Promossa da

Comune di Calenzano

Con il patrocinio di

REGIONE TOSCANA

Provincia di Firenze

ACI Firenze

Consulenza Tecnica

CAMET 1968

Organizzazione

Associazione Turistica Calenzano

Rassegna di auto - Documenti - Mostra "150 anni LA NAZIONE" - Modellismo Filatelia - Made in Italy di classe, sportività, eleganza tutta italiana.

Le bellissime italiane

150°

auto d'ogni tempo

CENTRO ESPOSITIVO ST.ART

18 dicembre 2011 - 8 gennaio 2012

Centro Espositivo ST.ART. Via Garibaldi, 7 Calenzano (FI)

Lunedì – Venerdì : 15,00 – 19,00. Sabato, Domenica e festivi : 10.00 – 13.00 ; 15,00 – 19,00.

Chiuso il 25 dicembre 2011 ed il 1 gennaio 2012. Per informazioni: 055 0502161 – info@atccalenzano.it

Si ringrazia l'Università del Design di Calenzano

Progetto grafico: claudiotirinnanzi.it

START
Le bellissime italiane

CAMET - Club Aut. Moto d'Epoca Toscano

SicurTek

SicurTek
CAR DESIGN
LABORATORIO
Prof. Massimo Grandi
DESIGN

FIAT

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '20

Marca / Producer :	**LANCIA**
Modello / Model :	**Lambda (II serie)**
Carrozzeria / Body :	*Torpedo*
Anno :	1925
Cilindrata :	2.570 cc 4 cilindri a V stretto
Potenza :	69 CV a 3.500 giri
Velocità :	120 km/h

Cenni Storici :

La nascita della Lambda risale al 1919, quando Vincenzo Lancia deposita la richiesta per il brevetto di un nuovo modello di autovettura con la caratteristica rivoluzionaria di *sopprimere il telaio convenzionale* a longheroni sostituito da una membratura portante in lamiera disposta in maniera tale da far lavorare la scocca della vettura come una trave unica.

Il pianale risulta sensibilmente abbassato perché l'albero di trasmissione, abbandonata la classica sistemazione al di sotto del pavimento, è qui posizionato in un tunnel che passa all'interno dell'abitacolo.

L'idea della scocca portante venne a Lancia osservando la struttura di una nave in navigazione, *le navi non hanno il telaio !*

Ne nacque una vettura bassa e snella che rivoluzionò lo stile delle auto dell'epoca. Inoltre, grazie alla sospensione a ruote indipendenti ed alla rigidità della scocca, la tenuta di strada della Lambda risulterà di gran lunga superiore a quella delle altre automobili contemporanee.
Parecchie Lambda vennero impiegate con grande successo nelle competizioni.

La Lambda avrà una vita abbastanza longeva: furono circa 13.000 gli esemplari costruiti dal 1923 al 1931 in 9 serie.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '20

Marca / Producer :	**Isotta Fraschini**
Modello / Model :	**Tipo 8A SS**
Carrozzeria / Body :	*Torpedo Castagna*
Anno :	1930
Cilindrata :	7.300 cc 8 cilindri in linea
Potenza :	160 CV
Velocità :	150 km/h

Cenni Storici :

Nei primissimi anni del secolo scorso, dopo aver importato in Italia auto francesi, nel 1902 Cesare Isotta ed i fratelli Vincenzo, Oreste e Antonio Fraschini fondarono a Milano la Isotta-Fraschini. La nuova case acquisì rapidamente un notevole prestigio in Italia e all'estero. Nel 1908 in USA una vettura appartenente alla Casa milanese stabilì un record di velocità media: 105 KM/h. Nel 1911 la fabbrica, prima in Italia (ed una tra le prime al mondo), inserì sui suoi modelli i freni anche alle ruote anteriori. Intanto, a partire dallo stesso anno i motori Isotta Fraschini iniziarono ad equipaggiare ogni mezzo a motore, destinati sia all'impiego militare che sportivo: motori per aerei, dirigibili, MAS. Durante la prima guerra mondiale l'azienda milanese produsse camion e rimorchi per il trasporto delle truppe.

Dopo la Grande Guerra, Isotta Fraschini si trovò in gravi difficoltà economiche, come molte altre case automobilistiche. Per superare la crisi, la casa milanese si specializzò nella realizzazione di automobili di fascia molto alta, destinata ad una clientela internazionale.

Nacque così nel 1919 la Tipo 8, che fu la prima auto ad avere un motore ad otto cilindri costruito in serie. La tipo 8 divenne poi la massima espressione di eleganza in fatto di automobili. In sintesi : divenne l'auto più desiderata al mondo. Costava circa 150.000 lire e trovò mercato specialmente negli Stati Uniti.

Nei primi anni venti, l'Isotta Fraschini veniva guidata da personalità come Rodolfo Valentino e Gabriele d'Annunzio. Il suo valore di *status symbol* è divenuto immortale grazie al film "*Il Viale del Tramonto*", dove la grande limousine di proprietà della Desmond non può essere che una Isotta Fraschini.

Il modello esposto è stato prodotto nel 1930 per un ricco cliente americano che commissionò la imponente Torpedo alla Carrozzeria Castagna di Milano.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '20

Marca / Producer :	**ALFA ROMEO**
Modello / Model :	**1750 Super Sport Compressore**
Carrozzeria / Body :	*Spider Zagato*
Anno :	1929
Cilindrata :	1752 cc , 6 cilindri in linea
Potenza :	85 CV a 4500 giri
Velocità :	145 km/h

Cenni Storici :

La 6C 1750 (Terza Serie 6C), presentata nel 1929 al Salone dell'Automobile di Roma, nasce dall'evoluzione della 6C 1500 della quale riprende l'architettura, disponendo di un motore più evoluto, incrementato nella cilindrata. Le prestazioni risultano quindi globalmente più brillanti rispetto al precedente modello.
La vettura è ancora una creazione di Vittorio Jano, progettista anche della P2 da Gran Premio.

Questo modello rappresenta una delle "icone" del marchio Alfa Romeo. Nell'anno di presentazione furono ben sette le Alfa 1750 Super Sport ai primi 10 posti della Mille Miglia, inaugurando anni di dominio assoluto nelle competizioni.

