



Fiat 501 Sport

Anno: 1924

Esemplari prodotti: 69.000

La Fiat 501 è un'automobile prodotta dalla FIAT tra il 1919 e il 1925.

Il lancio commerciale della nuova 501 risale al novembre 1919, in versione torpedo 4 porte e al prezzo di listino di lire 32.000. In totale ne furono prodotte quasi 70000, un vero primato per l'epoca, ed uscì di produzione nel 1925. Il motore era un 4 cilindri di 1460 cc con una potenza di 23 CV a 2600 giri al minuto. La velocità massima era 70 Km/h.

Questa vettura riveste particolare importanza perché fu la risposta della Fiat al tentativo di invasione del mercato europeo da parte della americana Ford. La riconversione post-bellica era ardua e le industrie facevano fatica a risollevarsi. In questo contesto lo statunitense Henry Ford progettava la conquista del mercato automobilistico di oltre-Atlantico puntando sul suo modello "T". Le Case europee dovettero quindi mettere allo studio modelli concorrenziali e la "501" fu uno di questi, in quanto rispondeva certamente meglio alle esigenze del gusto europeo.

L'esemplare qui presente è una 501 Sport del 1924.



Salmson G58 gran Sport Siluro

Anno: 1928

Esemplari prodotti:

La Société des moteurs Salmson era un'azienda operante nel settore meccanico fondata dall'imprenditore francese Émile Salmson nel 1890.

Inizialmente si concentrò nella produzione di pompe idrauliche, quindi, dai primissimi anni del Novecento, si dedicò anche alla costruzione di motori aeronautici radiali e successivamente divenne una casa automobilistica, attiva dal 1922 al 1957.

La Salmson si distinse negli anni 20 per i successi ottenuti in diverse competizioni. Nel 1926, Salmson introdusse il modello Grand Sport (GS) alimentato dal suo famoso motore da 1100 cc a doppio albero a camme in testa che produceva 40 cavalli. Salmson vinse 550 gare automobilistiche e stabilì dieci record mondiali (1921-28) prima di chiudere il reparto corse nel 1929.

La vettura qui presente è una versione GS8 nella configurazione siluro del 1928.



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 Ruoteclassiche, Granturismo e Automobilismo d'epoca.



Citroen Rosalie 10 A NH

Anno: 1934

Esemplari prodotti: 110.041

La Citroën Rosalie rappresenta una famiglia di modelli basati sullo stesso progetto e prodotti dalla Citroën, prodotti tra il 1932 e il 1938.

La 10CV era il modello chiamato a rappresentare la fascia medio-alta nella gamma Citroën. Il motore aveva una cilindrata di 1767 cm³, ed era in grado di erogare 36 CV di potenza massima e di spingere la vettura a 100 km/h di velocità massima. La 10CV riscosse un buon successo, anche grazie alla maggior disponibilità di versioni particolari. In totale, la 10CV fu prevista fin da subito in ben venticinque varianti di carrozzeria,. Tra le novità più interessanti per la 10CV rispetto alla 8CV vi fu la disponibilità di carrozzerie limousine a sei luci, familiare a sette posti, torpedo a quattro o a sei posti, una versione ambulanza e addirittura una versione cabriolet allestita come taxi.

L'esemplare qui presente è una versione 10 CV nella configurazione A NH.



Singer Le Mans Special Speed

Anno 1934:

esemplari prodotti: nd

La Singer è una casa automobilistica inglese, fondata nel 1876 e che inizialmente produce e distribuisce biciclette.

Il passaggio alla costruzione di automobili, avviene nel 1901, quando costruisce un piccolo motore monocilindrico che è applicato ad un modello di motocicletta e ad una vettura a tre ruote. Dopo il successo ottenuto con la costruzione di “cyclecars”, nel 1912 si inizia a costruire la prima vettura con motore a 4 cilindri, la 10 HP. Il marchio continua a crescere ed è apprezzato per l’alta affidabilità delle sue automobili. Gli anni ’20 rappresentano per Singer un successo continuo con la costruzione di nuovi modelli sempre più evoluti ed all’avanguardia.

A partire dal 1933, si iniziano a costruire delle auto sportive, equipaggiate con una versione a doppio carburatore del motore di 972 cmc, con asse a camme in testa e telaio ribassato e ammortizzatori a frizione. Questo modello si rivela particolarmente adatto alle gare di Trial, dove ottiene oltre 500 successi nel biennio 1933-1934. Il vero capolavoro della Singer di questi anni, è sicuramente la prestazione alla celebre 24 Ore di Le Mans del 1934, dove due auto si piazzarono al 7° e 8° posto assoluto.

Dopo questo successo, la Singer progetta e realizza una speciale versione denominata appunto “Le Mans”. Partendo dal motore di 972 cmc, lo elabora con speciale albero a camme, speciale pompa dell’olio, albero motore con contrappesi e speciale cambio. Esteticamente si distingue per l’assenza delle due pedane, un serbatoio esterno da 55 galloni e due ruote di scorta nella parte posteriore. La Le Mans è la risposta alle MG ma rispetto a queste è molto più veloce ed affidabile.

La vettura qui presente è un vero esemplare Le Mans, del 1934, una vera rarità nel mondo del collezionismo. Si presenta in buone condizioni sia di carrozzeria, di meccanica ed interni ed è pronta a stupirvi con le sue brillanti prestazioni da sportiva inglese di razza.



