LE GRANDI RACCOLTE PER LA GIOVENTÙ

Sped. in abb. post. Gr. III - Pubbl. Inf. 70%

Supplemento al N. 4

APRILE 1971

STORIA dell' AUTOMOBILE

figurine

EDIZIONI PANINI MODENA

LE GRANDI RACCOLTE PER LA GIOVENTÙ

Supplemento al N. 4 Aprile 1971

Spedizione in abbonam. postale - Gruppo III/70

Direttore responsabile:
GIUSEPPE PANINI

Reg. Tribunale di Modena N. 433 del 27-11-1965.
Direzione e Amministrazione: Edizioni Panini - Viale E. Po, 380 - Modena - Tel. 21.82.24 (3 linee)
C.A.P. n. 41100

STORIA dell'AUTOMOBILE

Stampa: Litografia ARBE - Modena
Centro Poligrafico Editoriale
Viale Emilio Po, 392 - Tel. 21.92.07

LE RACCOLTE "PANINI„ SI COMPLETANO SEMPRE

E' nostro vivo desiderio che tutti i collezionisti completino agevolmente le nostre raccolte e in tal senso ci siamo sempre adoperati affinché la distribuzione delle figurine avvenisse in modo uniforme ed assortito. Tuttavia, per agevolare coloro che per un qualsiasi motivo non fossero riusciti nell'intento, si possono richiedere al nostro indirizzo le figurine e gli scudetti mancanti delle passate raccolte, alle seguenti condizioni:

RACCOLTE SPORTIVE: «Calciatori» (dal 1961/62 al 1969/70) «Campioni dello Sport» (dal 1966/67 al 1970/71).

L. 5 per ogni figurina
L. 25 per ogni scudetto
L. 1000 per ogni raccolta completa

RACCOLTE DIDATTICHE E VARIETA': «Cantanti» 1968 e 1969, «La Terra», «Uomini illustri», «L'Italia», «Risorgimento», «Mexico 70».

L. 10 per ogni figurina
L. 25 per ogni stemma o vignetta
L. 2000 per ogni raccolta completa

La presente offerta ha valore unicamente per le raccolte arretrate e non si riferisce a raccolte attualmente in vendita. I relativi importi si possono inviare in francobolli, a mezzo vaglia postale oppure mediante versamento sul conto corrente postale numero 8/27549 intestato a: **Edizioni Panini - 41100 Modena.** Qualunque sia la forma prescelta, si raccomanda di scrivere chiaramente ciò che si desidera e l'indirizzo completo del richiedente.

STORIA dell' AUTOMOBILE

SOMMARIO

ORIGINI . . . . . pag. 1
AUTOMOBILI A VAPORE . . . . . » 2
AUTOMOBILI ELETTRICHE . . . . . » 3
ANZIANE . . . . . » 4
PIONIERI, INVENTORI E COSTRUTTORI . . . . . » 6
VETERANE . . . . . » 11
STABILIMENTI . . . . . » 17
LE PARTI DELL'AUTOMOBILE . . . . . » 18
I QUATTRO TEMPI DEL MOTORE . . . . . » 20
AUTOMOBILI GRAN TURISMO E SPORT . . . . . » 21
MANIFESTI . . . . . » 24
AUTOMOBILI MODERNE . . . . . » 26
AUTO DA CORSA E PILOTI . . . . . » 38
LE AUTO DEI PRIMATI . . . . . » 46
DRAGSTERS . . . . . » 48
FUORISTRADA . . . . . » 48
BUGGIES . . . . . » 48

NOTE TECNICHE

CILINDRATA — Espressa in centimetri cubici, si ottiene moltiplicando il volume di un cilindro per il numero dei cilindri di un motore.

CAVALLO VAPORE — Unità per misurare la potenza delle macchine, corrisponde alla forza necessaria per innalzare un chilogrammo a m 75 di altezza o kg 75 ad un metro di altezza.

VETTURE DI GRAN TURISMO DI SERIE — A due posti, costruite in serie limitata per una clientela che cerca migliori prestazioni e il massimo conforto. Devono essere fabbricate in non meno di 1000 esemplari, in dodici mesi consecutivi.

VETTURE DI GRAN TURISMO SPECIALE — A due posti, costruite in piccola serie, possono essere adattate per le competizioni sportive. Devono essere fabbricate in non meno di 500 esemplari, in dodici mesi consecutivi.

VETTURE SPORT — Macchine di alte prestazioni, adatte a competizioni, ma che devono possedere tutti gli elementi previsti per i veicoli circolanti. Devono essere fabbricate in non meno di 25 esemplari, in dodici mesi consecutivi.

VETTURE SPORT PROTOTIPI — Macchine da competizione sperimentali costruite per corse di velocità e durata in circuito. Per la loro utilizzazione su strada si devono applicare tutti gli elementi richiesti per i veicoli circolanti.

F 1 — Formula internazionale n. 1. Vettura da corsa monoposto con motore della cilindrata massima di cmc 3000, o cmc 1500 con compressore. Peso minimo kg 530. Validità sino al 31 dicembre 1972.

F 2 — Formula internazionale n. 2. Vettura da corsa monoposto con motore da non più di 6 cilindri, cilindrata minima di cmc 1300 e massima cmc 1600. Peso minimo kg 450. Validità sino al 31 dicembre 1971. Dall'1 gennaio 1972 la cilindrata massima verrà portata a cmc 2000.

F 3 — Formula internazionale n. 3. Vettura da corsa monoposto con motore di non più di 4 cilindri. Cilindrata massima cmc 1000. Validità sino al 31 dicembre 1971. Dall'1 gennaio 1972 la cilindrata massima verrà portata a cmc 1600.

I dati riguardanti i pesi e le velocità segnati nei testi sono indicativi.

ABBREVIAZIONI

A.C. = Auto Club
cmc = centimetri cubici
CV = cavallo o cavalli vapore
F. = Formula
F 1 = Formula 1
F 2 = Formula 2
F 3 = Formula 3
F.I.A. = Federazione Internazionale dell'Automobile
G.P. = Gran Premio
kg = chilogrammi
km = chilometri
km/h = chilometri orari

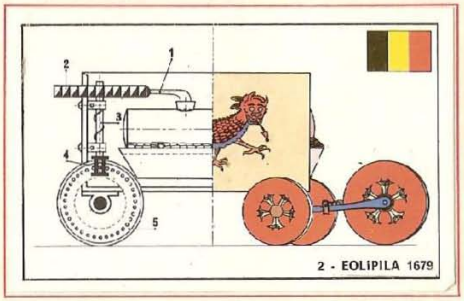
FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

ORIGINI

Il veicolo detto automobile, cioè mosso da una energia meccanica, non poteva essere costruito finché non fosse stata trovata questa energia, cioè il motore. Il complesso di organi meccanici che costituiscono l'autoveicolo con funzioni specifiche, e cioè forza motrice, organi di direzione, trasmissione, sospensione e alimentazione, è dovuto a studi ed esperienze particolari effettuati in fasi successive da diverse persone che, in più di qualche caso, partivano dai medesimi principi, all'insaputa l'una dell'altra. Partendo dall'eolipila di Erone d'Alessandria (130 a. C.) al cui principio doveva ispirarsi Newton, si giunge alla fervida fantasia di Ruggero Bacone, filosofo e scienziato inglese, che nel 1244 immaginava carri che si muovevano da soli sulle strade. Egli non ha lasciato nessun studio di meccanica, ma ha profetizzato l'avvento dell'autoveicolo. Nei primi tempi moderni troviamo tentativi caratteristici di locomozione sfruttando l'energia del vento. Per una prima notizia intorno ad un tentativo di autolocomozione a vapore bisogna risalire a Denis Papin (Blois 1647 - Londra 1714), ma dei suoi studi e lavori non sono rimasti né disegni né modelli. Bisogna però giungere al 1770 per trovare un autoveicolo degno di questo nome, il carro a vapore di Cugnot, e da quel momento ha inizio la «storia dell'automobile».

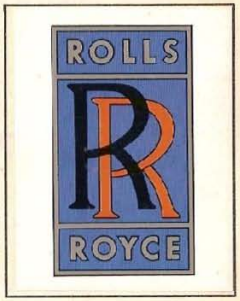
1 - CARRO AUTOMOTORE ITALIA 1465

Costruito da Roberto Valturio (Rimini 1405-1475), era munito di due ventole a quattro pale che, mediante la forza del vento, trasmettevano il moto ad una serie di ingranaggi collegati alle ruote di trazione.

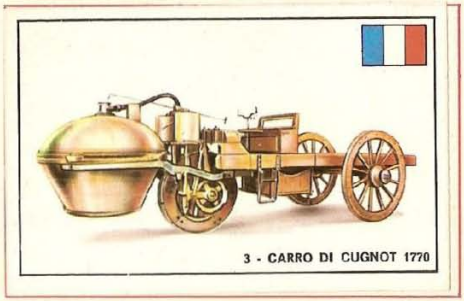


2 - EOLIPILA BELGIO 1679

Costruita in Cina dal belga Padre Verbiest. Un getto di vapore prodotto dal calore delle braci (1) azionava una turbina orizzontale (2) che a mezzo di un albero a pignone (3-4) ingranava una ruota dentata motrice (5).