L'esemplare esposto è di rilevante importanza storica in quanto prodotto insieme alle auto vincenti le Mille Miglia del 1929 *ma destinato subito a gareggiare all'estero*.

Fu infatti targato Milano (ha ancora la targa originale) e spedito in Francia dove fu affidato alla "*Scuderia Chinetti*" di Luigi Chinetti. Chinetti era un meccanico della Alfa Romeo che, contrario al Fascismo, emigrò in Francia dove gestì la scuderia corse Alfa all'estero (in Italia, la scuderia Alfa era stata affidata a ... Enzo Ferrari).

Con questa Alfa 1750 (intestata a Luigi Chinetti), gareggiò in tutta Europa collezionando un ricco palmarès (Belgio, Spagna, ecc.) con piloti come Achille Varzi.

Poi la Francia fu invasa dai Nazisti e Chinetti andò in USA (dove fondò poi la NART, lo storico importatore delle Ferrari in USA).

Questa 1750 venne allora chiusa in un garage per sfuggire alle requisizioni dei Nazisti.
Dopo la guerra, restò dimenticata nel garage dove era stata nascosta, fino a quando non fu scoperta da un appassionato Fiorentino che la riportò in Italia.

L'auto ha ancora la sua prima targa ed è stata intestata a Luigi Chinetti fino al suo ritorno in Italia. Non è mai stata restaurata !

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '30

Marca / Producer :	**FIAT**
Modello / Model :	**525 S Sovracompresso**
Carrozzeria / Body :	*Spider Viotti*
Anno :	1930
Cilindrata :	3.739 cc , 6 cilindri in linea
Potenza :	89 CV
Velocità :	97 km/h

Cenni Storici :

Con la 525, la FIAT sostituì il modello 512. La Fiat 525 rimase in produzione dal 1928 al 1931 e fu costruita in circa 4.400 esemplari.
Erano disponibili tre versioni, la "525 N", la "525 S" e la "525 S Sovracompresso". La S e la SS erano i modelli sportivi, con un motore più potente e un telaio più corto.

La storia della Carrozzeria Viotti ruota intorno al suo fondatore: Vittorino Viotti che nei primi anni del secolo scorso aprì un piccolo atelier a Torino, poco distante dal primo stabilimento della Fiat di Corso Dante. Avvalendosi della collaborazione di una decina di operai specializzati, si dedicò all'allestimento di carrozzerie di lusso secondo le abitudini dell'epoca; si concentrarono, cioè, verso le richieste di singoli clienti che, non sufficientemente soddisfatti dalle proposte delle grandi Case costruttrici, volevano un prodotto più raffinato ed esclusivo, realizzato secondo i loro specifici desideri.

Viotti si rese conto che l'epoca delle grandi fuoriserie di lusso stava ormai finendo, spazzata via dalla crisi economica del '29. Per sopravvivere e progredire era necessario cambiare strategia e, con una lucida intuizione imprenditoriale, capì che la soluzione era quella di coniugare la maestria artigianale, sviluppata fino ad allora, con la produzione in piccola serie di determinati tipi standard di autovetture.

In quel periodo nacque anche la collaborazione con le Case automobilistiche che individuarono nella *Carrozzeria Viotti il partner ideale per la produzione di modelli speciali*, i quali richiedevano le cure di un atelier specializzato e non potevano essere prodotti nelle grandi fabbriche.

Il primo illustre esempio è la splendida sportiva Fiat 525 S Sovracompresso che la Casa torinese affidò nel 1930 a Viotti per la costruzione della carrozzeria, il quale si valse del disegno del conte Mario Revelli di Beaumont.

Un secondo esemplare di questa vettura, definita *la più bella automobile degli anni Trenta*, si trova al Centro Storico Fiat.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '30

Marca / Producer :	**ALFA ROMEO**
Modello / Model :	**6c 2300 Gran Turismo**
Carrozzeria / Body :	*Cabriolet Pinin Farina*
Anno :	1934
Cilindrata :	2.309 cc, 6 cilindri in linea
Potenza :	76 Cv
Velocità :	130 Km/h

Cenni Storici :

La 6c 2300 rappresenta una ulteriore tappa nello sviluppo del motore Alfa 6 cilindri bialbero in linea disegnato da Vittorio Jano.