LANCIA Augusta Borghi

Anno 1936;

Esemplari prodotti: esemplare unico

La Lancia Augusta è un'automobile che fu prodotta dalla Lancia tra il 1933 e il 1936.

Sia i Carrozziere italiani che quelli esteri utilizzarono molto il pianale Augusta per le loro creazioni. Furono realizzate berline, cabriolet, coupé, spider, tutti assai diversi ed ogni carrozziere si dilettò a fare diverse versioni nel 1934 cui seguirono nuovi modelli nel 1935 ed altri ancora nel 1936. Per cui si può dire tranquillamente che ogni carrozziere ha fatto moltissime versioni diverse nel corso dei 3 anni di produzione. Difatti le creazioni "alla moda" su Augusta sono moltissime ed è difficilissimo catalogarle ed in certi casi distinguerle tra loro.

L'esemplare qui presente è una Augusta Spider Borghi, 1936 esemplare unico. Questa vettura in particolare fu voluta dal Marchese Ferretti, un gentiluomo dell'epoca, per partecipare al Gran Premio d'Italia (allora Coppa del Littorio), alla Mille Miglia ed alla Targa Florio. Dal carrozziere artigiano Borghi fu accorciato il telaio, eliminando i posti posteriori e modificando ad arte la struttura portante, mentre il motore fu elaborato da Sartori Tano, grande preparatore dell'epoca.



Packard Super Eight

Anno: 1939;

Esemplari costruiti: oltre 10.000

La Super Eight è un'autovettura costruita dalla Packard dal 1933 al 1939 e dal 1948 al 1950. Era la vettura con il più grande motore in linea ad otto cilindri prodotta dalla Casa automobilistica di Detroit, che era famosa per le sue auto di lusso. Il propulsore era montato anteriormente, mentre la trazione era posteriore

La Super Eight fu prodotta in versione berlina, cabriolet, coupé e torpedo.

Negli anni della sua produzione Dal 1933 al 1934 furono installati propulsore con cilindrata di 5228 e 6310 cm³ di cilindrata in grado di erogare potenze comprese tra i 130 ed i 165 CV.

La vettura qui presente è un esemplare del 1939.



Cadillac Serie 75

1943; esemplari prodotti:

La Serie 70 è una serie di autovetture prodotta dalla Cadillac tra il 1935 al 1987. Di questa serie fecero parte due modelli principali, la 70 e la 75. Entrambi erano delle Vetture di lusso che montavano dei motori V8.

La 70, a passo più corto, venne commercializzata fino al 1938, mentre la 75, che possedeva un passo più lungo, fu tolta dal mercato nel 1987.

Nel 1941, venne introdotta la terza serie, che aveva un passo ridotto rispetto alla serie precedente, ma la potenza del motore da 5,7 L di cilindrata venne aumentata a 150 CV.

La produzione di autovetture si fermò durante la seconda guerra mondiale per permettere alle aziende statunitensi di convertire temporaneamente i propri impianti alla produzione bellica. Dopo il conflitto, la 75 tornò ad essere assemblata, ed ora possedeva un corpo vettura più grande.

Un modello successivo della 75 è utilizzato nel videogioco Mafia II della 2K Games, dove viene impiegato con lo pseudonimo di Lassiter.

La vettura qui presente è un esemplare della terza serie del 1943.



Alvis Duncan

1945; esemplari costruiti: 3311

La Alvis è stata una casa automobilistica britannica specializzata nella produzione di vetture di lusso che è stata attiva a Coventry dal 1919 al 1967. Oltre alle automobili destinate al mercato civile, la Alvis produsse anche auto da competizione, motori aeronautici, autoblindo e vari tipi di mezzi corazzati.

Durante la seconda guerra mondiale la produzione automobilistica venne sospesa e l'azienda fu temporaneamente convertita alla produzione bellica realizzando motori aeronautici. Nel 1945, a guerra finita, ricominciò la produzione di auto, con la Alvis che si collocò nella stessa fascia di mercato della Aston Martin e della Bentley.

La T14 fu la prima vettura della Alvis a essere prodotta dopo la fine della seconda guerra mondiale. La TA 14 era disponibile in tre configurazioni di carrozzeria: berlina, cabriolet e roadster.

La TA 14 aveva un motore in linea a quattro cilindri avente una cilindrata di 1.892 cm³, dotato di un carburatore SU e di una distribuzione a valvole in testa ed erogante una potenza di 65 CV (48 kW).

La Alvis consegnava solitamente solo il telaio e la meccanica, con il cliente che in seguito faceva installare la scocca da un carrozziere per conto di terzi. La velocità massima è di circa 119 km/h e l'accelerazione da 0 a 97 km/h veniva coperta in 22,2 secondi.

La vettura qui presente è un esemplare del 1945.



Fiat 508

Anno: 1947;

Esemplari prodotti: 57.000

La FIAT 508 C ha rappresentato il passaggio dalla 508 Balilla alla successiva 1100. Infatti la vettura fu la capostipite di tutte le "1100" uscita nel giugno del 1937, la cui evoluzione stilistica, presentata alla fine del 1939 e subito ribattezzata popolarmente "musone", fu la prima vettura della marca torinese a fregiarsi della denominazione Fiat 1100. Il soprannome "musone" derivava dall'imponente calandra spartivento.