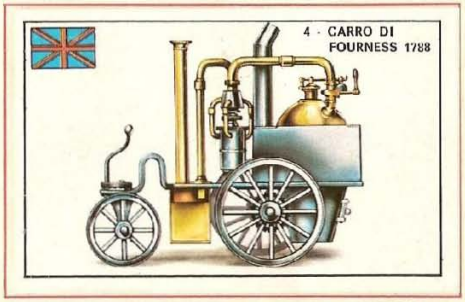


ROLLS-ROYCE
GRAN BRETAGNA



3 - CARRO DI CUGNOT FRANCIA 1770

E' il primo veicolo motorizzato, dovuto all'opera di Joseph Cugnot. Munito di caldaia a vapore con due pistoni funzionanti in cilindri verticali, il movimento era trasmesso alla ruota anteriore mediante una biella.



4 - CARRO DI FOURNESS GRAN BRETAGNA 1788

Vettura a vapore progettata da Robert Fourness di Halifax. Era dotata di motore a tre cilindri con ricupero di vapore. La trasmissione, ad ingranaggi, agiva, per le curve, su una sola ruota motrice.

PANHARD-LEVASSOR
FRANCIA

AUTOMOBILI A VAPORE

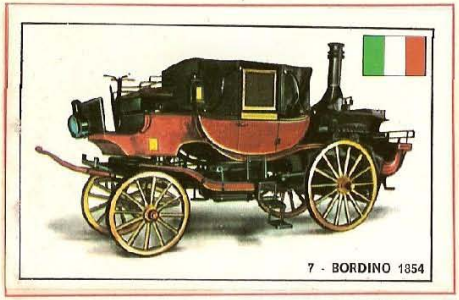
Prima dell'avvento del motore a scoppio, la locomozione stradale si valse ampiamente di motrici a vapore. Da Cugnot (1770), per circa un secolo e mezzo fu un susseguirsi di costruzioni che dovevano avere il maggior sviluppo nel campo dei pubblici servizi. Dopo il 1910 la propulsione a vapore non fece altri progressi, fino a scomparire quasi completamente intorno al 1920.

5 - Carro anfibio «ORUKTOR AMPHIBOLIS» USA 1804

Non trovando un finanziatore per la costruzione di una vettura a vapore, Oliver Evans (1755 - 1819) applicò ad una draga due assali a 4 ruote collegandoli con una catena al volano del motore a vapore.

6 - VETTURA DI HANCOCK GRAN BRETAGNA 1833

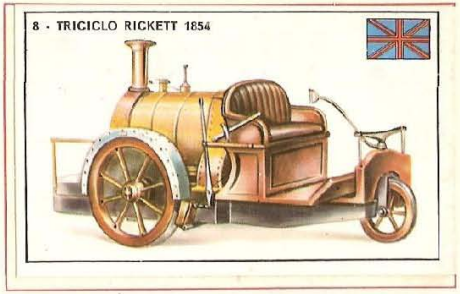
L'inglese Walter Hancock (1799 - 1852) costruì la diligenza a vapore « Enterprise », quinto modello delle sue realizzazioni nel campo della locomozione stradale. La vettura portava 14 passeggeri alla media di km/h 18.



7 - BORDINO ITALIA 1854

Il capitano del genio Virginio Bordino (1804 - 1879) nel 1854 approntò una carrozza con generatore a vapore, applicando nella parte posteriore la caldaia e nella parte inferiore un motore a 2 cilindri.

LANCIA ITALIA



8 - TRICICLO RICKETT GRAN BRETAGNA 1854

Lo scozzese Thomas Rickett realizzò dal 1854 al 1858, in tre esemplari, un triciclo a vapore a due posti con caldaia orizzontale. Grazie ad un dispositivo a due marce poteva superare salite di notevole pendenza.

9 - LA MANCELLE FRANCIA 1878

Un geniale costruttore di Le Mans, Amédée Bollée padre (Le Mans 1884 - 1917), realizzò questa vettura a vapore. Prodotta poi in serie presentava alcune innovazioni nella sospensione anteriore e nello sterzo.

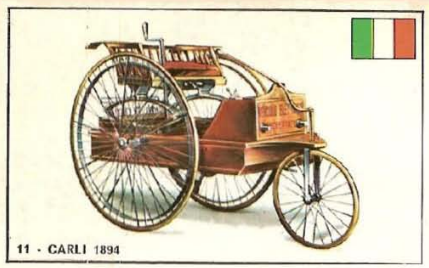
CITROËN (I) FRANCIA

10 - WHITE USA 1901

Negli anni fra il 1900 e 1911 la White Company di Cleveland costruì una serie di veicoli a vapore. Il modello qui raffigurato era dotato di un motore a due cilindri posto sotto il pavimento, con trasmissione a catena.

AUTOMOBILI ELETTRICHE

La lotta contro il motore a benzina venne per qualche tempo sostenuta, intorno alla fine del secolo scorso, anche dall'automobile elettrica, ma con scarso successo. Le costruzioni sono state riprese in questi anni per tentare di risolvere il problema della circolazione urbana e in diverse nazioni sono stati presentati dei prototipi per la realizzazione della vetturetta da città con motore elettrico, avente un'autonomia di circa 100/120 chilometri.

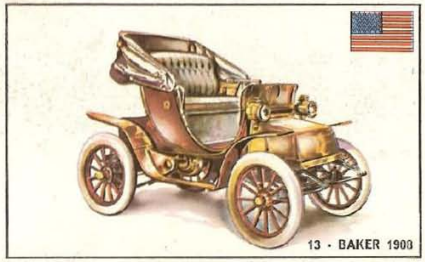


11 - CARLI ITALIA 1894

Vetturetta elettrica costruita dal conte Giuseppe Carli a Castelnuovo di Garfagnana (Lucca). Pesava Kg 140 e la forza motrice era fornita da una batteria con una autonomia di dieci ore di marcia.

12 - MORRIS & SALOM USA 1894

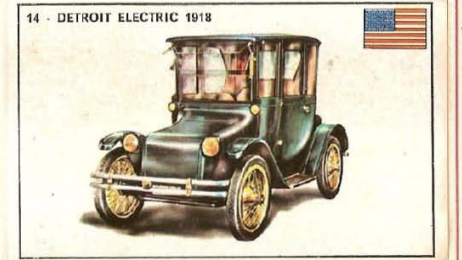
Vettura elettrica denominata « Electrobat » che entrò in circolazione a Filadelfia nel 1894. Aveva due motori applicati alle ruote anteriori, autonomia da Km 80 a 160, secondo le condizioni delle strade.



13 - BAKER USA 1908

La Baker Motor Wehicle Co. di Cleveland fu, dal 1899 al 1916, una delle società più importanti per la costruzione di vetture elettriche. Questo modello raggiungeva la velocità di km/h 30 con autonomia di km 80.

RENAULT FRANCIA



14 - DETROIT ELECTRIC USA 1918

La Detroit Electric Car Co., fondata nel 1907, costruì auto elettriche sino al 1918. Il modello riprodotto non presentava nella carrozzeria alcuna differenza con gli analoghi tipi di vetture a benzina.

15 - PEUGEOT FRANCIA 1940

Vetturetta che rappresentò per la Casa un tentativo nella costruzione di vetture azionate da motore elettrico. Aveva un'autonomia di Km 80 e raggiungeva la velocità di km/h 30. La produzione fu però di pochi esemplari.

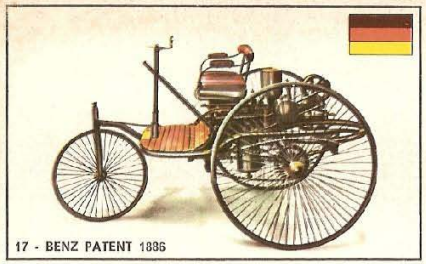
ROLLAND & PILAIN FRANCIA

16 - URBANINA ITALIA 1965

Nata come vetturetta da città, su progetto di Piero Bargagli e Narciso Cristiani, è dotata di motore elettrico Bosch da 1000 watt. Ha un'autonomia di Km 90 e raggiunge la velocità di km/h 50.

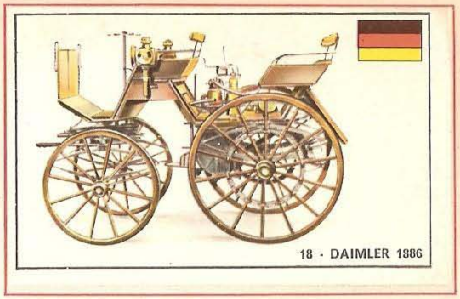
ANZIANE

I primi costruttori di autoveicoli erano ancora influenzati dalle carrozze a cavalli alle quali applicavano, con minime trasformazioni, il motore ed il sistema di trasmissione. In quei periodo dominò la vettura aperta, senza portiere e senza parabrezza giudicato pericoloso per eventuali rotture.
Solo il classico mantice ed un grembiule di tela impermeabile costituivano un riparo contro la polvere e le intemperie, costringendo i passeggeri a proteggersi con indumenti tali da farli sembrare esseri apocalittici.


