un esemplare del 1970.



MASERATI GHIBLI

1970; esemplari prodotti: 1.149

La Maserati Ghibli è una Gran Turismo prodotta dalla Maserati dal 1967 al 1973. E' stata disegnata da Giorgetto Giugiaro, uno tra i più grandi car designer della storia, quando era capo progettazione della Carrozzeria Ghia. La Ghibli è la regina delle Gran Turismo storiche della Casa del Tridente.

Il nome deriva dal un vento, Ghibli è un vento caldo del deserto libico, che come già fu per la Mistral e la Bora e successivamente per la Khamsin, Karif e Shamal, rappresentano le tipiche denominazione dei modelli più sportivi del Tridente.

La Ghibli SS prodotta dal 1970 è spinta da un nuovo V8 a carter secco di 4,9 litri e 335 CV che le consentiva di raggiungere l'eccezionale velocità di 280 km/h.

La vettura qui presente è una esemplare del 1970.



PORSCHE 911 T 2.2

1971; esemplari prodotti: n.d.

La 911 è riconosciuta unanimemente come la Porsche per antonomasia. Prodotta dal 1963, in sostituzione del modello 356, è tuttora in produzione. Anche se nel corso degli anni ha beneficiato di molti cambiamenti, nelle varie evoluzioni che si sono susseguite, lo spirito del modello è rimasto intatto, e le caratteristiche stilistiche hanno influenzato anche i modelli che sono stati lanciati successivamente.

Per la progettazione della 911, Ferry Porsche si occupò della parte tecnica, affidando l'innovazione stilistica al figlio Ferdinand Alexander Porsche soprannominato dai suoi familiari "Butzi". Le linee guida decise a priori comportavano il mantenimento dell'impostazione tecnico-stilistica della "356", con il motore boxer raffreddato ad aria e montato posteriormente, e con un'abitabilità sufficiente a ospitare 4 persone.

Nella sua prima versione, il motore 6 cilindri boxer di 1991 cm cubi di cilindrata erogava una potenza massima di 130 CV. Il raffreddamento ad aria che caratterizzava questa prima versione rimase anche nei successivi modelli della 911 fino al 1997.

Negli anni immediatamente successivi, vennero lanciate più versioni, quali la "T", la "E" e la "S", caratterizzati da diversi allestimenti e potenze. Anche il 6 cilindri boxer passò dagli originali 2 litri a 2,2 fino a 2,4 litri.

Nelle sue varie evoluzioni, la 911 può contare su innumerevoli vittorie in competizioni sportive, sia di velocità che di rally.

L'esemplare qui presente è un esemplare del 1971



FERRARI DINO 246 GT

1971; esemplari costruiti: 2.487

La Dino 246, anche nota come Ferrari Dino 246, è una delle prime Ferrari a motore centrale-posteriore stradali, costruita tra il 1969 e il 1973. Il nome Dino era in omaggio allo scomparso figlio di Enzo Ferrari mentre la sigla 246 indicava la cilindrata di 2,4 litri ed il numero di cilindri 6 con disposizione a V.

La carrozzeria fu ideata dalla Pininfarina ed il motore era derivato dalle competizioni sportive, era un V6 di 65° trasversale, primo motore di questo tipo montato su un veicolo della casa di Maranello che aveva, fino ad allora, sempre preferito propulsori a 12 cilindri. Tale motore erogava una potenza di 195 CV a 7600 giri/min, ed era capace di raggiungere i 235 km/h e di coprire lo scatto da 0 a 100 Km/h in 7,2 secondi, prestazione di assoluto rilievo per l'epoca.

Infatti, anche se venne considerata una sorta di "baby" Ferrari per via del suo motore sei cilindri, le sue prestazioni e il suo comportamento stradale erano paragonabili a quelli di modelli con motori più frazionati ed il pubblico ne decretò un notevole successo commerciale. Ad oggi la Dino 246 è una Ferrari molto ricercata dai collezionisti di tutto il mondo.

La vettura qui presente è un esemplare del 1971.



MERCEDES 350 SL PAGODA

1971; esemplari costruiti: n.d.

La Mercedes-Benz Classe SL è una serie di automobili sportive e di lusso prodotte dalla casa automobilistica tedesca Mercedes-Benz. L'acronimo SL deriva dalle iniziali delle parole Sport e Leicht, che in tedesco significano Sportività e Leggerezza. Dal 1954 ad oggi sono state presentate 6 diverse generazioni di SL.

La R107 è la sigla tecnica della 4° serie della SL, una roadster di lusso prodotta dalla Mercedes-Benz tra il 1971 ed il 1989.

Alla R107 spettava un compito arduo: rimpiazzare nel listino della Casa della stella a 3 punte l'apprezzato modello SL Pagoda. Sebbene la progenitrice si vendesse ancora bene, per riaffermare l'indiscussa supremazia tecnica, a Stoccarda si resero conto della necessità di un nuovo modello, più evoluto dal punto di vista della guidabilità.