La Fiat 508C, fu una vettura completamente nuova che la Fiat all'inizio denominò ufficialmente Nuova Balilla 1100 ma che gli automobilisti chiamarono sempre e solo "1100". Presentata nel 1937 costava 19.500 lire e fu prodotta in 57.000 esemplari nelle versioni Cabriolet, Berlina e Berlina tetto apribile.

La carrozzeria a 4 porte differiva completamente dalle precedenti così come il motore. Il Fiat 108C è un 4 cilindri in linea a benzina a valvole in testa da 1089 cm³ (da cui la denominazione 1100) da 32 CV a 4.400 giri/min, accoppiato ad un cambio a 4 marce più retromarcia, capace di spingere la vettura a 110 km/h. La sospensione anteriore era a ruote indipendenti, con bracci trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici a bagno d'olio racchiusi in un "astuccio" mentre la posteriore ad assale rigido con molle a balestra.

La vettura qui presente è un esemplare del 1947.



Taraschi Urania

1949; esemplari prodotti: 7

La **Meccanica Taraschi** è stata una casa automobilistica italiana attiva dal 1947 al 1961. Costituita a Teramo dal pilota Bernardo Taraschi, la Meccanica Taraschi si trasformò in poco tempo da officina per la vendita e la manutenzione delle automobili, in casa costruttrice.

Il modello Urania debuttò a Piacenza l'11 aprile 1947, nel circuito di Piacenza, dove Taraschi conquistò il terzo posto ottenendo il giro più veloce.

Nonostante gli eccellenti risultati raggiunti dall'Urania fin dalle prime apparizioni, il modello aveva notevoli limiti dati dal telaio originale Topolino. Per questo si è reso necessario ricorrere a una specifica struttura tubolare del telaio.

Il 1949 è l'anno in cui l'Urania 750 ottiene i migliori risultati, vincendo diversi primi posti: nel 9 ° Tour della Sicilia (20 marzo), nel Circuito di Reggio Emilia (7 maggio), nel 1 ° Circuito del Castello di Teramo (22 maggio), nel 2 ° Gran Premio di Napoli (19 giugno), nella 3 ° Coppa delle Dolomiti (17 luglio), nel circuito di Pescara (12 agosto) e nella cronometro di Caltanissetta (settembre).

L'esemplare qui presente è del 1949 ha preso parte a diverse competizioni dell'epoca ed è stata pilotata tra gli altri Maria Teresa de Filippis, una delle prime donne a cimentarsi e ad imporsi nelle competizioni automobilistiche. Va inoltre notato come questa vettura è passata a Santa Marinella durante l'edizione Mille Miglia del 1950.



FIAT 8V

Anno 1953; esemplari prodotti: 114

La Fiat 8V, anche nota come "Ottovù", è una berlinetta sportiva prodotta dalla casa torinese, in pochi esemplari, dal 1952 al 1954.

Nel 1950, la direzione commerciale della Fiat decise di produrre una berlinetta allo scopo di rilanciare l'immagine sportiva del marchio.

La carrozzeria venne disegnata dall'ingegnere Luigi Fabio Rapi, già autore della Isotta Fraschini 8C Monterosa, e la vettura venne presentata al Salone dell'Automobile di Parigi del 1952 e, per non intralciare la produzione di serie, venne costruita nella Sezione Carrozzerie Speciali della Fiat. La vettura ebbe scarso successo, anche per l'elevato costo che, alla ristretta clientela abbiente, faceva preferire vetture ben più blasonate. Molti gruppi telaio-motore vennero venduti a svariati carrozzieri.

Nel 1954 venne realizzata una seconda serie, rinnovata nel telaio, con carrozzeria in vetroresina del peso di soli 48 kg e con il motore potenziato a 125 CV, ma dopo pochi mesi la direzione Fiat decise di interromperne definitivamente la produzione.

La vettura ha avuto comunque un crescente apprezzamento nel tempo, tanto da diventare una vera e propria vettura da collezione, raggiungendo quotazioni molto elevate nelle aste delle più prestigiose case d'asta.

La vettura qui presente è un esemplare del 1953.



Lancia Aurelia B20

Anno: 1953

Esemplari costruiti: 3871

Prima Lancia ideata e prodotta dopo la morte di Vincenzo Lancia, l'Aurelia fu concepita da Vittorio Jano, che aveva lasciato l'Alfa Romeo, e da Gianni Lancia.

Berlina di classe superiore, era equipaggiata con un motore 6 cilindri a v stretto, di poco meno di 1800 cc di cilindrata. Nata nel 1950, dall'anno successivo fu affiancata dalla granturismo B 20, il cui motore due litri forniva 80 cv, per una velocità massima di poco superiore ai 150 km/h.

Dal 1953 il motore fu portato a 2500 cc, e la potenza salì a 112 cv, per una velocità di circa 180 km/h. Con la coeva Alfa Romeo 1900 Sprint e SuperSprint, la B 20 animò il crescente mercato delle "sportive" di classe superiore, con eccellenti risultati anche nelle corse su strada. E' ancora oggi ricordata come una delle Lancia più eleganti mai costruite.

La vettura qui presente è un esemplare del 1953.



ERMINI 1100 Sport Competizione

Anno: 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.



Ford Micro Plus

Anno: 1955;

Esemplari prodotti: n.d.

Microplas Limited è stata costituita nel 1954 a Uxbridge da un gruppo di 750 membri del Motor Club, tra cui alcuni membri della famiglia, Hunting furono tra i primi a produrre plastiche rinforzate per l'esercito britannico durante la seconda guerra mondiale. Microplas ha avuto accesso a questa tecnologia.