17 - BENZ PATENT 1886

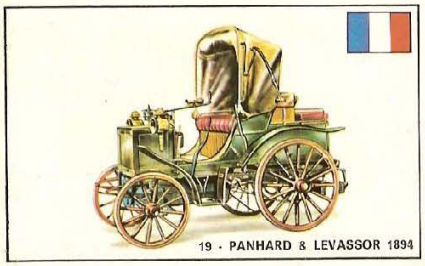
17 - BENZ PATENT GERMANIA 1886

Karl Benz realizzò nel 1886 il suo primo autoveicolo, un triciclo a due posti con motore posteriore a un cilindro orizzontale. La vettura, del peso di circa Kg 300, non aveva né frizione, né cambio.


18 - DAIMLER 1886

18 - DAIMLER GERMANIA 1886

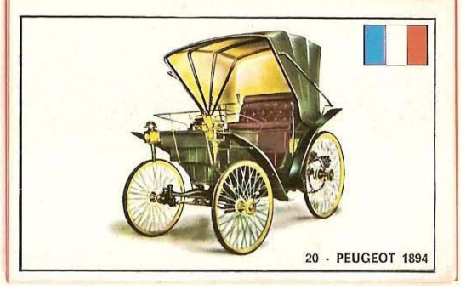
Dopo aver iniziato nel 1883 a costruire motori leggeri a benzina, Gottlieb Daimler con il suo collaboratore Maybach realizzò nel 1886 la prima vettura con motore posteriore a un cilindro verticale.


19 - PANHARD & LEVASSOR 1894

19 - PANHARD & LEVASSOR FRANCIA 1894

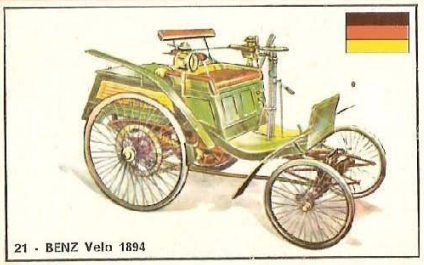
René Panhard ed Emile Levassor, dopo aver costruito autovetture provviste di motori Daimler, posero in produzione questo modello. Era munito di motore Phenix a due cilindri verticali paralleli.

BENZ GERMANIA


20 - PEUGEOT 1894

20 - PEUGEOT FRANCIA 1894

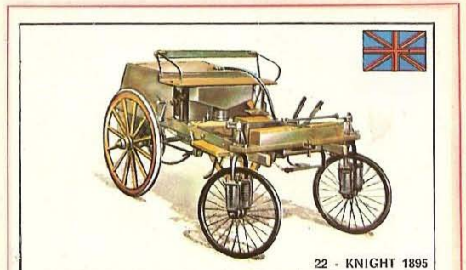
Vettura fornita di motore posteriore Panhard, licenza Daimler, due cilindri verticali a V, cambio a 4 marce e retromarcia, trasmissione a catena. La Casa produsse 29 macchine nel 1893 e 40 nel 1894.


21 - BENZ Velo 1894

21 - BENZ modello VELO GERMANIA 1894

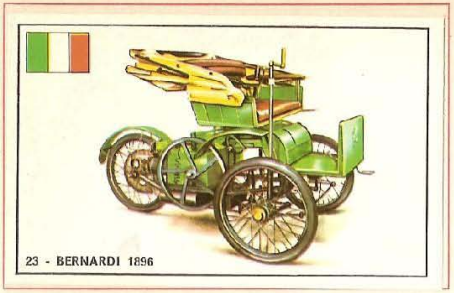
Lanciata nel 1894, rappresentò il primo sforzo verso la realizzazione della vettura popolare. Motore posteriore ad un cilindro, cambio a 2 marce avanti senza retromarcia, trasmissione a catena, peso circa kg 250.

FIAT (I) ITALIA


22 - KNIGHT 1895

22 - KNIGHT GRAN BRETAGNA 1895

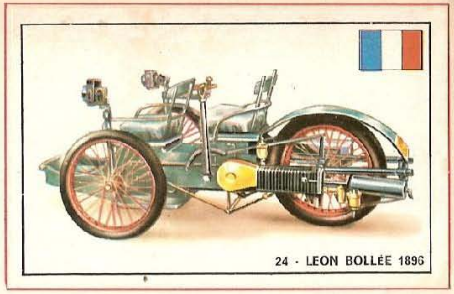
E' la prima vettura inglese a benzina, costruita da Henry Knight, che in precedenza si era dedicato alla realizzazione di veicoli a vapore. Motore posteriore orizzontale ad un cilindro, trasmissione a cinghia.



23 - BERNARDI ITALIA 1896

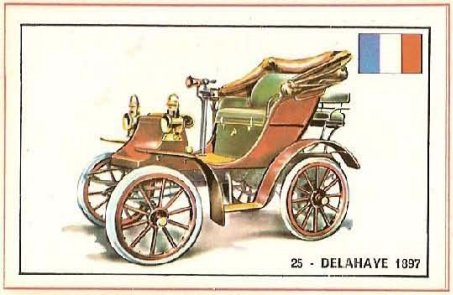
Enrico Bernardi, scienziato e pioniere della motorizzazione, progettò e realizzò nel 1894 la prima vettura italiana a benzina. Motore a 1 cilindro orizzontale, valvole in testa, tre ruote (2 anteriori ed 1 posteriore).

OLDSMOBILE USA



24 - LÉON BOLLÉE FRANCIA 1896

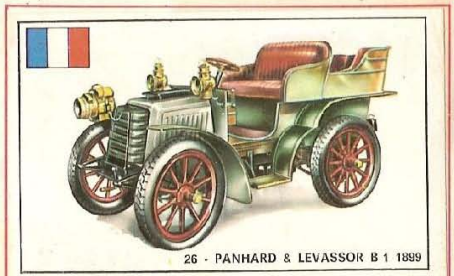
Léon Bollée (Le Mans 1870-Neuilly 1913) brevettò nel 1895 il triciclo qui riprodotto, che al suo apparire fece grande impressione. Motore posteriore a 1 cilindro orizzontale, trasmissione a cinghia. Velocità Km/h 60.



25 - DELAHAYE FRANCIA 1897

Risalgono al 1895 le prime realizzazioni di Emile Delahaye, ingegnere ferroviario, nel campo della motorizzazione. Questo modello del 1897, con motore posteriore a 2 cilindri, aveva una velocità massima di Km/h 30.

MERCEDES GERMANIA



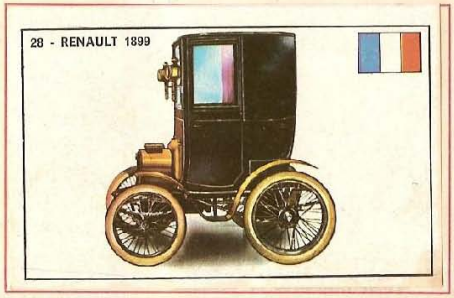
26 - PANHARD & LEVASSOR mod. B 1 FRANCIA 1899

Derivato dal modello che nel 1898 aveva vinto la Parigi-Amsterdam-Parigi percorrendo Km 1430 ad una media di oltre Km/h 43. Motore anteriore a 4 cilindri, cambio speciale a 4 marce e retromarcia.

27 - FIAT modello CV 3,5 ITALIA 1899

La Fabbrica Italiana Automobili, costituita a Torino l'11 luglio 1899, iniziò la sua produzione con questa vettura, progettata dall'ing. Faccioli. Motore posteriore a 2 cilindri, 3 marce avanti senza retromarcia.

DE DION & BOUTON FRANCIA



28 - RENAULT FRANCIA 1899

Vettura progettata e realizzata da Louis Renault. Motore anteriore a 1 cilindro, cambio di nuova concezione con 3 marce avanti e retrom., trasmissione a cardano. E' la prima guida interna apparsa sul mercato mondiale.

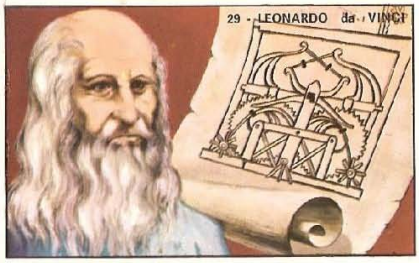
PIONIERI, INVENTORI E COSTRUTTORI

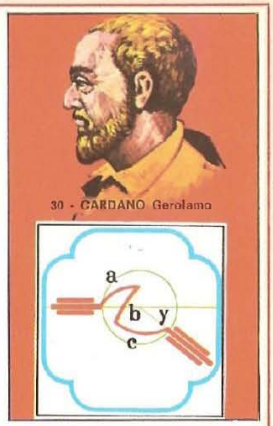
DATSUN GIAPPONE

Dal quindicesimo secolo uomini d'ogni nazione si dedicarono a studi, ricerche ed esperienze che permisero più tardi la realizzazione dell'automobile. Talora avversati e derisi, superando difficoltà d'ogni genere, hanno dato un contributo decisivo alla propulsione meccanica ed alla locomozione stradale, predisponendo le basi per una delle più importanti evoluzioni della tecnica in questi ultimi decenni. E' stato un ciclo progressivo di tentativi, ritrovati e perfezionamenti raggiunti attraverso quattro secoli di faticoso cammino, durante i quali questi uomini dedicarono tutta la loro vita e la loro opera all'affermazione dell'automobile.