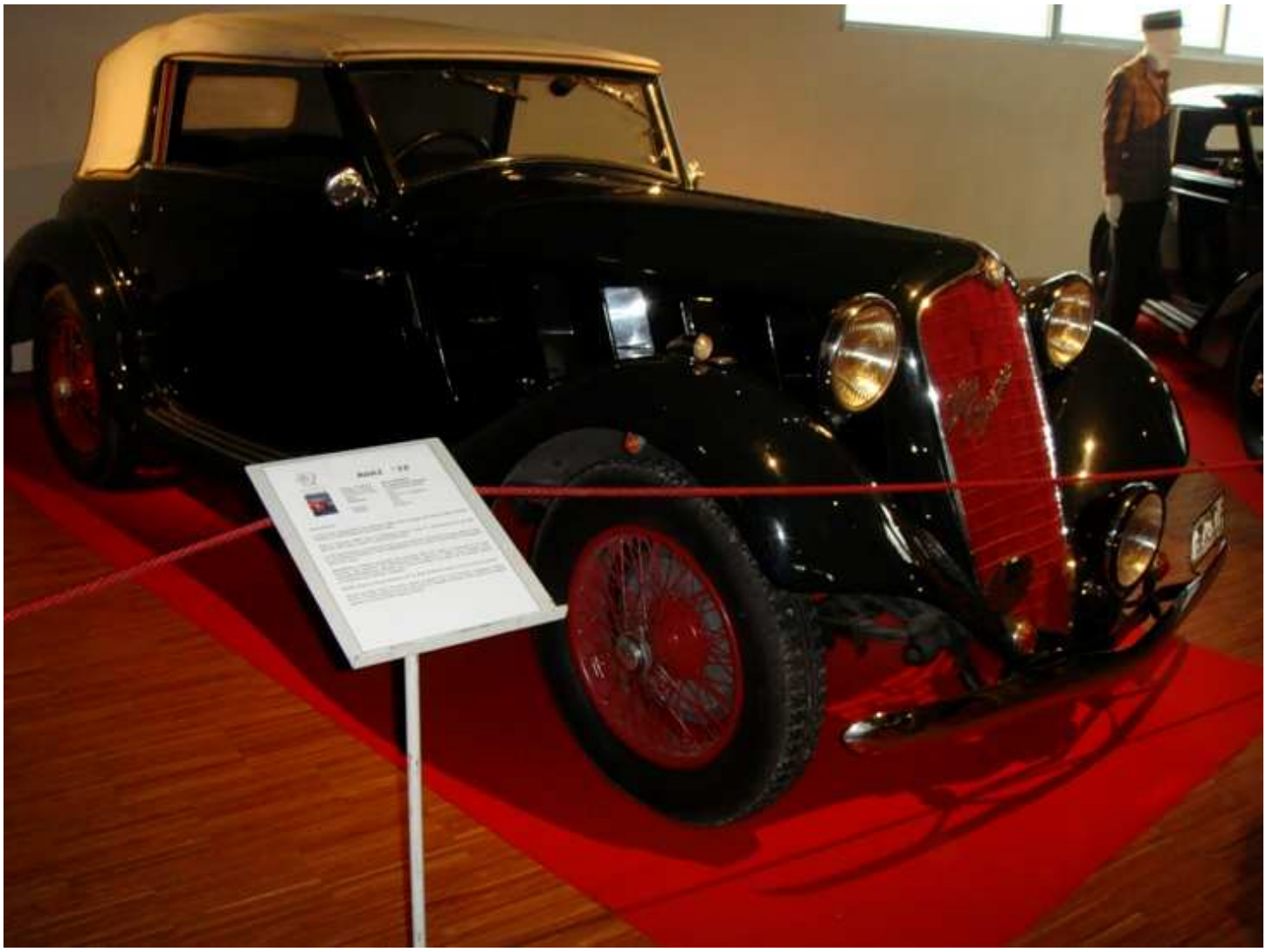
Dopo il successo della 1750, la cilindrata passò a 1900 cc. (Sesta Serie 6C) per poi arrivare, nel 1934, a 2300 cc. (Settima Serie 6C).

La 6C 2300 rimase in produzione dal 1934 al 1935, per poi cedere il passo alla 6C 2300 B, nuovissima versione a ruote indipendenti, con la quale si interruppe il susseguirsi delle varie serie.

Inizialmente vengono proposte due versioni della 6C 2300: la Turismo e la Gran Turismo, più sportiva. Gli allestimenti delle Turismo e delle Gran Turismo sono effettuati direttamente dall'Alfa, con scocca metallica, ma anche da carrozzieri esterni, a cominciare da Touring e Castagna.

Tipiche sono le vistose alettature per lo sfogo dell'aria calda ai lati del cofano motore.

Alcuni autotelai Gran Turismo, dotati di motore da 76 CV furono assegnati a Pinin Farina, il quale realizzò una piccola serie di eleganti cabriolet, della quale l'esemplare esposto è un autorevole rappresentante.



Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '30

Marca / Producer :	**ALFA ROMEO**
Modello / Model :	**6C 2300 Gran Turismo Pescara**
Carrozzeria / Body :	*Touring*
Anno :	1934-1935
Cilindrata :	2.309, 6 cilindri in linea
Potenza :	76 CV
Velocità :	130 km/h

Cenni storici :

In seguito ai successi della 6C 2300 Gran Turismo alla Targa Abruzzo e alla *24 Ore di Pescara* del 1934, quando tre vetture dotate di una *leggerissima carrozzeria realizzata dalla Touring* si classificarono ai primi tre posti, la stessa carrozzeria milanese realizzò una versione speciale con motore potenziato denominata, appunto, "Pescara".

Alla Mille Miglia del 1935, erano tre le "Pescara" iscritte dalla Scuderia Ferrari: la 6C 2300 privata del toscano Catullo Lami, il quale si era portato con sé il giovane Pasquino Ermini (un personaggio già di spicco dell'automobilismo fiorentino, che nel dopo guerra sarebbe diventato costruttore di vetture da corsa) e quelle di Arturo Mercanti, con il compagno di avventura Alessandro Gaboardi, e di Archimede Rosa che correva con Gianfranco Comotti.
Solo la vettura di Lami si dovette ritirare prima di Roma, mentre Rosa e Comotti ottennero il decimo posto assoluto, mentre Mercanti - Gaboardi giunsero quindicesimi.

La 6C 2300 GT Pescara ottenne numerosi risultati sportivi, come pure successi nei concorsi di eleganza a causa del raffinato design con cui l'avvocato Carlo Felice Bianchi Anderloni, titolare della Carrozzeria Touring, aveva vestito la vettura.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '40

Marca / Producer :	**CISITALIA**
Modello / Model :	**202 Berlinetta**
Carrozzeria / Body :	*Pinifarina*
Anno :	1947
Cilindrata :	1.089 cc (derivazione FIAT)
Potenza :	55 HP a 5.500 giri
Velocità :	165 km/h

Cenni Storici :

Piero Dusio, brillante imprenditore torinese e buon pilota con le Alfa Romeo (di lui si diceva che fosse proprietario di mezza Torino; l'altra metà era della famiglia Agnelli), fu sempre attratto dalle automobili e nel 1945 fondò la sua azienda, la Cisitalia.
La prima vettura è una monoposto da competizione, la D46, riusciva a soddisfare le esigenze dei corridori del tempo, i quali a guerra finita riprendevano l'attività.
Nel 1947, Dusio portò un autotelaio a Pininfarina e gli commissionò : "*una vettura veloce come una macchina di Formula, larga come la mia Buick, comoda come una Rolls Royce e leggera come la D46*".

Con il contributo *dell'ingegnere aeronautico Giovanni Savonuzzi*, Pinin Farina eseguì alla lettera e il risultato fu una vettura nuova, dirompente, dalla linea perfettamente equilibrata, con padiglione abbassato, carrozzeria totalmente in alluminio, cofano più basso dei parafanghi, coda inclinata, fiancate lisce, un design unico, armonioso ed essenziale. E da quel momento, la linea di un'automobile non avrebbe avuto più nulla in comune con il passato.