A metà degli anni '50 Microplas l'azienda si diversificò in barchette e hardtop.

Il modello Mistral fu il secondo progetto di carrozzeria di Microplas, annunciato nell'aprile 1955 e destinato alla Ford Ten. È stato progettato da Bill Ashton, un ex pilota di caccia della RAF, pilota dilettante della Lotus Mark VI e impiegato dell'azienda automobilistica MG.

La vettura qui presente è un esemplare del 1955.



Jaguar XK 140

Anno: 1955;

Esemplari prodotti: 3.347

Evoluzione della XK 120, la 140 è stata prodotta dal 1954 al 1957 in quasi 9.000 esemplari. Fu prodotta sia in versione roadster, con tettuccio a scomparsa, sia cabriolet.

La XK140 continuò ad usare il famoso motore Jaguar XK6, che in questa configurazione erogava 190 CV a 5.500 giri al minuto.

La XK 140 aveva una velocità massima di 200 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h registrata era di 8,4 secondi.

La vettura qui presente è un'edizione speciale del 1955. È stata esposta alla mostra di eleganza di New York nel 1975 e nel 1976, vincitrice del concorso di eleganza di Montecarlo e di Pescara. È stata inoltre riprodotta sulla copertina di molte riviste specializzate.



Porsche 356 T1

Anno. 1956

esemplari prodotti: 76.000

La 356 e' 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 e' cresciuto negli anni fino ai 2000 della "Carrera".

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 1956.



MG A

Anno: 1956

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 1956.



Alfa Romeo Giulietta Spider

Anno: 1956

Esemplari prodotti: 10.341

La Giulietta Spider è una autovettura costruita dall'Alfa Romeo dal 1955 al 1962 e rappresenta un modello di grande successo del marchio del biscione.

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 1956.



LANCIA AURELIA B24

Anno; 1958;

esemplari prodotti: 761

Disegnata da Pininfarina, la B 24 e' 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) e' 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 spiaggia 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.



Porsche Roadster

Anno: 1960

Esemplari prodotti: 76.000

La 356 e' 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 e' cresciuto negli anni fino ai 2000 della "Carrera".

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 roadster del 1960.



Austin Healey Frog

Anno: 1960

Esemplari prodotti: 129.338

La Sprite è un'autovettura prodotta dalla BMC, poi British Leyland, tra il 1958 ed il 1971 e venduta con marchio Austin-Healey.

Dopo il successo della più grande 100, frutto dell'accordo tra BMC e Donald Healey, la BMC mise in listino una spider più piccola ed economica, sempre basata su una meccanica di grande serie.

Il modello fu la Austin A40 Farina, sebbene il pianale (con telaio a longheroni, separato dalla carrozzeria, come su tutte le sportive inglesi) fosse specifico; motore, cambio, sospensioni, freni (tutti a tamburo) e buona parte della meccanica provenissero dalla A40.

Con una linea originale, la Sprite MkI lanciata nel 1958 era una roadster spartana: mancavano paraurti, maniglie esterne, vetri laterali e capote (c'era un semplice tonneau cover). Spinta dal 4 cilindri in linea monoalbero laterale A Series di 948cm³ alimentato a carburatore da 44cv, la prima serie della Sprite fu soprannominata Frog Eye (occhi da ranocchia), per via dei fari prominenti e della mascherina a bocca sorridente.

Economica e leggera la Frog Eye fu un successo, e nel 1959 la Casa ne mitigò la spartanità: comparvero maniglie, paraurti e vetri laterali.

La vettura qui presente è un esemplare del 1960.



Alfa Romeo Giulietta Sprint

1963;

esemplari prodotti: oltre 13.000.

Il modello "Giulietta", ha rappresentato per l'Alfa Romeo il modello con cui affacciarsi sul mercato europeo delle automobili di grande serie.

La versione sportiva "Sprint" era stata pensata per collegare il nuovo modello alle tradizioni corsaie della marca e alle sue vittorie nelle competizioni. Il motore della Sprint, grazie a un elevato rapporto di compressione e ad un carburatore doppio corpo raggiunge i 65 cavalli e la vettura arriva così ai 160 km/h. Contribuirono al successo la linea moderna e filante ed il prezzo di 1.900.000 lire.

La Giulietta Sprint è stata prodotta dal 1954 al 1965 in oltre 13.000 esemplari.

A livello sportivo una versione elaborata, la "Sprint Veloce" è stata impegnata con successo nelle competizioni, soprattutto nella Mille Miglia dove, nell'edizione 1956, conquista i primi tre posti di categoria

La vettura qui presente è un esemplare con motore di 1300 cc del 1963.



Lancia Flaminia Coupè 3C

Anno: 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



Austin Healey 100

Anno: 1963

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 esemplare MkIII del 1963.



Alfa Romeo Giulietta Sprint

1964;

esemplari prodotti: oltre 13.000.

Il modello "Giulietta", ha rappresentato per l'Alfa Romeo il modello con cui affacciarsi sul mercato europeo delle automobili di grande serie.

La versione sportiva "Sprint" era stata pensata per collegare il nuovo modello alle tradizioni corsaie della marca e alle sue vittorie nelle competizioni. Il motore della Sprint, grazie a un elevato rapporto di compressione e ad un carburatore doppio corpo raggiunge i 65 cavalli e la vettura arriva così ai 160 km/h. Contribuirono al successo la linea moderna e filante ed il prezzo di 1.900.000 lire.