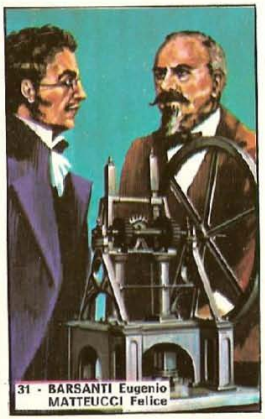
FIAT (II) ITALIA

29 - LEONARDO da VINCI ITALIA (1452-1519). Genio universale, si dedicò a studi sulla locomozione terrestre, disegnando carri automotori mossi da sistemi di molle. A lui si devono fra l'altro: la vite senza fine e il cambio a velocità variabili.





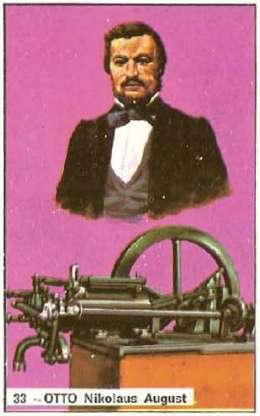
30 - CARDANO Gerolamo ITALIA (Pavia 1501 - Roma 1576). Deve la sua fama di scienziato al « giunto universale o cardanico » che egli elaborò nel principio con una interessante e decisiva soluzione, secondo lo schema qui riprodotto.



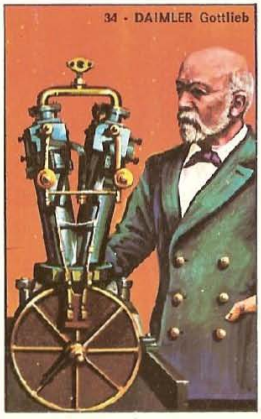
31 - BARSANTI Eugenio (1821-1864) **MATTEUCCI Felice** (1808-1887) ITALIA

I due inventori italiani costruirono nel 1856 un motore atmosferico e nel 1860 un motore da CV 20. La morte del Barsanti troncò l'attività.

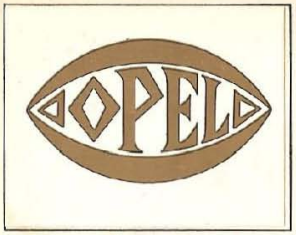
32 - RENAULT Louis FRANCIA (1877-1944). Nel 1899 fondava la Casa che diveniva una delle maggiori industrie automobilistiche francesi. Per l'originale concezione delle sue costruzioni le Renault s'imposero ai tecnici ed alla clientela.



33 - OTTO Nikolaus A. GERMANIA (1832-1891). E' considerato uno degli artefici dello sviluppo del motore a scoppio. Nel 1876 uscì il motore a quattro tempi detto in seguito « Nuovo Motore Otto » in riconoscimento dei meriti dell'inventore.



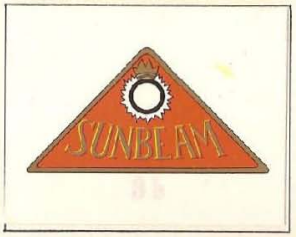
34 - DAIMLER Gottlieb GERMANIA (1834-1900). Il suo contributo e le sue innovazioni furono determinanti nella creazione dell'automobile. Risalgono al 1882 la costruzione di un motore ed al 1885/1886 la prima vettura e la prima moto.



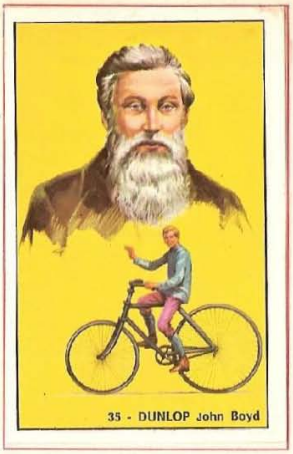
OPEL (I) GERMANIA

MERCEDES-BENZ GERMANIA

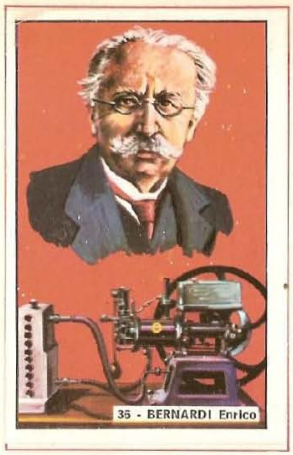
OPEL (II) GERMANIA



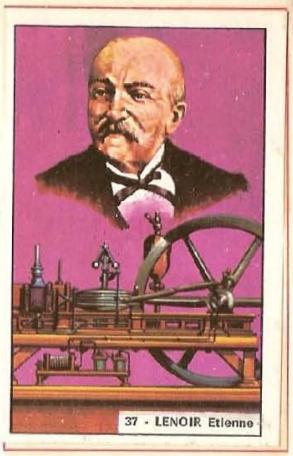
SUNBEAM GRAN BRETAGNA



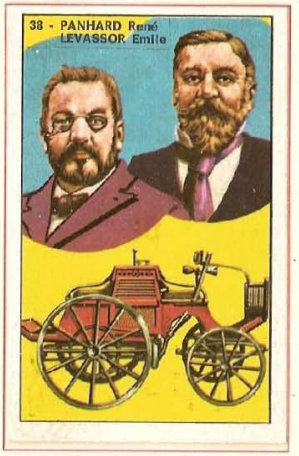
35 - DUNLOP John Boyd GRAN BRETAGNA
(1840 - 1921). Progettò e costruì il pneumatico per auto, formato, secondo un brevetto del 1888, da un tubo di gomma pieno d'aria fissato al cerchione con una striscia di tela.



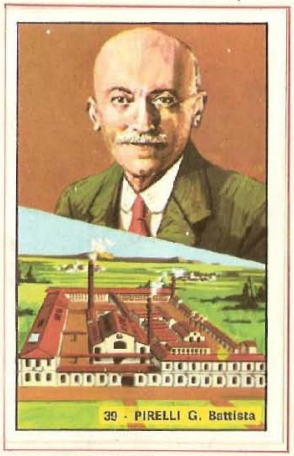
36 - BERNARDI Enrico ITALIA
(1841 - 1919). A lui si devono diverse innovazioni tecniche, rivoluzionarie per quei tempi, molte delle quali si ritrovano nelle auto d'oggi: valvole in testa, sterzo corretto, distribuzione centrale dell'olio.



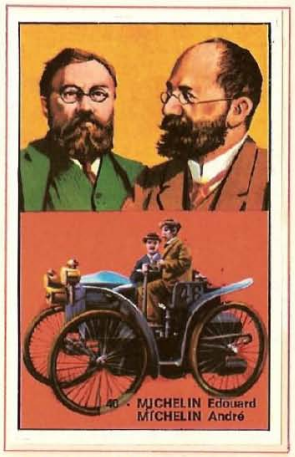
37 - LENOIR Etienne FRANCIA
(1822 - 1900). E' passato alla storia come l'inventore del motore a gas, benché preceduto da altri, fra cui gli italiani Barsanti e Matteucci. Belga di nascita, nel 1870 ricevette la cittadinanza francese.



38 - PANHARD René (1841-1908)
LEVASSOR Emile (1844-1897)
FRANCIA
In società, con l'allestimento di un prototipo equipaggiato di motore Daimler, dettero inizio nel 1890 all'industria automobilistica francese.



39 - PIRELLI G. Battista ITALIA
(1848 - 1932). Fondò a Milano nel 1872 la Società Pirelli & C. per la lavorazione della gomma. Dopo aver prodotto pneumatici per cicli, dal 1900 iniziò la costruzione di coperture per automobili.



40 - MICHELIN Edouard (1859-1940)
MICHELIN André (1853-1931)
FRANCIA
Sin dal 1891 i due fratelli inventarono un pneumatico smontabile per biciclette. Questo tipo di copertura nel 1895 fu adattato all'automobile.

FORD USA

DELAGE FRANCIA

HONDA GIAPPONE

ITALA ITALIA

41 - DE DION Albert FRANCIA

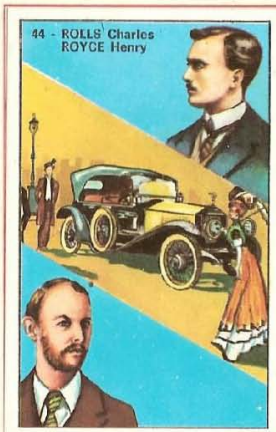
Con Georges Bouton, nel 1889, si dedicò alla progettazione di motori a scoppio. Importante il brevetto del 1893 per un nuovo sistema di assale posteriore ancora valido e denominato « ponte De Dion ».

42 - DIESEL Rudolf GERMANIA

(1858-1913). Dopo 20 anni d'esperimenti costruì nel 1897 il motore che porta il suo nome, fondato sul principio dell'accensione spontanea di un combustibile (nafta) iniettato nell'aria fortemente compressa.

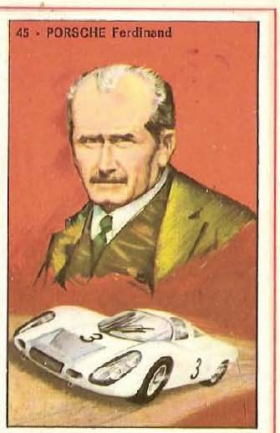
43 - AGNELLI Giovanni ITALIA

(1866-1945). Fu tra i firmatari, nel 1899, dell'atto di costituzione della FIAT, della quale fu presidente e che, sotto la sua guida, doveva diventare la più grande Casa automobilistica italiana.