La berlinetta 202, alla fine degli anni Quaranta, avrebbe significato la nascita della Gran Turismo, perché tutti i carrozzieri si ispirarono a quel concetto.

Il successo fu talmente folgorante, già dalla presentazione al Salone di Parigi del 1947, che il design mondiale ne sarà talmente condizionato al punto che, quattro anni dopo, il Museum of Modern Art di New York esporrà una Cisitalia 202, definita "*scultura mobile*", e attorno ad essa costruirà la struttura della mostra intitolata "8 Automobiles".

Il curatore, Arthur Drexler, nell'esaminare le vetture da esporre, le aveva accettate solo se degne di essere accostate alla 202! Al termine della mostra, la Cisitalia sarebbe entrata a far parte della collezione permanente del MOMA.

Della Cisitalia 202, fra il 1947 e il 1952, saranno prodotti 153 esemplari, tra cui alcuni cabriolet.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '40

Marca / Producer :	**CISITALIA**
Modello / Model :	**202 Spider Mille Miglia (*tipo Nuvolari*)**
Carrozzeria / Body :	*Spider due posti*
Anno :	1948
Cilindrata :	1089 cc
Potenza :	60 – 65 CV a 5.500 giri
Velocità :	180 km/h

Cenni Storici :

Progettata sotto la direzione dell'ingegnere *Giovanni Savonuzzi*, la 202 Spider MM è la versione da competizione del celebre modello 202.

La scocca è interamente in alluminio, con le pinne aerodinamiche appena accennate sui parafanghi posteriori.
Ne furono costruiti circa 35 esemplari tra il 1947 e il 1948 e quello esposto è uno dei circa *10 che si stimano tuttora esistenti*.

Prese il nome di 202 Spyder Mille Miglia Nuvolari, dopo la incredibile corsa che nel 1947, vide protagonista il campione Tazio Nuvolari. Il "Mantovano Volante" aveva corso la Mille Miglia di quell'anno sempre al comando con questa piccola 1089 cc contro mostri di quasi 3.000 cc.

Nuvolari, sotto una pioggia torrenziale che flagellò il percorso nell'ultimo tratto, ebbe alcuni problemi all'impianto elettrico e fu costretto a cedere la vittoria al fiorentino Clemente Biondetti su Alfa Romeo 8C 2900 B, accontentandosi del secondo posto.

Proprio il *propulsore che equipaggiava la Cisitalia di Tazio Nuvolari* in quella Mille Miglia, il tipo 102 numero 006, fu installato successivamente sulla vettura qui esposta e trovò proprio su di essa, nuova gloria sportiva in Argentina dove nel frattempo Pietro Dusio aveva spostato la propria attività di costruttore di automobili.

Vettura oggi estremamente rara e ricercata.

Sottopavimento
Sosta Sicura»

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '40

Marca / Producer :	**LANCIA**
Modello / Model :	**Aprilia**
Carrozzeria / Body :	*Berlina 4 porte*
Anno :	1949
Cilindrata :	1351 (dal 1939 1486 cc), 4 cilindri a V
Potenza :	47-48 HP a 4.300
Velocità :	125 km/h

Cenni Storici :

Malgrado le vendite dell'Augusta marciassero a gonfie vele, Vincenzo Lancia pensava ad una macchina più rivoluzionaria, un *prodotto anticonvenzionale* che lasciasse il segno. Nel 1937, Vincenzo convocava lo staff direttivo (gli ingegneri Manlio Gracco e Giuseppe Baggi e, di fatto, dava il via allo studio di una vettura aerodinamica (un aspetto in quegli anni poco considerato per la produzione di serie), dalla cilindrata un poco superiore ai 1200 cmc dell'Augusta, relativamente leggera ma capace di fornire prestazioni superiori con potenza e consumi relativamente modesti.

Quando nel 1937 apparvero le prime Aprilia, i tecnici si mostrarono scettici. Anche il pubblico normale appariva sconcertato dalla linea difficile da digerire. Ma in breve, gli uni e gli altri cominciarono ad abituarvisi e ad apprezzarla. E l'Aprilia non tardò a farsi valere sulle strade, anche in corsa (dove non ebbe rivali nella classe 1500 cmc).
Il modello sopravvisse alla seconda guerra mondiale e venne costruito sino quasi alla fine del 1949 per un totale di 27.836 esemplari (20.082 berline e 7.554 autotelai): poi, nel 1950, all'Aprilia seguì un altro modello mitico, l'Aurelia.

Il giorno 22 ottobre 1949, dentro al baule dell'ultima Aprilia uscita dalla linea di montaggio, venne trovato un biglietto dai contenuti quasi commoventi.

Questo il testo: *"Cara Aprilia, nel prendere commiato ti porgo un reverente saluto. Il tuo nome glorioso ha saputo imporsi nelle più grandi metropoli, merito di un Grande pioniere scomparso ma sempre vivo il suo nome in noi. Gli artefici di questo grande complesso augurano e aspettano che la sorella che sta per sorgere dia altra tanta gloria e maggior comprensione per il bene di tutti".*

L'esemplare è uno degli ultimi realizzati nel 1949 e conserva inalterato il design della prima versione, segno della sua *assoluta purezza*.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**FIAT**
Modello / Model :	**8 V**
Carrozzeria / Body :	*Berlinetta*
Anno :	1954
Cilindrata :	1996 cc, 8 cilindri a V (70°)
Potenza :	125 CV
Velocità :	oltre 180 km/h

Cenni Storici :

Nel 1950, la direzione commerciale della Fiat decise di produrre una berlinetta, allo scopo di rilanciare l'immagine sportiva del marchio, utilizzando un potente motore due litri a otto cilindri a V disegnato subito dopo la seconda guerra mondiale e mai prodotto. L'azienda torinese era però impegnata nella definizione di modelli di grande serie (soprattutto la 1400) e la realizzazione dei prototipi fu affidata alla Siata,
L'elegante e aerodinamica carrozzeria fu opera dell'ing. *Fabio Luigi Rapi*.
La produzione, per non disturbare la produzione di serie, avveniva nel reparto "*Carrozzerie Speciali*" del Lingotto.