La **Giulietta Sprint** è stata prodotta dal 1954 al 1965 in oltre 13.000 esemplari.

A livello sportivo una versione elaborata, la "Sprint Veloce" è stata impegnata con successo nelle competizioni, soprattutto nella Mille Miglia dove, nell'edizione 1956, conquista i primi tre posti di categoria

La vettura qui presente è un esemplare del 1964.



Autobianchi Stellina

Anno: 1964

Esemplari prodotti: 562

La Stellina è un'autovettura spider a motore e trazione posteriore prodotta dalla Autobianchi, dal 1963 al 1965.

La Stellina fu la prima autovettura italiana di serie costruita in vetroresina. I suoi pregi più evidenti furono l'inattaccabilità dalla ruggine (data l'assenza di zincatura o altri metodi di prevenzione, le autovetture erano spesso soggette a corrosione), il peso leggero e la facilità di costruzione (data anche la derivazione da un esemplare economico e popolare come la Fiat 600).

Il telaio era del tipo cosiddetto "scatolato" in acciaio, con i pezzi di vetroresina applicati alle varie guide. Il primo difetto era, paradossalmente, la difficoltà nel riparare l'autovettura, vista la presenza di una rete di riparazioni non organizzatissima, ma comunque (lì dove fu venduta la vettura) rifornita dei macchinari necessari. C'era anche una forte diffidenza degli italiani verso la plastica. Con queste premesse, parecchi sconsigliarono l'acquisto di un'auto che aveva un valore comunque grandioso, dal punto di vista stilistico ed anche meccanico, dato che esplorava una filosofia nuova in campo automobilistico, ma che, come le grandi rivoluzioni, verrà capita solo tempo dopo. Il prezzo era poi proibitivo, tanto da indirizzare il marketing verso un target tipicamente femminile, quello di signore ricche e facoltose. Infatti la vetroresina non ebbe successo fra gli uomini italiani, che si aspettavano di più da una autovettura che costava ben 993.000 lire.

Dopo due anni, il propulsore fu aggiornato passando da 29 cavalli della versione 600 ai 31,5 cv della versione 800.

La vettura qui presente è un esemplare del 1964.



Alfa Romeo Giulia Spider

1964;

esemplari prodotti: 10.341

L'Alfa Romeo Giulia Spider è un'autovettura costruita dalla casa automobilistica italiana Alfa Romeo 1962 al 1965.

L'evoluzione delle vetture nei primi anni 60 portarono l'Alfa Romeo ad accrescere la cilindrata e le prestazioni della Giulietta Spider. La Giulia 1600 Spider nasce come l'evoluzione dalla Giulietta Spider. Le auto sono quasi identiche dal punto di vista estetico, tranne che per l'esistenza di una finta presa d'aria sul cofano della Giulia necessaria per ospitare il nuovo motore e per la dicitura "1600" sulla coda di quest'ultima.

Il motore era un quattro cilindri in linea anteriore e longitudinale da 1570 cm³ di cilindrata. La potenza massima erogata dal propulsore era 92 CV a 6.200 giri al minuto. La velocità massima raggiunta dal modello era di 172 km/h.

La vettura qui presente è un esemplare del 1964.



Ferrari 275 GTB

Anno: 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 parafranghi 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.



Alfa Romeo GTC

Anno: 1965

Esemplari prodotti: 1.000

L'Alfa Romeo Giulia GTC è un'autovettura prodotta dall'Alfa Romeo in piccola serie, tra il 1965 ed il 1966.

Nelle intenzioni della dirigenza Alfa Romeo, la Giulia GTC avrebbe dovuto rappresentare la versione spider della nuova gamma Giulia, completando il rinnovamento delle vetture appartenenti alla vecchia gamma Giulietta. La maquette della vettura venne approntata dalla Bertone semplicemente eliminando il tetto dalla coupé Giulia GT disegnata da Giorgetto Giugiaro. La nuova vettura fu presentata ufficialmente al Salone dell'automobile di Ginevra 1965.

L'opera di affinamento e di assemblaggio delle vetture fu affidata alla carrozzeria Touring che operò alcune lievi modifiche estetiche e più corposi miglioramenti alla parte telaistica, tesi a rinforzarlo e, contemporaneamente, limitarne il peso. Infatti la GTC ha lo stesso peso della GT da cui deriva.

Messa in vendita ad aprile 1965 al considerevole prezzo di 2.395.000 Lire. L'immediato gradimento mostrato dalla clientela verso la nuova spider Duetto di Pininfarina segnò la fine della GTC.

La vettura qui presente è un esemplare del 1965.



Lancia Flavia Coupé 1800 i.e.

Anno: 1966

Esemplari prodotti: 2.150

La Lancia Flavia è un'automobile di fascia alta, prodotta in varie versioni dalla Lancia dal 1960 al 1971, e divenne l'ammiraglia della Casa dopo la cessazione della produzione della più grande Lancia Flaminia.

Il progetto è dell'ing. Antonio Fessia, uno dei maggiori progettisti italiani. che ebbe l'opportunità di mettere in pratica le sue convinzioni circa la costruzione di automobili a trazione anteriore,

Nel 1960, quando esce la vettura intermedia destinata ad inserirsi tra l'Appia e la Flaminia, la direzione Lancia sceglie un nome che non abbandona la serie di quelli delle strade consolari (Aurelia, Appia e Flaminia) e battezza il nuovo modello con il nome Flavia, antica strada romana della provincia Venetia et Histria, che fu costruita dall'imperatore Vespasiano tra il 78 e il 79 d.C..