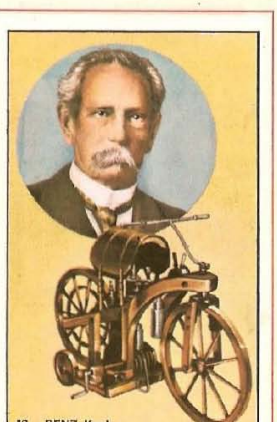
44 - ROLLS Charles (1877-1910)
ROYCE Henry (1863-1933)
GRAN BRETAGNA

Dettero origine nel 1906 ad una delle più famose Case costruttrici. Per la perfezione delle vetture, la marca vanta reputazione mondiale.



45 - PORSCHE Ferdinand AUSTRIA

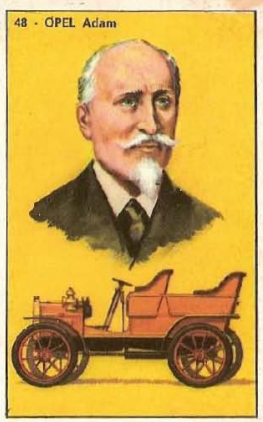
Dopo aver ideato un modello da corsa con motore posteriore a 16 cilindri che venne costruito dall'Auto Union, il governo tedesco di allora gli affidò la progettazione di una vettura che sarà poi la Volkswagen.



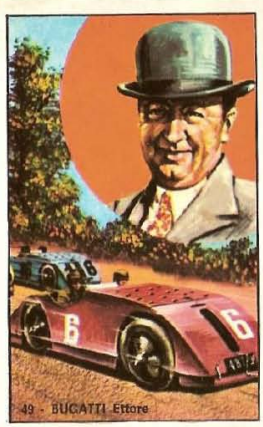
46 - BENZ Karl GERMANIA

(1844-1929). Nel 1883 costituiva la società Benz & C. per la costruzione di un triciclo a motore che fu realizzato nel 1885. La produzione della Casa si affermò ben presto in tutto il mondo.

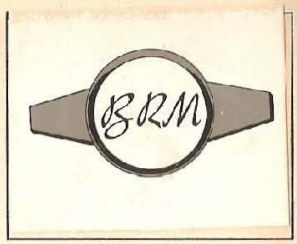
47 - CITROËN André FRANCIA
(1878-1935). Durante la guerra 1914/18 fondò uno stabilimento per la produzione di munizioni, iniziando poi nel 1919 la costruzione di autoveicoli con criteri nuovi ed originali nelle concezioni tecniche.



48 - OPEL Adam GERMANIA
(1837-1895). Fondava nel 1862 una fabbrica per la costruzione di macchine per cucire e biciclette. Nel 1898 la Casa iniziò la produzione di autoveicoli, entrando nel 1929 nel gruppo General Motors.



49 - BUGATTI Ettore FRANCIA
(1881-1947). Italiano di nascita e francese di adozione, si dedicò, ancor giovane, all'automobilismo. Nel 1910 apriva a Molsheim un'officina, embrione di quella che fu una delle più gloriose Case d'automobili.

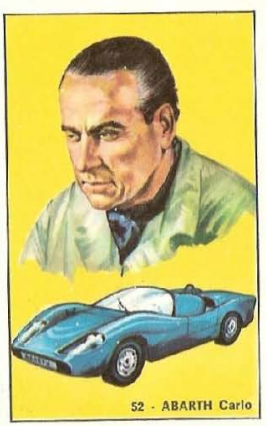


BRM GRAN BRETAGNA

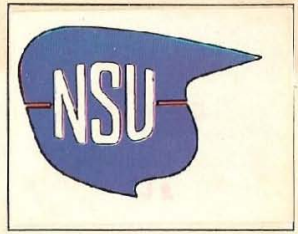
AQUILA ITALIANA ITALIA

50 - LANCIA Vincenzo ITALIA
(1881-1937). Pilota nella squadra corse della FIAT dal 1900 al 1910, fondava nel 1906 la « Lancia & C. » e le sue vetture si imposero per le originali soluzioni tecniche che distinsero la Casa.

51 - MASERATI Alfieri ITALIA
(1887-1932). Nel 1920, assieme ai fratelli Ernesto, Bindo ed Ettore, apriva a Bologna un'officina, poi trasferita a Modena. Dal 1926 le vetture del « tridente » si sono imposte in tutte le competizioni mondiali.



52 - ABARTH Carlo ITALIA
(Vienna 1908). Dopo aver creato la F 1 « Cisitalia-Porsche », nel 1956 iniziò la produzione di vetture sportive. Con le vetture speciali per record ha conquistato oltre 100 primati internazionali.



NSU (I) GERMANIA

BUGATTI FRANCIA

53 - FORD Henry USA

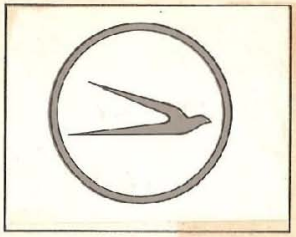
(1863-1947). Leggendaria figura di pioniere dell'automobilismo, fondò nel 1903 il complesso industriale che con i sistemi di lavorazione da lui ideati passò ben presto all'avanguardia della produzione mondiale.

55 - FERRARI Enzo ITALIA

(Modena 1898). Costruttore di fama mondiale, le sue vetture da corsa, sport e granturismo, che escono dalla fabbrica di Maranello, hanno conquistato vasta rinomanza su tutti i mercati ed ambiti allori nelle competizioni.

57 - AUSTIN Herbert GRAN BRETAGNA

(1866 - 1941). Nel 1895 costruì una vetturetta a 3 ruote e nel 1899 la 4 ruote. Nel 1900 fondò la Wolseley Motor Car Co., partecipando con questa vettura alla Parigi-Vienna del 1902. Nel 1905 costituiva l'Austin Motor Co.



SIMCA (I) FRANCIA

STEYR-PUCH AUSTRIA

EAGLE USA

MORRIS GRAN BRETAGNA

54 - BISCARETTI di RUFFIA Carlo ITALIA

(1879 - 1959). Iniziò giovanissimo la sua attività nel campo della motorizzazione. Fondava nel 1933 il Museo dell'Automobile di Torino del quale fu instancabile assertore e presidente sino alla morte.

56 - DARRACQ Alexandre FRANCIA

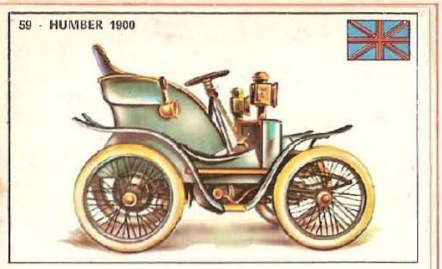
(1855 - 1931). Costruttore dal 1891 di biciclette, nel 1899 impiantava a Suresnes una fabbrica per la produzione di tricicli a benzina ed in seguito di vetture. Tra i suoi trionfi, il primato mondiale sul Km lanciato.

58 - MORRIS William Richard GRAN BRETAGNA

(1877-1963). Iniziò l'attività con biciclette e moto. Fondò poi un garage le cui iniziali MG sono il marchio delle sue vetture. Divenuto Lord Nuffield, ora il suo gruppo comprende: Morris, MG, Wolseley, Riley e Austin.

VETERANE

L'automobile ha conosciuto due periodi differenti: quello del veicolo motorizzato, derivato direttamente dalla vettura a cavalli, e quello dell'automobile propriamente detta, costruita per essere tale. Le veterane rappresentano esattamente la fase di passaggio a questo secondo periodo, con i primi tentativi di dare all'autoveicolo un volto nuovo per concetti costruttivi tecnici. L'industria automobilistica è sorta quando il nuovo mezzo di locomozione si è imposto, per celerità e convenienza, ai veicoli a trazione animale.



59 - HUMBER GRAN BRETAGNA 1900

Thomas Humber fondò nel 1868 una fabbrica di biciclì, e dal 1898 si dedicò alla produzione di autoveicoli. La vetturetta del 1900 era provvista di motore posteriore a 1 cilindro, cambio a 2 marce avanti più retromarcia.

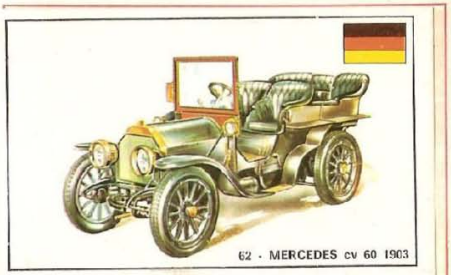
60 - OLDSMOBILE USA 1901

Modello costruito da Ramson Eli Olds, fondatore, nel 1896, della casa che oggi fa parte della General Motors. Motore centrale a 1 cilindro orizzontale, cambio a 2 marce avanti senza retromarcia.