La vettura ebbe scarso successo commerciale, a causa della limitata esperienza della catena commerciale Fiat a gestire auto di tale costo e prestigio. La FIAT terminò quindi la produzione diretta, ma i gruppi telaio-motore vennero venduti a numerosi carrozzieri come Vignale, Ghia, Bertone, Balbo, Pinfarina, Zagato e Stabilimenti Farina molto attivi all'epoca, che ne fecero *concept car* per esposizioni o modelli esclusi di piccolissima serie, in versioni coupè, barchetta, cabriolet e berlinetta, dato che la rigidità del telaio tubolare portante consentiva qualunque tipo di allestimento.

Soprattutto nella versione realizzata da Zagato, le ottime caratteristiche da auto da competizione ne fecero vetture vincenti in tantissime corse ed è forse l'unico caso di modello sportivo che iniziò a vincere ... dopo essere uscito di produzione.

Gli esemplari furono solo 114, realizzati dal 1952 al 1954.

241

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**FERRARI**
Modello / Model :	**250 MM**
Carrozzeria / Body :	*Pininfarina*
Anno :	1953
Cilindrata :	2.953 cc, 12 cilindri a V (cilindrata unitaria ca. 250 cc)
Potenza :	240 CV a 7.200 giri
Velocità :	250 km/h

Cenni Storici :

Sull'onda del successo della 250 S alla Mille Miglia del 1952, la Ferrari sviluppò una versione ancora più evoluta con carrozzeria opera di Pininfarina; il modello, *una barchetta dal magnifico disegno*, fu presentato al Salone dell'Automobile di Ginevra nel 1953 e fu chiamato 250 MM.

Ne furono prodotti 32 di cui 17 con carrozzeria berlinetta Pininfarina.

L'auto esposta possiede un importante passato sportivo: prodotta nel 1953, appartenne alla Scuderia Ferrari e fu guidata da Giovanni Bracco e Alfonso Rolfo **alla Mille Miglia del 1953**; successivamente, vinse la Trieste Opicina con Franco Cornacchia.

Nello stesso anno fu acquistata da Eugenio Castellotti, il quale partecipò a numerose competizioni in Italia, vincendo la Varese-Campo dei Fiori e la Bolzano-Mendola.

Fu esportata in Argentina dove corse fino al 1955. Rientrò poi in Italia e appartiene a un collezionista toscano

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**MASERATI**
Modello / Model :	**A6G 54**
Carrozzeria / Body :	*Berlinetta Zagato*
Anno :	1954
Cilindrata :	1.985 cc, 6 cilindri in linea
Potenza :	150 CV a 6.000 giri
Velocità :	n/d

Cenni Storici :

Questo modello rappresenta un punto di svolta nella storia Maserati.
La sigla sta ad indicare: A (Alfieri Maserati), 6 (cilindri), G (ghisa, materiale del monoblocco) e l'anno di fabbricazione.

Il motore sei cilindri da 150 CV deriva direttamente da quello installato sulle vetture Sport del Tridente, mentre l'esecuzione della carrozzeria è affidata ad alcuni dei maggiori carrozzieri dell'epoca, tra cui *Zagato* che allestì la straordinaria versione da competizione.

L'esemplare esposto è appunto uno *dei soli 20 "vestiti" dalla celebre carrozzeria milanese*.

Costruita nel 1954, fu venduta a un celebre gentleman driver, Antonio Cicoira il quale nel 1956 partecipò e vinse sul circuito di Montlhéry la celebre 1000 Chilometri di Parigi.

Nel 1957, disputò numerose altre gare tra cui il Gran Premio del Senegal che vinse battendo le più potenti Ferrari 250.

A fine stagione, rientrò alla Maserati e fu utilizzata come vettura ufficiale prima di essere convertita all'uso stradale

MO

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**FERRARI**
Modello / Model :	**225 S**
Carrozzeria / Body :	*Berlinetta Vignale*
Anno :	1951
Cilindrata :	2.717 cc, 12 cilindri (cilindrata unitaria ca. 225 cc)
Potenza :	210 CV a 7200 g/m
Velocità :	n/d

Cenni storici :

Alcuni esemplari del modello 212, furono aggiornati dalla Casa di Maranello, aumentandone la cilindrata a 2715,45 cmc per 210 CV a 7200 g/m. Un autentico mostro di potenza in soli 2250 mm di passo e peso sotto i 1000 kg.

La carrozzeria a berlinetta, una delle *sei costruite*, è della torinese *Vignale*, su disegno del genio *Giovanni Michelotti*, che in quegli anni creò le più belle vetture di Maranello.

Volumi proporzionati, linee semplici e moderne, elementi futuristici come i fari posteriori, sono il tipico esempio delle Ferrari di quegli anni.

La vettura esposta nasce nel 1951 ed è venduta in Francia a Jacques Peron il quale la cederà dopo pochi mesi al corridore transalpino Marius Heyman che esordirà al GP di Casablanca del 1952. Dopo avere partecipato al Concours d'Elegance di Parigi, questa berlinetta Ferrari, gareggerà la celebre maratona automobilistica Liegi-Roma-Liegi dello stesso anno.

Nel 1955 è venduta a Jospeh Ampouliet che si classificherà 7° assoluto alla 12 Ore di Reims e successivamente 1° di categoria alla 1000 Km di Parigi.

Perfettamente restaurata nei minimi dettagli, il suo potente dodici cilindri, ancora oggi fa sentire i brividi a tutti gli appassionati di motori.

173
7·F1

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**LANCIA**
Modello / Model :	**Aurelia G.T. Spider (B24)**
Carrozzeria / Body :	*Spider 2 posti Pininfarina*
Anno :	1956
Cilindrata :	2451 cc 6 cilindri a V stretto
Potenza :	118 a 5300 giri
Velocità :	172 km/h

Cenni Storici :

Per il suo modello più importante del dopoguerra, la Lancia pensò a un'auto che portasse la stessa carica innovativa della Lambda degli anni '20. Dette quindi mano libera ai progettisti, i quali, partendo da un motore V6 stretto con monoblocco in alluminio, disegnarono la meccanica di quel capolavoro che divenne l'Aurelia.