Se la berlina poteva essere criticata per il design, la versione coupé, opera come molti coupé Lancia di Pininfarina ricevette sin dal suo esordio molti apprezzamenti. Dallo stile tipicamente italiano a 3 volumi, con padiglione spiovente associato a una linea bassa e filante, il coupé Flavia aveva forti similitudini con la più grossa Ferrari 250 GT di Pininfarina. La lunghezza totale della vettura era di 4,485 m, mentre il peso era di 1160 kg.

Il prezzo di listino era di 2.145.000 lire.

La meccanica era strettamente derivata da quella della berlina, e assolutamente all'avanguardia per il periodo.

Nel 1963 fu presentata la Flavia coupé 1800, che era dotata di un motore a carburatore singolo da 1,8 litri, raggiungeva una potenza sempre di 92CV CUNA e spingeva la vettura fino a 173 km/h.

Due anni dopo debuttò la versione ad iniezione del "1800", che portava la potenza a ben 102CV DIN e 180 km/h di punta massima.

La vettura qui presente è un esemplare 1800 a iniezione del 1966.



Morgan 4/4

Anno: 1966

Esemplari prodotti:

L'approccio della Morgan alle vetture a quattro ruote. Ecco in sintesi cos'è la Morgan 4/4, così battezzata dalla Casa inglese per le 4 ruote e il propulsore a 4 cilindri. Un grande classico che ha esordito nel lontano 1936 al salone di Londra. Fino a quella data infatti la Morgan aveva realizzato veicoli a tre ruote equipaggiate con propulsori bicilindrici a V. Con questa piccola spider a 2 posti entra nel settore delle vetture vere e proprie.

La 4/4 è stata prodotta dal 1936 fino ad oggi, sviluppata in 5 serie, con diverse motorizzazioni e con carrozzeria a 2 e 4 posti. Caratteristico il telaio in acciaio e legno.

I propulsori adottati nelle diverse serie andavano da cubature di 1.100 cc fino a più potenti 1,6 e 1,8 litri delle ultime serie.

La vettura qui presente è un esemplare della seconda serie del 1966.



Lola T70 MK3 GT

Anno: 1967

Esemplari prodotti: 50.

La Lola T70 è un'automobile da competizione costruita dalla casa automobilistica britannica Lola Racing Cars dal 1965 al 1969.

La Lola, guidata dal progettista Eric Broadley, si dedicò nei primi anni di attività alla realizzazione di monoposto e vetture sport di piccola cilindrata. Il punto di svolta si ebbe nel 1963, quando la Lola Mk VI GT fu iscritta tra le vetture del Gruppo 6. Tale raggruppamento comprendeva le vetture prototipo senza limiti di cilindrata e la Ford, alla ricerca di un progetto che contrastasse l'egemonia della Scuderia Ferrari, si dimostrò interessata alla vettura, tanto da prenderla come base per la Ford GT 40. Eric Broadley si concentrò sulle gare del Campionato CanAm che si disputava con automobili del Gruppo 7, lanciando sul mercato nel 1965 la sua T70.

La T70 ha un telaio monoscocca formata da pannelli di alluminio rivettati su strutture di supporto in acciaio, sospensioni a doppi bracci con ammortizzatori coassiali alle molle e freni a disco, di cui quelli anteriori entrobordo, per ottenere un miglior raffreddamento. La vettura, come da regolamento, era una barchetta in fibra di vetro. All'insegna della flessibilità commerciale, la vettura era in grado di accogliere qualsiasi motore V8 di produzione americana.

La vettura fu concepita per le gare di durata, ma durante la sua carriera si dimostrò più a suo agio nelle gare sprint, dove poteva far valere la leggerezza e l'agilità, mentre la carente affidabilità ne azzerava le possibilità nelle gare più lunghe.

Grazie all'aiuto del campione di Formula 1 del 1964 John Surtees, la Lola accumulò esperienza e ottenne subito successi. Per la stagione CanAm 1966 venne aggiornata, con la denominata T70 Mk II, e migliorata nel telaio ma fu mantenuto il motore Chevrolet, che era già cresciuto nella cilindrata da 5 a 5,9 litri ed erogava 550 CV: grazie alle sue accresciute doti di stabilità e facilità di guida permise a Surtees di vincere tre delle sei gare del campionato e il titolo, permettendo così al costruttore di spuntare una quarantina di vetture vendute entro la fine dell'anno.

Nel 1967 fu lanciata la versione denominata T70 Mk III, che aveva una carrozzeria chiusa, per partecipare alle competizioni del gruppo 4, ed era spinta da una versione da 6 litri del motore Chevrolet; la carrozzeria era intercambiabile con quella della MK II, cosa interessante per i clienti che avessero voluto usarla sia nelle gare del Gruppo 4 che in quelle del Gruppo 7. Il limite di cinque litri di cilindrata dettato dalla federazione alle vetture del Gruppo 4 a partire dalla stagione 1968 impose però il cambio del propulsore: si scelse la versione da 4.995 cc e 450 cv del V8 Chevrolet.

La versione qui presente è un esemplare MKIII del 1967.



Jaguar E-Type

Anno: 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 seconda serie del 1968.