La vettura fu presentata nell'aprile del 1971 nella versione 350SL, una vettura elegante e sportiva, anche più del modello precedente. Per soddisfare le normative USA in fatto di sicurezza, poi, la scocca venne notevolmente irrobustita, con un conseguente aumento della massa a vuoto della vettura. Da qui l'esigenza di montare motori più grossi e potenti rispetto a quelli montati sulla Pagoda, così da non penalizzare le prestazioni, ed anzi, in maniera tale da migliorarle. La 350 SL era equipaggiata con il V8 M116 a iniezione di 3499 cm³ da 205cv e poteva avere, in alternativa a quello meccanico a 4 marce, un cambio automatico a 3 rapporti. La velocità massima era pari a 210 km/h.

La vettura qui presente è un esemplare del 1971.



FIAT DINO

1971; esemplari costruiti: 7.651.

La Dino è una vettura sportiva prodotta dalla FIAT tra il 1966 ed il 1972. La Dino nacque da un accordo tra la FIAT e la Ferrari, siglato per l'esigenza della casa di Maranello di costruire rapidamente un numero sufficiente di motori Dino (così chiamati perché derivati da un progetto del 1956 dello scomparso figlio di Enzo Ferrari, Alfredo, detto Dino) per ottenere l'omologazione in Formula 2 della Ferrari Dino 166 F2.

Così, accanto alle più costose Dino 206 GT, venne deliberata la produzione di più abordabili versioni a marchio FIAT. In realtà, la condivisione tecnica tra le "Dino" della Ferrari e quelle FIAT era limitata al motore V6. Sul modello FIAT, infatti, l'impostazione tecnica era totalmente diversa e piuttosto classica: motore anteriore, trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, retrotreno a ponte rigido, cambio manuale a 5 marce e freni a disco (con servofreno) su tutte le ruote.

La prima "Dino" della FIAT ad essere presentata fu, nella primavera del 1966, la spider, una due posti secchi disegnata da Pininfarina e non priva di similitudini estetiche coi modelli Ferrari. L'esuberante e scorbutico motore V6 di 1987 cm³, tutto in alluminio e dotato di distribuzione a 4 alberi a camme in testa (2 per bancata), metteva in crisi il retrotreno.

Nel 1967 venne presentata la Dino Coupé, con carrozzeria disegnata da Bertone. Dotata della stessa meccanica della "Spider" (salvo il passo allungato a 2550 mm), la Coupé aveva un'impostazione più elegante che sportiva. Anche in questo caso, come in quello della spider.

Nel 1969 entrambe le versioni vennero aggiornate. La cilindrata del motore, crebbe a 2418 cm³ (la potenza era di 180 cv), mentre il retrotreno divenne a ruote indipendenti. Con questo motore l'auto raggiungeva i 205 km/h nella versione coupé e i 210 in quella spider

La vettura qui presente è una versione coupé del 1971



ALFA ROMEO DUETTO Junior

1973; esemplari costruiti: 124.105

L'Alfa Romeo Spider, comunemente conosciuta come "Duetto", è una vettura sportiva scoperta prodotta dall'Alfa Romeo tra il 1966 e il 1994. È uno dei modelli più noti ed è il più longevo nella storia della casa milanese, con 28 anni ininterrotti di produzione, suddivisa in 4 serie successive.

Per il lancio della "Duetto" il presidente Giuseppe Luraghi e la squadra dei "creativi" che all'epoca costituivano l'ufficio pubbliche relazioni dell'Alfa Romeo, concertarono una intelligente campagna pubblicitaria volta a creare eventi pubblici anche al di fuori del contesto motoristico. Dopo il debutto al salone di Ginevra, cui la stampa dedicò ampio spazio, la vettura venne presentata in varie occasioni e accostata a personaggi della politica e dell'imprenditoria, ma anche dello spettacolo come Gino Bramieri. Fu anche indetta una settimana di prove sulle strade del lago di Garda, riservate ai giornalisti.

Quale prodromo alla presentazione negli USA venne organizzata una crociera con traversata atlantica da Genova a New York, facendo tappa a Cannes, in occasione dell'omonimo festival cinematografico. A bordo della turbonave Raffaello, con 1300 invitati appartenenti al mondo della moda, dello spettacolo, della musica e dello sport - tra i quali Vittorio Gassman, Rossella Falk, Anna Moffo e Marie Laforêt - vennero imbarcati tre esemplari della "Duetto", uno verde, uno bianco e uno rosso, a rappresentare la bandiera italiana. Nel corso della crociera era prevista una lotteria, con estrazione a sorte tra i partecipanti, che assegnava in premio una "Duetto" : vinse l'indossatrice Heidi Gover, all'epoca top model di Oleg Cassini.