Una meccanica di prim'ordine fu vestita da una elegante carrozzeria per le versioni berlina, denominate nelle varie serie B10, B12, B21, B 22. Fu poi allestita una serie di pianali (B50 - B51 - B52) messi a disposizione dei carrozzieri.

Ma fu Pininfarina che seppe interpretarla al meglio e, insieme alla elegantissima e moderna coupé Aurelia G.T (B20), disegnò la mitica *Aurelia Spider*.

Uno dei capolavori senza tempo del design automobilistico.

La versione qui esposta è una rara Spider con vetro panoramico a cui seguì la più nota e diffusa Convertibile (immortalata da Vittorio Gassman nel film "*Il Sorpasso*").

Tra Spider e Convertibile, Lancia e Pininfarina produssero 761 B24 dal 1955 al 1959

Anni Cinquanta
la rinascita
12-PI

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '50

Marca / Producer :	**ALFA ROMEO**
Modello / Model :	**Giulietta Spint**
Carrozzeria / Body :	*Bertone*
Anno :	1955
Cilindrata :	1290 cc, bialbero 4 cilindri in linea
Potenza :	65 CV a 6300 giri
Velocità :	165 km/h

Cenni Storici :

Quello della Giulietta Sprint è un caso singolare nell'industria automobilistica; *infatti, la versione sportiva uscì prima della berlina.*

La Sprint fu presentata nell'aprile del 1954, un anno esatto prima della berlina. Filante, elegante e al tempo stesso aggressiva, fu immediatamente un successo in tutto il mondo. La definizione del design si deve al fiorentino *Franco Scaglione*, grazie allo sviluppo di un'idea del Centro Stile Alfa Romeo e di Felice Mario Boano, mentre l'esecuzione fu della Carrozzeria Bertone, presso cui il designer prestava la sua opera in qualità di *free - lance.*

Il successo fu *ampiamente superiore alle aspettative*, cogliendo Bertone – fino ad allora dedicato a produzioni limitate – alla sprovvista. Si narra che in quei mesi si sentisse in tutta Torino il martellare dei tantissimi artigiani battilastra, cui Bertone aveva affidato la realizzazione della lamiere da assemblare, operazione che per i primi esemplari avveniva in modo del tutto manuale. Successivamente, la carrozzeria si sviluppò modificando i metodi costruttivi resi più attuali da moderne attrezzature.

Alla Sprint si affiancò nel 1956 la Sprint Veloce, alleggerita e potenziata nella meccanica, destinata alle competizioni.

Della Giulietta Sprint furono prodotti 27.147 esemplari. La stessa carrozzeria Giulietta Sprint, nel 1962 - e nella nuova denominazione Giulia Sprint - fu dotata del motore 1600, in attesa che uscisse la più moderna Giulia Sprint GT.

Il modello esposto, *assai raro, appartiene alla prima versione,* la più affascinante della lunga evoluzione stilistica e tecnica cui la vettura fu sottoposta, terminando la propria carriera nel 1965 con la nuova denominazione 1300 Sprint, adottata nel 1963 quando, in seguito alla cessazione del modello avvenuta l'anno prima, la clientela aveva preteso che la mitica Giulietta tornasse in produzione.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '60

Marca / Producer :	**FIAT**
Modello / Model :	**Dino Spider 2000**
Carrozzeria / Body :	*Spider due posti Pininfarina*
Anno :	1967
Cilindrata :	1.987 cc , 6 cilindri a V (Ferrari)
Potenza :	160 CV a 7200 giri
Velocità :	superiore ai 210 km/h

Cenni Storici :

Tre grandi firme italiane per un'auto bellissima e performante : Ferrari per il motore 6 cilindri a V, FIAT per il pianale ed il resto della meccanica e Pininfarina per il disegno e la produzione. Analogo connubio, ma con Bertone, portò alla Dino Coupè, altrettanto affascinante.

La *Dino* Fiat nacque da un accordo tra la Fiat e la Ferrari, originato dall'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 (made in Maranello), venne deliberata la produzione di più abbordabili (anche se sempre costose) versioni a marchio Fiat. In realtà, la condivisione tecnica tra le "Dino" della Ferrari e quelle Fiat era limitata al motore V6.

L'impostazione tecnica era totalmente diversa e, sulle Fiat, piuttosto classica: motore anteriore, trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, retrotreno a ponte rigido. 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 (e non era un caso, visto che derivava da alcuni bozzetti che lo stilista aveva presentato proprio alla Casa di Maranello). Oltre che del design Pininfarina si occupò anche della costruzione del modello presso i suoi stabilimenti.

L'esuberante motore V6 da 1.987 cc, era tutto in alluminio e dotato di distribuzione a 4 alberi a camme in testa (2 per bancata). Nel 1969 la cilindrata del motore, che adottò basamento in ghisa (la testa rimase in alluminio), crebbe a 2.418 cc (180 CV).

Una Fiat Dino Spider di colore nero è l' auto dello spaccone Enzo (alias Carlo Verdone) nel film *Un sacco bello* (1980)

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '60

Marca / Producer :	**DINO (Ferrari)**
Modello / Model :	**206 GT**
Carrozzeria / Body :	*Coupè due posti, motore centrale (Bertone)*
Anno :	1970
Cilindrata :	1.986 cc , 6 cilindri a V
Potenza :	180 CV
Velocità :	235 Km/h

Cenni Storici :

Quando nacque il figlio di Enzo Ferrari, *Alfredo (detto Dino),* il suo destino era quasi certo. Sarebbe stato difficile deviare dal percorso che suo padre Enzo aveva immaginato per lui, ma riuscì comunque a fuggire dalla sua grande ombra per dare il nome a una lunga serie di motori e automobili che insieme alla Fiat cambiò la storia automobilistica Ferrari. Durante la prima metà degli anni '50, prima della malattia, Dino lavorò insieme ad altri ingegneri Ferrari (come Aurelio Lampredi) sui motori V6. Ammalatosi nel 1955 morì nel giugno 1956 a solo 24 anni.