Fiat 850 Sport Racer Berlinetta

Anno: 1968

Esemplari prodotti:

Come già avvenuto nel caso della prima serie, anche con la seconda serie della Fiat «850 Spider» la «Carrozzeria Bertone» realizzò e commercializzò alcune varianti in proprio, dando una impronta sportiva deducibile anche dal nome con cui fu battezzata, appunto: «Racer». In particolare furono realizzate la «Racer Berlinetta», la «Racer Convertibile» e la «Racer Team». Con la «Berlinetta» fu realizzato un vero e proprio coupé, infatti fu dotata di un padiglione metallico, rivestito in materiale vinilico, in luogo della capote. Tale padiglione non era un hard-top rimovibile perché imbullonato alla carrozzeria, in pratica era parte integrante della carrozzeria. Con la «Convertibile» le differenze, rispetto alla versione ufficiale, riguardavano soltanto le migliori finiture e l'estetica in generale. Con la «Team» la «Carrozzeria Bertone» provò a realizzare una vera sportiva con caratteristiche estetiche che non nascondevano velleità corsaiole.

La «Berlinetta» era un vero e proprio Coupé con tetto fisso ed alcuni dettagli costruttivi che la distinguevano dalla Spider da cui derivava. Il tetto fu fissato alla carrozzeria, occupando anche il posto della fascia che ospitava il tappo benzina, questo fu spostato all'interno del vano motore. Ai montanti posteriori del tetto fu applicato il logo «Racer» mentre nel pannello posteriore fu applicata la targhetta identificativa «Berlinetta». Furono applicati dei profili cromati ai passaruote e sotto la fiancata.

La vettura qui presente è un esemplare Racer Berlinetta del 1969.



Porsche 912

Anno: 1968

Esemplari prodotti: n.d.

La Porsche 912 era la variante economica della 911: ne aveva la carrozzeria coupé e la meccanica, ma non il motore e gli interni semplificati. La 912 fu una vettura di transizione tra la 356 SC e la Volkswagen-Porsche modello 914.

La Porsche 912 era un modello entry level con un motore 1.6. Era assemblata sulla scocca della 911 ma aveva un motore a soli 4 cilindri derivante dagli ultimi modelli della 356, depotenziato a 90 cv. Grazie al peso ridotto, 100 kg in meno rispetto alla 911, il motore 1.6 donava una velocità di 190 Km/h e garantiva un discreto brio.

Nonostante non fosse particolarmente sportiva, la 912 si aggiudicò il campionato d'Europa di rally nel 1967. La sua velocità massima, di 175 Km/h, e i suoi consumi ottimi, erano adatti sia al rincaro del carburante che ai limiti rigidi di velocità esistenti in America. La produzione della Porsche con 4 cilindri finì nel 1969.



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 dalla 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.



Cadillac Coupè

Anno: 1970

Esemplari prodotti:

La Coupe de Ville è stata un'autovettura di lusso prodotta dalla Cadillac dal 1959 al 1993.

I termini "De Ville" derivano dal francese, e significano letteralmente "della città. Nel campo automobilistico, Coupé de ville si riferisce ad un tipo di carrozzeria; deriva da couper (che significa, in francese, "tagliare") e ville (in francese, "città" o "paese") ed è caratterizzata dal fatto di essere, in un certo senso, "tagliata", cioè è presente un divisorio tra il compartimento dei passeggeri e quello del guidatore.

La Coupe de Ville fu rivista nel 1965. L'alta struttura che includeva le luci posteriori venne rimossa, mentre delle pinne appuntite e linee affilate sostituirono quelle precedenti, più arrotondate. Nuovi erano anche il paraurti posteriore dritto ed i gruppi ottici a sviluppo verticale. I fanali anteriori invece diventarono da orizzontali a verticali, e ciò permise l'installazione di una calandra più larga.

Questa generazione di Coupe de Ville possedeva il motore montato anteriormente e la trazione posteriore. I propulsori offerti erano due, entrambi V8: uno aveva una cilindrata di 7 L, mentre l'altro di 7,7 L. Il cambio era automatico a tre rapporti. La potenza era di 340 CV di potenza.

Le vendite superarono per la prima volta i 50.000 esemplari.

La vettura qui presente è un esemplare 3° serie del 1970.



Linea Moderna LMX 2300

Anno: 1970

Esemplari prodotti: 42

La LMX Sirex è stata un'auto sportiva due porte e 2 posti prodotta in Italia. Fu l'unico modello prodotto dalla LMX Automobile S.R.L. (dove LMX è l'acronimo di Linea Moderna Executive) una azienda fondata da Michel Liprandi e Giovanni Mandelli.

La carrozzeria della LMX Sirex fu disegnata da Franco Scaglione e l'auto venne presentata nel 1968 al Salone dell'automobile di Torino.

L'auto era equipaggiata con il motore V6 di 2.3 litri di cilindrata della Ford Taunus, anche se i clienti potevano scegliere un propulsore diverso nel caso lo desiderassero.

LMX produsse circa 20 esemplari con carrozzeria chiusa e 2 in versione spider tra il 1968 e il 1972, tutti assemblati a Torino dalla Eurostyle. Successivamente, nel 1973 i restanti 20 autotelai, vennero allestiti dalla SAMAS con interni di diversa fattura e turbocompressore per essere venduti sul mercato elvetico.