61 - DE DION & BUTON mod. POPULAIRE FRANCIA 1903

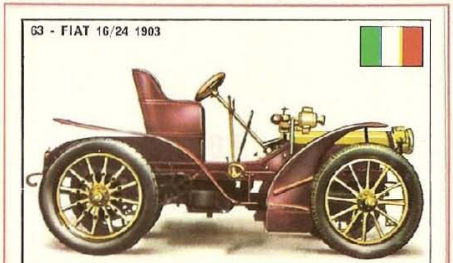
La Casa francese iniziò nel 1902 la costruzione di vetture da cui derivò il modello qui rappresentato. Motore anteriore ad un cilindro verticale, tre marce avanti più retromarcia, trasmissione a cardano.

TALBOT FRANCIA



62 - MERCEDES modello CV 60 GERMANIA 1903

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trasmissione a catena, velocità massima km/h 120. Una vettura con queste caratteristiche conquistò la IV Coppa Gordon Bennet.



63 - FIAT modello 16/24 ITALIA 1903

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, 4 marce avanti più retromarcia, trasmissione a catena, velocità massima km/h 70. La carrozzeria venne fornita dalla ditta Alessio, una delle più note aziende del ramo.

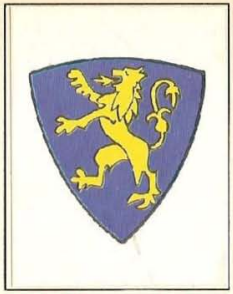
M G GRAN BRETAGNA

64 - CADILLAC modello B USA 1908

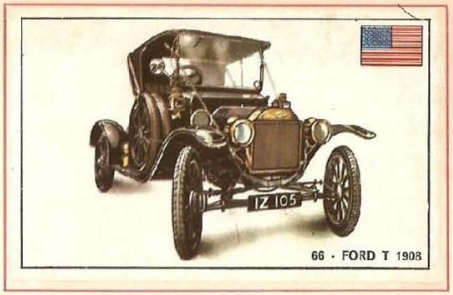
Motore anteriore a 1 cilindro orizzontale, cilindrata cmc 1609. Prima vettura americana a ricevere in Inghilterra, nel 1906, il « Dewar Trophy » per l'intercambiabilità delle parti fra macchine dello stesso modello.

65 - LANCHESTER mod. HP 20 GRAN BRETAGNA 1908

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 2470, cambio a 3 marce più retromarcia, velocità massima km/h 60. Questo modello carrozzato a landeau ottenne grande successo.

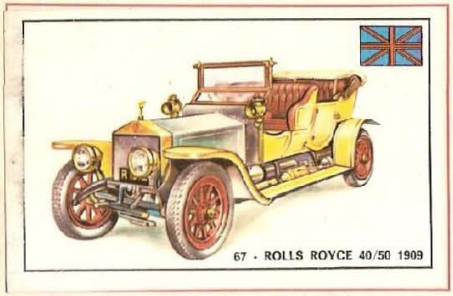


PEUGEOT FRANCIA



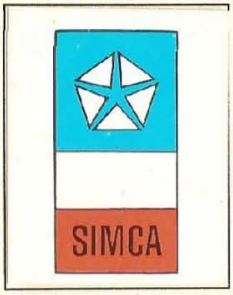
66 - FORD modello T USA 1908

E' il celebre modello costruito, senza modifiche sostanziali, dal 1908 al 1927, in circa 16 milioni di esemplari. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 2863, cambio a 2 marce avanti. Peso kg 950.



67 - ROLLS ROYCE mod. 40/50 GRAN BRETAGNA 1909

Denominata «Silver Ghost» (fantasma d'argento), rimase in produzione vent'anni con modifiche nei dettagli. Motore anteriore a 6 cilindri verticali, cilindrata cmc 7160, cambio a 3 marce avanti e retromarcia.



SIMCA (II) FRANCIA

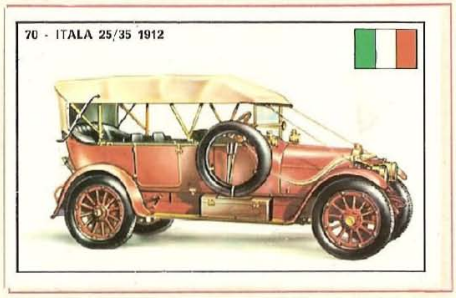
68 - ISOTTA FRASCHINI modello AN ITALIA 1909

Vettura di alto pregio e rendimento ancora dotata di trasmissione a catena. Motore anteriore a 4 cilindri verticali in due blocchi, cilindrata cmc 5342, cambio a 4 marce e retromarcia. Peso kg 1450.

69 - OPEL modello 5/12 GERMANIA 1912

Caratteristico spider leggero a due posti con motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 1301, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trasmissione a cardano, peso kg 520, velocità massima km/h 55.

AUSTIN-HEALEY GRAN BRETAGNA



70 - ITALA modello 25/35 ITALIA 1912

Vettura da turismo robusta ed elegante che rimase in produzione parecchi anni. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 5401, cambio a 4 marce avanti e retromarcia. Prezzo L. 18.000 dell'epoca.

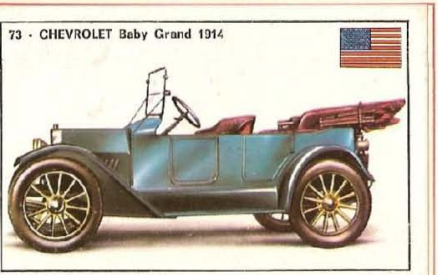
71 - HISPANO-SUIZA mod. ALFONSO XIII SPAGNA 1912

Vettura sportiva distinta con il nome del Sovrano spagnolo di quel tempo, appassionato automobilista. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, 3 marce avanti e retromarcia, velocità massima km/h 115.

SKODA CECOSLOVACCHIA

72 - PEUGEOT modello BP 1 FRANCIA 1913

Disegnata da Ettore Bugatti e denominata « Bebé ». Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 856, cambio a 2 o 3 marce avanti e retromarcia .Peso kg 398. Velocità massima km/h 60.



73 - CHEVROLET mod. BABY GRAND USA 1914

Vettura da turismo che riscosse un grande successo. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 3203, cambio a 3 marce avanti e retromarcia. Nel 1917 la Chevrolet entrò nel gruppo General Motors.

CITROËN (II) FRANCIA

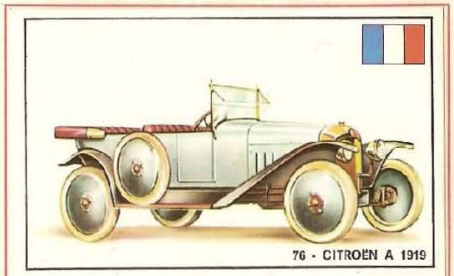
74 - TEMPERINO Tipo Unico ITALIA 1918

La prima vettura utilitaria apparsa in Italia, costruita a Torino dai fratelli Temperino. Motore anteriore a 2 cilindri a V, cilindrata cmc 996, cambio a 3 marce avanti e retromarcia. Peso kg 350.

75 - FIAT modello 501 ITALIA 1919

Famosa per le doti di robustezza ed economia, dominò per alcuni anni il mercato italiano, affermandosi anche all'estero. Motore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 1460, cambio a 4 marce avanti e retromarcia.

TRIUMPH GRAN BRETAGNA



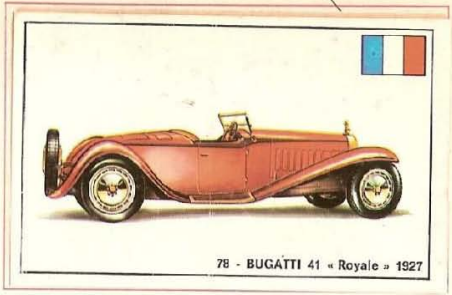
76 - CITROËN modello A FRANCIA 1919

E' il primo modello costruito dalla Casa, di caratteristiche utilitarie, guida a sinistra, impianto elettrico. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, ruote a disco.

77 - PONTIAC modello SIX USA 1926

E' la prima vettura comparsa sotto la ragione sociale Pontiac, il cui marchio rappresenta la testa di un capo indiano. Motore anteriore a 6 cilindri, cilindrata cmc 3082, cambio a tre marce avanti e retromarcia.

VOLKSWAGEN GERMANIA



78 - BUGATTI modello 41 «ROYALE» FRANCIA 1927

Motore anteriore a 8 cilindri in linea, cilindrata cmc 12763, cambio a 3 marce avanti più retromarcia. Di questa famosa vettura, progettata da Ettore Bugatti, sono stati realizzati solo sette esemplari.

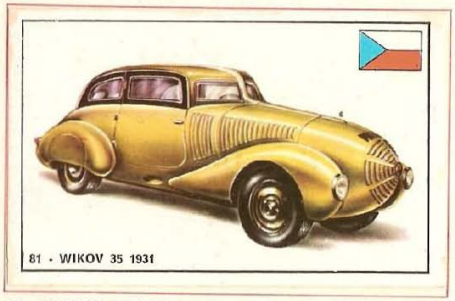
79 - BMW modello 3/15 GERMANIA 1928

Vettura utilitaria costruita su licenza della Austin inglese della quale conservò diverse caratteristiche nella carrozzeria. Motore anteriore a 4 cilindri, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, velocità circa km/h 70.