Enzo, disperato, *decise di nominare "Dino" ogni motore V6 prodotto dalla Ferrari*. L'ingegnere Jano proseguì il lavoro e durante lo stesso 1956 il primo motore V6 fu messo al banco prova della fabbrica. L'anno successivo vide la prima macchina con motore Dino correre. Era il Tipo 156 con motore a V di 65° e cilindrata di 1498 cc.

Dino diede così inizio a una lunga storia di vetture da corsa e stradali con numerose partecipazioni a gare di ogni tipo.

La decisione che la F.I.A. prese nel 1964 per la stagione 1967, fu forse il momento più significativo nella storia della Dino. Le nuove regole specificavano che, da quell'anno, le vetture di Formula 2 sarebbero state equipaggiate con motori già omologati su vetture di serie, costruite in almeno 500 esemplari. All'epoca, la Ferrari non aveva le risorse (o la volontà) di creare una macchina stradale in tale quantità in quanto produceva in piccola serie, manualmente, e la principale attività era quella di correre (e vincere).

La Ferrari volle anche dare origine a una macchina stradale allo scopo di usare questo nuovo motore e commissionò a Pininfarina la progettazione.

Dopo il prototipo Dino Berlinetta Speciale (presentato la prima volta al Salone di Parigi nel 1965), Aldo Brovarone disegnò le bellissime Dino 206 GT, con lo stesso motore dell'omologa FIAT ma con potenza portata a 180 CV.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '60

Marca / Producer :	**BIZZARRINI**
Modello / Model :	**GT Strada**
Carrozzeria / Body :	*Coupè due posti*
Anno :	1965 - 1968
Cilindrata :	5358 cc, 8 cilindri a V
Potenza :	365 Cv
Velocità :	280 km/h

Cenni Storici :

L'ingegner Giotto Bizzarrini, *geniale progettista di tante auto performanti per Alfa Romeo, Ferrari, Iso Rivolta e Lamborghini*, nel 1964 decide di fondare una propria azienda in via Lulli, a Livorno. Nacque così la Prototipi Bizzarrini, divenuta poi Bizzarrini S.p.a. nel 1966, avventura che terminò nel 1969.

La Bizzarrini "5300 GT Strada", prodotta in soli *133 esemplari* tra il 1964 e il 1968, rappresenta la materializzazione del concetto di coupé ad alte prestazioni secondo l'ingegner Giotto Bizzarrini. La vettura è caratterizzata dalla ricerca quasi ossessiva della migliore distribuzione dei pesi, tanto che il motore, un otto cilindri a V di 5.358 cc, è praticamente collocato nell'abitacolo. Impressionante anche la drastica eliminazione di tutti i pesi superflui: il costruttore in un primo tempo era restio perfino a montare le bocchette per la ventilazione e il rivestimento in pelle del tunnel centrale.

La carrozzeria della "5300 GT Strada" veniva costruita dalla carrozzeria Sports Cars di Modena con componenti del telaio della Iso Rivolta assemblati da Marchesi e Bonora. Per il motore, Bizzarrini si affidò ad un potente propulsore 8V Chevrolet Corvette, opportunamente elaborato.

La posizione di guida non è regolabile, perché veniva fissata in fabbrica, prima della consegna, sulla base delle misure del proprietario.

Nata per correre, la "GT Strada" è capace di viaggiare anche ad andature ridotte. Su strada, comunque, è meglio tener d'occhio il tachimetro: questa "5300" che sa essere così educata, *possiede 365 CV e arriva a cento all'ora in meno di sette secondi.*

La generosa coppia motrice rende persino facile la guida anche in città.

Se poi avete fegato (e siete in pista), potete farla volare sino ai 280 orari !

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '70

Marca / Producer :	**DE TOMASO**
Modello / Model :	**DeTomaso Montella** (prima denominazione "*Pantera II 7x*")
Carrozzeria / Body :	*coupè 2 posti (Ghia, modello unico)*
Anno :	1973 (e successivi 1975 /1976)
Cilindrata :	5.763 cc, 8 cilindri a V
Potenza :	330 CV
Velocità :	ca. 270 Km/h

Cenni Storici :

La "Pantera" nacque alla fine del 1969 quando la Ford Motor Company – su forte input di *Lee Iacocca* - commissionò a *Alejandro De Tomaso* una vettura a motore centrale ad elevate prestazioni per conseguire il duplice risultato di sfruttare commercialmente in Europa i risultati sportivi ottenuti con la "GT 40" e contrastare il successo ottenuto dalla Corvette (General Motors) sul mercato USA.

La De Tomaso (che dal 1964 aveva iniziato a produrre vetture sportive) partì dallo schema tecnico della sua "Mangusta" affidando a Tom Tjaarda il disegno. Per la meccanica, Giampaolo Dallara scelse una carrozzeria monoscocca e per il motore, naturalmente, un potente V8 Ford *Cleveland* di 5.763 cc che, alimentato da un grosso carburatore quadricorpo Holley, erogava 330 CV. Nacque quindi la "Pantera", una coupè a due posti a motore centrale dall'impostazione molto sportiva. La Pantera era assemblata negli stabilimenti della Vignale, all'epoca di proprietà della De Tomaso. La commercializzazione cominciò nella primavera del 1971.

Proprio in quegli anni, però, iniziò la prima grossa crisi petrolifera e l'interesse dei consumatori per le potenti – ma assetate – vetture sportive (e non solo) calò bruscamente, tanto che la Ford informò De Tomaso che la loro collaborazione sarebbe terminata nel 1974. Per convincere Lee Iacocca a proseguire nella *joint venture* con la casa italiana, Alejandro De Tomaso commissionò alla Ghia (allora di sua proprietà) il prototipo di una nuova Pantera. Il design fu curato ancora da Tom Tjaarda.

Ne nacque *un prototipo* – dal nome Pantera II 197x (o 7x) – con colorazione bianco perla, che fu esposto in varie occasioni negli Usa nel 1973, ma la Ford non se la sentì di proseguire nella produzione di queste potenti vetture.