Ma la grande popolarità internazionale arrivò nel 1967, quando la "Duetto" diventò una sorta di star del cinema con il film *Il laureato*, interpretato con Anne Bancroft e Dustin Hoffman. Da quella prima apparizione la "Duetto" venne utilizzata come auto di scena in circa 300 opere cinematografiche o televisive.

La vettura qui presente è un esemplare della 2° serie. Presentata nel 1969 al salone dell'automobile di Torino la seconda serie della Duetto si caratterizza per il "taglio della coda", in ossequio alle teorie aerodinamiche dell'epoca.



PORSCHE 964 RS

1992; esemplari prodotti: n.d.

La Porsche 964 è la denominazione usata dalla Porsche per indicare le 911 prodotte dal 1989 al 1993. La 964 presenta diverse novità rispetto alla 911 originale, anche se esteriormente è ancora molto simile al modello precedente. È stata la prima Porsche 911 ad essere offerta col cambio automatico Tiptronic e ad essere sviluppata anche in versione a trazione integrale (la Carrera 4).

Nel 1992 la Porsche, solo per il mercato europeo, costruì una versione super leggera, con sola trazione posteriore, della Carrera 964, chiamandola Carrera RS. Era basata sulla Porsche 911 "Carrera Cup" da competizione e si caratterizzava per una versione rivista del motore standard, chiamato internamente M64/03, potenziato fino a 260 CV (194 kW), un leggero volano accoppiato alla trasmissione G50/10 con rapporti più corti, Differenziale a Slittamento Limitato, con ripartitore di coppia asimmetrico e sincronizzatore d'acciaio. Il sistema di sospensioni orientate per l'uso su pista con 40 mm d'altezza da terra, era completato da molle più rigide, ammortizzatori e barre stabilizzatrici regolabili e l'assenza del servosterzo (lo ebbero solo le vetture con guida a destra nel Regno Unito).

Gli interni furono spogliati di alzacristalli elettrici, sedili posteriori, aria condizionata, cruise control, materiale fonoassorbente e impianto stereo (inserito come opzione), sostituiti da una coppia di leggeri sedili a guscio da corsa. Il cofano bagagli era fatto in alluminio, e il telaio saldato. I cerchi erano di magnesio e il vetro dei finestrini e del lunotto era più sottile. Tutti questi interventi alleggerirono la 964 RS di circa 155 kg, rispetto alla versione americana della Carrera 2.

La vettura qui presente è un esemplare RS del 1992.



DALLARA Special Edition

2022; esemplari prodotti: n.d.

La Dallara Stradale è un'autovettura di tipo barchetta, prodotta dalla casa automobilistica italiana Dallara a partire dal 2017.

È stata presentata il 16 novembre del 2016, giorno dell'ottantesimo compleanno di Giampaolo Dallara, con le vendite partite esattamente un anno dopo.

La carrozzeria dell'auto è stata disegnata in collaborazione con lo studio del fiammingo Lowie Vermeersch.

Il propulsore è un 4 cilindri in linea da 2300 cm³ turbocompresso Ecoboost di derivazione Ford Focus ST in grado di erogare 400 CV a 6200 giri/min e 500 N·m tra i 3000-5000 giri/min; rispetto alla versione Ford è stato modificato e ottimizzato nella componentistica motore, abbinato ad un sistema di controllo elettronico ECU sviluppato in stretta collaborazione con Bosch. Il consumo di carburante si attesta nel ciclo misto sui 7,6 litri ogni 100 km, con emissioni di CO₂ pari a 211 g/km.

Le prestazioni della Dallara Stradale comprendono una velocità massima di 280 km/h, un'accelerazione da 0 a 100 in 3,25 secondi e 31 m per decelerare da 100 a 0 km/h.

Le caratteristiche principali della Dallara Stradale sono: il ridottissimo peso, ottenuto grazie all'utilizzo della fibra di carbonio per telaio carrozzeria e componenti meccaniche, che si attesta a soli 855 kg a secco e il carico aerodinamico di 820 kg ottenibili alla velocità massima, che permette alla vettura di superare i 2 G di accelerazione laterale in curva.

Al Milano Monza Motor Show 2021 è stata presentata la Dallara Stradale EXP. Rispetto alla Stradale normale, il telaio presenta rinforzi anti schiacciamento e dischi freno maggiorati. I lavori sull'aerodinamica hanno previsto una riduzione dell'altezza da terra (50 mm), l'aggiunta di un alettone posteriore biplano e la gestione dei flussi della parte anteriore con ampi sfoghi d'aria sui passaruota, con l'aggiunta di flick e deviatori regolabili. La deportanza è stata aumentata fino ad arrivare a 1270 kg alla velocità di 290 km/h. La potenza del motore è stata anch'essa incrementata a 500 CV, che fa che la velocità massima sia superiore di 30 km/h rispetto alla versione base.

La vettura qui presente è una versione Special Edition.