VOLVO SVEZIA

80 - ALFA ROMEO modello 1750 SS ITALIA 1929

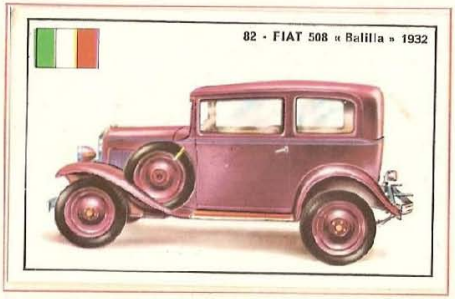
Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1752, cambio a 4 marce avanti più retromarcia. Vettura sportiva costruita nelle due versioni: senza e con compressore.



81 - WIKOV modello 35 CECOSLOVACCHIA 1931

Era una marca della Wichterle & Kovarik, la più grande fabbrica cecoslovacca di macchine agricole. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 1500, velocità massima km/h 160, carrozzeria aerodinamica.

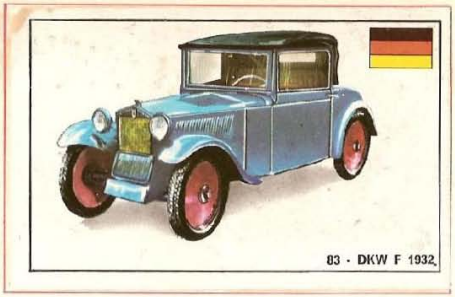
B M W GERMANIA



82 - FIAT modello 508 «Balilla» ITALIA 1932

Vettura di grande diffusione, robusta ed economica, costruita in diverse versioni sino al 1937. Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 995, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, velocità mass. km/h 85.

ALFA ROMEO ITALIA



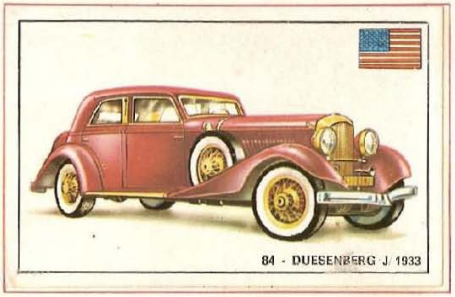
83 - DKW modello F GERMANIA 1932

Motore anteriore a 2 cilindri, cilindrata cmc 496, trazione anteriore. Prima vetturetta della serie F costruita a partire dal 1931.

CEIRANO ITALIA

TEMPERINO ITALIA

PRINETTI & STUCCHI ITALIA



84 - DUESENBERG modello J USA 1933

Fu la più veloce, elaborata e costosa macchina statunitense di quel tempo. Motore anteriore a 8 cilindri in linea, cambio a tre marce avanti più retromarcia, peso circa kg 2300, velocità massima km/h 190.

HISPANO-SUIZA SPAGNA

JAGUAR GRAN BRETAGNA

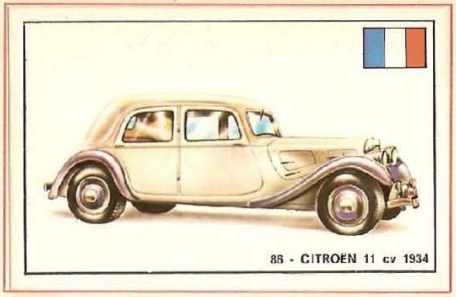
LOTUS GRAN BRETAGNA

85 - RILEY modello M.P.H. GRAN BRETAGNA 1934

Vettura sportiva, costruita da Percy Riley, ispirandosi all'Alfa Romeo Zagato. Motore anteriore a 6 cilindri verticali, di cmc 1500. Fu reclamizzata dal produttore come «la vettura che ebbe grande successo nel mondo».

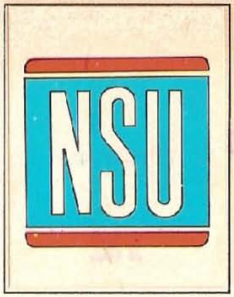
BENTLEY GRAN BRETAGNA

AUTO UNION GERMANIA



86 - CITROËN modello 11 CV FRANCIA 1934

Presentata nel marzo 1934 deve considerarsi la più rivoluzionaria vettura della marca francese. Motore anteriore a 4 cilindri ,cilindrata cmc 1911, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, trazione anteriore.



NSU (II) GERMANIA

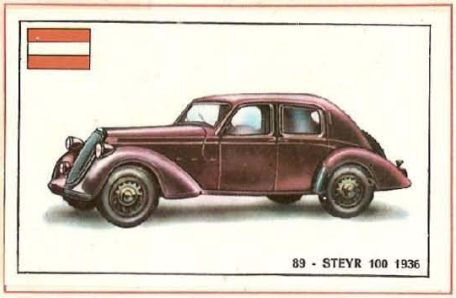
87 - LANCIA modello APRILIA ITALIA 1936

Ultimo modello progettato da Vincenzo Lancia con parecchie innovazioni tecniche. Motore anteriore 4 cilindri a V, cilindrata cmc 1352, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 125.

88 - MERCEDES modello 540 K GERMANIA 1936

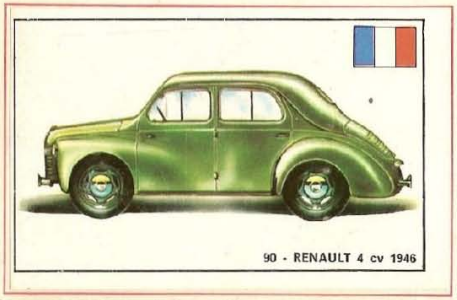
Vettura di gran lusso prodotta nel periodo 1936/38. Motore anteriore a 8 cilindri in linea, cilindrata cmc 5401, cambio a 3 marce più retromarcia, peso kg 2235, velocità massima km/h 170.

MONTEVERDI SVIZZERA



89 - STEYR modello 100 AUSTRIA 1936

Motore anteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 1385, cambio a 4 marce avanti più retromarcia. Questo modello è stato costruito dal 1934 al 1936.



90 - RENAULT modello 4 CV FRANCIA 1946

Motore posteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 760, cambio a tre marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 100. Carrozzeria autoportante; sospensione integrale a ruote indipendenti.

ROVER GRAN BRETAGNA

91 - FIAT modello 500 C ITALIA 1949

E' la famosa « Topolino » realizzata in tre serie: «A», «B», «C», dal 1936 al 1954. Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 569, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 95.

COOPER GRAN BRETAGNA

MATRA FRANCIA

MC LAREN USA

STABILIMENTI

La costruzione in serie dell'automobile richiede una potente ed accurata organizzazione industriale e tecnica. Oggi tutte le diverse fasi costruttive sono automatizzate e tutte le operazioni, dalla progettazione al collaudo, si svolgono attraverso una sequenza di lavorazione preordinata e minuziosamente calcolata. Dalle linee di montaggio a catena dei grandi complessi mondiali escono da circa 4.000 a 6.000 macchine nelle 24 ore. Come date memorabili dello sviluppo dell'automobile si ricorda che nel 1907 l'americano Olds costruì la prima vettura in serie e nel 1908 Ford mise in opera la prima rudimentale catena di montaggio con il famoso modello T.

92 - Presse per lo stampaggio delle carrozzerie.

93 - Linea di montaggio a catena.

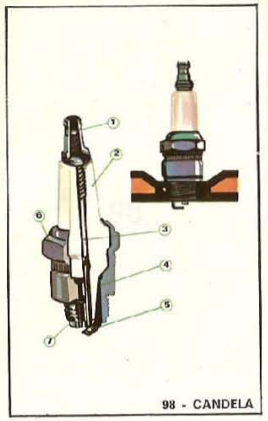
94 - Montaggio particolari della carrozzeria.

95 - Tunnel per le prove di tenuta stagna.

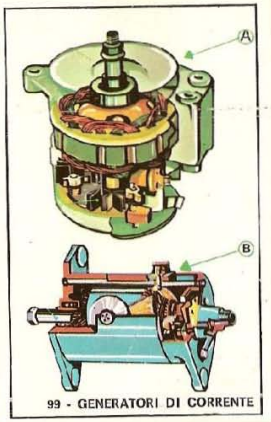
96 - Revisione all'uscita della linea di montaggio.

97 - Operazione di controllo generale.

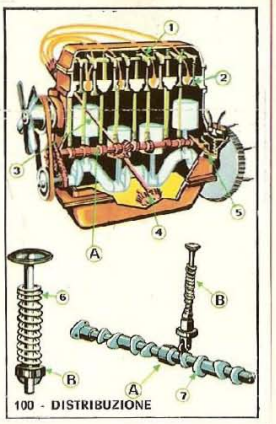
LE PARTI DELL'AUTOMOBILE



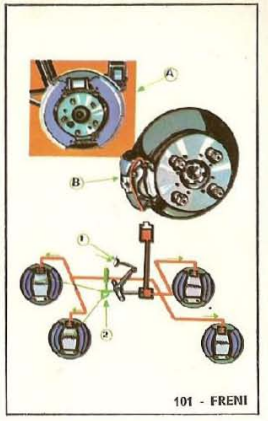
98 - CANDELA. 1) attacco del cavo; 2-4) isolante in porcellana; 3) elettrodo centrale; 5) elettrodo di massa; 6) corpo della candela; 7) filetto per avvitamento al cilindro.