La vettura qui presente è un 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



PORSCHE 911 T 2.2 TARGA

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 Targa 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 911 SC

1975; 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 SC con motore di 2,7 litri del 1975



Lancia Stratos

Anno: 1975

Esemplari prodotti: 492

La Lancia Stratos è un'auto sportiva prodotta dalla casa automobilistica italiana Lancia dal 1973 al 1975. Venne disegnata da Marcello Gandini per Bertone ed equipaggiata con motore e cambio V6 Ferrari Dino espressamente per distinguersi nei rally. Dalla seconda metà degli anni 1970 la versione preparata dalla Squadra Corse Lancia HF, la Stratos HF, ottenne una lunga serie di successi che la fecero entrare nella storia della disciplina.

Gli ingegneri Lancia sostenuti anche da Gianni e Umberto Agnelli, si misero al lavoro per creare espressamente una vettura che potesse dominare il panorama rallystico mondiale. Partirono progettando l'abitacolo come una cellula di sicurezza in acciaio a cui saldare due telai a tubi quadri di acciaio per sostenere il gruppo motopropulsore e le sospensioni. Il rapporto tra dimensioni del passo e della carreggiata e uno sterzo a cremagliera molto preciso e diretto resero l'auto molto maneggevole.

La versione da gara montava cerchi in lega Campagnolo dal caratteristico disegno a stella e pneumatici di diverse misure all'anteriore e al posteriore, rispettivamente 205/50-15 e 295/35-15, ciò per garantire un'ottima aderenza del retrotreno e altrettanta direzionalità davanti. Sulla versione stradale gli uomini del marketing Lancia vollero che la vettura fosse più una comoda granturismo che una sportiva tout court, apportando modifiche che cambiarono il comportamento dell'auto.

Il motore era l'ultima evoluzione del noto 6 cilindri a V di 65°, 2418 cm³, con monoblocco in ghisa e testata bialbero in lega leggera alimentato da 3 carburatori Weber doppio corpo invertiti 40 IDF. Sulla versione stradale, con un rapporto di compressione 9:1, erogava una potenza massima di 190 CV a 7000 giri/min e una coppia massima di 23 kgm a 4000 giri/min. Con il favorevole rapporto peso/potenza di 5,2 kg/CV la vettura poteva raggiungere i 100 km/h in meno di 7 secondi e poteva passare da 0 a 160 km/h in circa 18 secondi.

Appena ottenuta l'omologazione le vetture furono inviate ai concessionari Lancia. Nel mezzo della crisi petrolifera, vendere i 500 esemplari di Stratos per l'ingente somma di 10.725.000 lire si rivelò difficile nonostante i successi ottenuti dalla Stratos HF nelle competizioni rallystiche..

La vettura qui presente è un esemplare del 1975, caratterizzata dal fatto di non essere mai stata restaurata. La vettura può contare inoltre su un buon palmares sportivo, avendo partecipato con i vari proprietari a diverse competizioni, tra cui il rally del Gargano, Campagnano e San Marino.



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 380 SL era equipaggiata con il V8 M116 a iniezione di 3,8 litri da 204cv 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 1985.



Porsche 964 Carrera 4

Anno: 1990

Esemplari prodotti: n.d.

La Porsche 964 è la denominazione usata dalla Porsche per indicare le 911 prodotte dal 1989 al 1993. Il "modello" 964 è in realtà il nome usato all'interno della Porsche. Infatti nel "manuale del proprietario", il nome pubblicato era semplicemente "Porsche 911 Carrera 2" o "Porsche 911 Carrera 4". In seguito il nome 964 è stato usato per distinguere questo modello dalle altre generazioni.

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).

La 964 era nuova per circa l'85% delle sue parti e componenti rispetto alla precedente Carrera 3.2. Venne adottato un inedito motore boxer a 6 cilindri aspirato sempre raffreddato ad aria chiamato Porsche M64, dalla cilindrata di 3,6 litri.

I tecnici Porsche modificarono le sospensioni, sostituendo le vecchie barre di torsione con molle elicoidali e ammortizzatori; inoltre vennero integrati nella dotazione standard il servosterzo e ABS (per la prima volta su una 911). I paraurti e i fendinebbia vennero integrati insieme e dalla forma più arrotondata per migliorare l'aerodinamica. Sempre per la stessa ragione venne montato uno spoiler posteriore mobile retrattile elettricamente, che si azionava da solo oltre gli 80 km/h.

Entrambe le varianti, Carrera 2 e Carrera 4, erano disponibili come coupé, Targa o cabriolet.

La vettura qui presente è un esemplare Carrera 4 Cabriolet del 1990.



Morgan 4/4

Anno: 1997

Esemplari prodotti:

L'approccio della Morgan alle vetture a quattro ruote. Ecco in sintesi cos'è la Morgan 4/4, così battezzata dalla Casa inglese per le 4 ruote e il propulsore a 4 cilindri. Un grande classico che ha esordito nel lontano 1936 al salone di Londra. Fino a quella data infatti la Morgan aveva realizzato veicoli a tre ruote equipaggiate con propulsori bicilindrici a V. Con questa piccola spider a 2 posti entra nel settore delle vetture vere e proprie.

La 4/4 è stata prodotta dal 1936 fino ad oggi, sviluppata in 5 serie, con diverse motorizzazioni e con carrozzeria a 2 e 4 posti. Caratteristico il telaio in acciaio e legno.

I propulsori adottati nelle diverse serie andavano da cubature di 1.100 cc fino a più potenti 1,6 e 1,8 litri delle ultime serie.

La vettura qui presente è un esemplare della seconda serie del 1997.