Nel 1975 la *concept car* –rimasta esemplare unico - tornò in Italia e la Ghia apportò delle modifiche (anche il colore che diventò l'attuale bronzo) e cambiò nome divenendo "*De Tomaso Montella*".

Fu quindi acquistata da un appassionato americano dove è rimasta fino al 2007, quando è tornata in Italia, anche per ricordare quegli anni (di "austerità", come si diceva allora) che decretarono la fine di tante bellissime vetture, con la sola colpa di avere tanti – ma assetati – cavalli sotto il cofano.

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Anni '80

Marca / Producer :	**FERRARI**
Modello / Model :	**Testarossa**
Carrozzeria / Body :	*Coupè due posti*
Anno :	1985 - 1992
Cilindrata :	4.943 cc, 12 cilindri boxer (contrapposti)
Potenza :	390 cavalli 6300 giri
Velocità :	oltre 290 km/h

Cenni Storici :

Auto-icona degli anni degli "juppies". Elegante e aggressiva, un bolide che non passava inosservato. Affascinanti le prese d'aria laterali che fecero scuola negli anni a seguire. Dentro l'immenso cofano, un 12 cilindri boxer.

La Testarossa fu un modello che prese il nome direttamente dalla storia dell'azienda, la sua denominazione derivava infatti dalla serie vincente di vetture sport 500 e 250 Testa Rossa, macchine da competizione che dominarono sui circuiti verso la fine degli anni Cinquanta. Testa Rossa si riferiva al colore con il quale erano dipinti i coperchi degli alberi a camme dei modelli da competizione. Naturalmente, la vettura più moderna che ne ereditò il nome seguì la tradizione, ed ebbe i coperchi degli assi a camme dipinti di rosso.

La Testarossa fece il suo debutto nelle scintillanti sale del night club Lido, a Parigi nella serata inaugurale del Salone di Parigi 1984. Un selezionato gruppo di giornalisti e ospiti fu invitato a un galà di presentazione, prima del lancio ufficiale al pubblico che sarebbe avvenuto il giorno successivo.

La linea, disegnata da Pininfarina, si presenta visivamente con un musetto a cuneo da dove i parafanghi anteriori proseguono con uno stilema a linee parallele - che divenne la caratteristica distintiva della vettura - estendendosi ai profondi pannelli porta, che crescono in ampiezza verso la fine della loro parte posteriore prima di fondersi con gli ampi parafanghi del retrotreno. Sul pannello posteriore, una griglia di elementi orizzontali di color nero satinato che copre tutta la coda, sotto la quale si trovano i gruppi ottici posteriori di forma rettangolare.

La ragione dell'ampia carrozzeria posteriore e dei profondi pannelli porta, sta nella presenza dei radiatori dell'acqua montati sui due lati: questi ricevono l'aria per il raffreddamento attraverso opportune prese ricavate nelle portiere.

Il motore fu il primo *dodici cilindri boxer in configurazione a quattro valvole per cilindro* inserito sotto il cofano di una Ferrari stradale.

Il modello rimase in produzione con minime variazioni estetiche per sette anni. Il numero di esemplari prodotti fu 7.177.

l'innovatività tutta italiana

Club Auto Moto d'Epoca Toscano

Marca / Producer :	**ISO RIVOLTA**
Modello / Model :	**Isetta** "*monovolume*", due posti con unica portiera anteriore
Anno :	1954
Cilindrata :	236 cc (motore motociclistico, due cilindri, due tempi)
Potenza :	9,5 CV a 3.000 giri
Velocità :	80 km/h

Cenni Storici :

Erano gli anni del secondo dopoguerra, l'Italia si rimetteva in moto e cresceva l'esigenza di mezzi di locomozione economici, ma versatili.

Nel 1948, l'ingegner *Renzo Rivolta* decise di affiancare alla sua produzione di frigoriferi (*IsoThermos*) anche quella delle moto e degli scooter.
Nacquero così gli *Isomoto*, originalissimi come design e meccanica, ma con l'avvento della motorizzazione di massa, la Iso decise di entrare nel difficile mercato delle auto utilitarie, sfidando la posizione pressoché monopolistica della FIAT. Lo fece anche in questo caso in modo originale e, invece di incaricare degli ingegneri automobilistici, *scelse due ingegneri aeronautici*, Ermenegildo Preti e Pierluigi Raggi del Politecnico di Milano.

L'obiettivo era quello di sviluppare una vettura a due posti di basso costo, che impiegasse un suo motore motociclistico. Nacque l'Isetta, la cui struttura e forma caratteristica (a capsula) rivelava immediatamente *l'origine aeronautica dei progettisti*. Assolutamente originale la disposizione delle 4 ruote (con le posteriori gemellate). L'unica portiera si apriva come il *cockpit* di un aereo, ruotando il volante per far entrare i due passeggeri. Ne fu prodotta anche una versione camioncino e un rimorchietto.

L'Isetta si rivelò anche inaspettatamente veloce, partecipando alle Mille Miglia del 1955 con quattro vetture dove vinse la sua classe.

Non ebbe gran successo in Italia, con l'arrivo della Fiat 600 e poi della Fiat 500, offerte a prezzi molto inferiori alla Isetta e più comode. La Isetta fu prodotta in soli 1.500 esemplari.

Se in casa nostra il coraggio di Rivolta e dei suoi ingegneri non fu premiato, la Isetta ebbe successo all'estero. In Germania soprattutto, dove fu costruita in grandi volumi su licenza *dalla BMW, la quale, proprio grazie alla Isetta, scampò al fallimento* negli anni della ricostruzione e poté gettare le basi del colosso che è oggi; e tutto questo anche grazie a un simpatico ovetto voluto da un fabbricante di frigoriferi e progettato da ingegneri aeronautici.

La presenza di questa vetturetta accanto alle "Bellissime Italiane" vuole significare il valore del lavoro italiano, del *made in Italy*, che nel tempo si è sempre distino per qualità. Anche nell'immediato dopo guerra, quando le poche risorse disponibili non favorivano certo ricerca tecnica e innovazione.

SicurTek
SALA VIDEO

SicurTek
SALA VIDEO