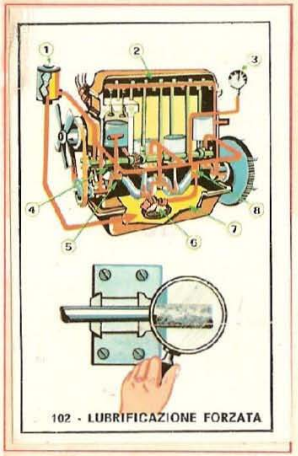
99 - GENERATORI DI CORRENTE. Servono ad alimentare l'impianto elettrico. A) Alternatore, B) dinamo.



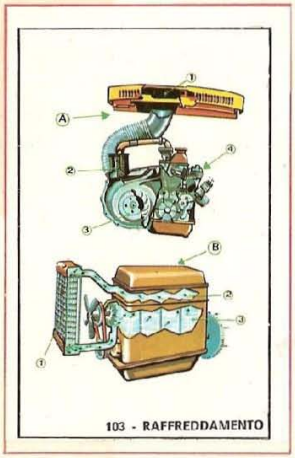
100 - DISTRIBUZIONE. A) Albero a camme; 1) bilanciere; 2) valvola; 3) alberino dello spinterogeno; 4) pompa dell'olio; 5) pompa AC; 6) molla della valvola; 7) camme; B) valvola.



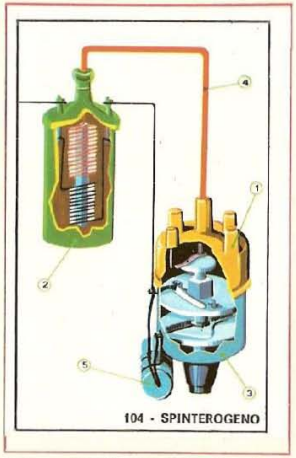
101 - FRENI. A) freno a tamburo ad espansione; B) freno a disco; 1) pedale del freno; 2) leva del freno a mano.



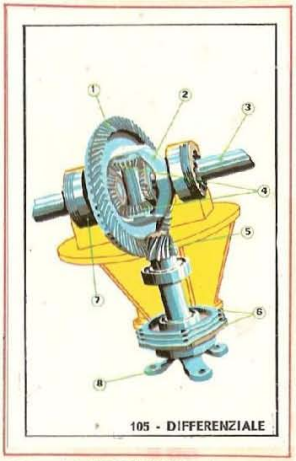
102 - LUBRIFICAZIONE FORZATA. 1) filtro a cartuccia; 2) asse bilancieri; 3) manometro; 4) boccola albero a camme; 5) bronzina di banco; 6) pompa ad ingranaggi; 7) coppa; 8) filtro a rete.



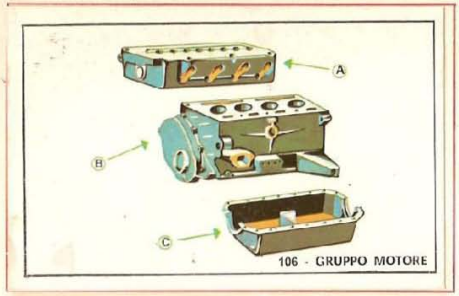
103 - RAFFREDDAMENTO. A) raffreddamento ad aria: 1) ingresso aria fredda; 2) tubazione alimentazione motore; 3) ventola; 4) termostato; B) raffreddamento ad acqua: 1) radiatore; 2) intercapedine testata; 3) intercapedine monoblocco.



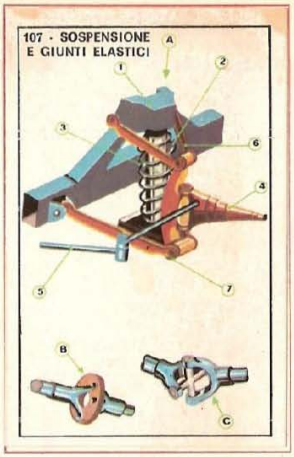
104 - SPINTEROGENO. 1) calotta dello spinterogeno; 2) bobina; 3) corpo spinterogeno; 4) filo conduttore; 5) condensatore.



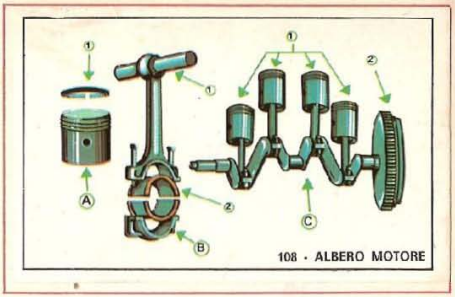
105 - DIFFERENZIALE. 1) corona; 2) scatola; 3) semiasse; 4) planetari e satelliti; 5) pignone; 6) flangia attacco pignone; 7) cuscinetto a sfere; 8) attacchi del giunto.



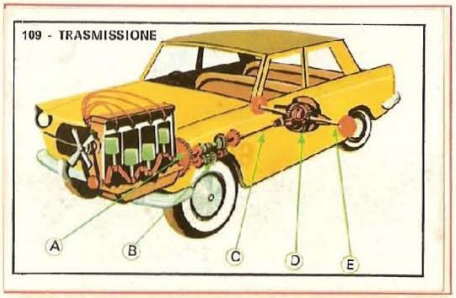
106 - GRUPPO MOTORE. A) testata; B) monoblocco; C) coppa dell'olio.



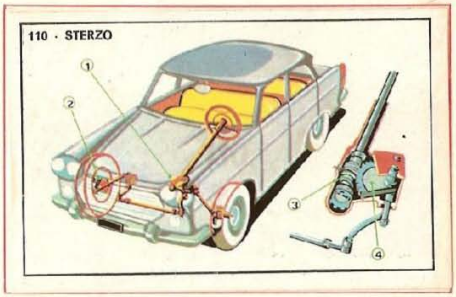
107 - SOSPENSIONE E GIUNTI ELASTICI. A) sospensione; 1) telaio; 2) molla ad elica; 3) ammortizzatore; 4) fusello; 5) leva di sterzo; 6) braccio oscillante superiore; 7) braccio oscillante inferiore; B) giunto elastico; C) giunto cardanico.



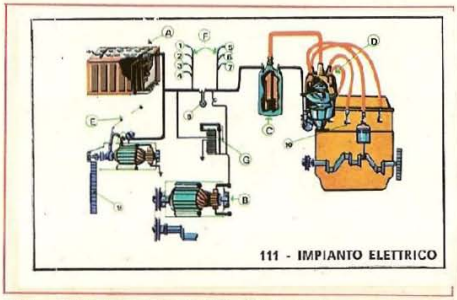
108 - ALBERO MOTORE. A) pistone: 1) segmento. B) biella: 1) spinotto; 2) bronzina di biella. C) albero a gomiti: 1) pistoni; 2) volano.



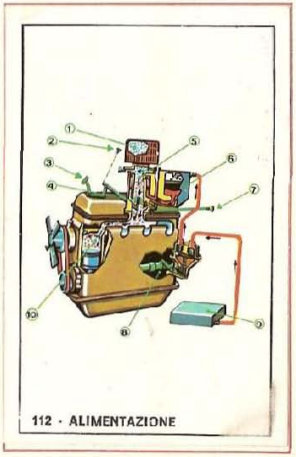
109 - TRASMISSIONE. A) frizione; B) cambio; C) albero di trasmissione; D) differenziale; E) semiassi.



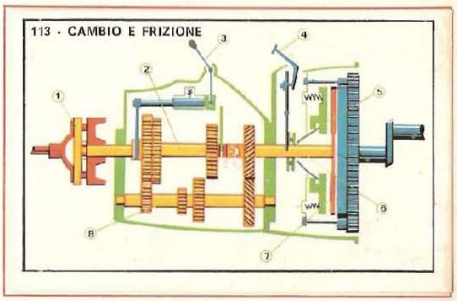
110 - STERZO. 1) scatola sterzo; 2) fusello; 3) vite senza fine; 4) settore dentato.



111 - IMPIANTO ELETTRICO. A) batteria accumulatori; B) dinamo; C) bobina; D) spinterogeno; E) motorino avviamento; 9) corona del volano; F) quadro comando luci, indicatori, segnali acustici, ecc. (dall'1 al 7); 8) chiavetta avviamento; G) regolatore; 10) candele.

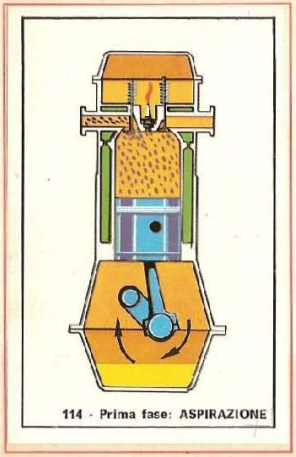


112 - ALIMENTAZIONE. 1) depuratore aria; 2) acceleratore a mano; 3) acceleratore a pedale; 4) uscita miscela minimo; 5) camera carburazione; 6) galleggiante; 7) pompa AC; 8) albero a camme; 9) serbatoio benzina; 10) valvola aspirazione.



113 - CAMBIO E FRIZIONE. 1) giunto elastico; 2-6) albero primario; 3) leva del cambio; 4) pedale frizione; 5) spingidischi; 7) disco frizione; 8) albero secondario.

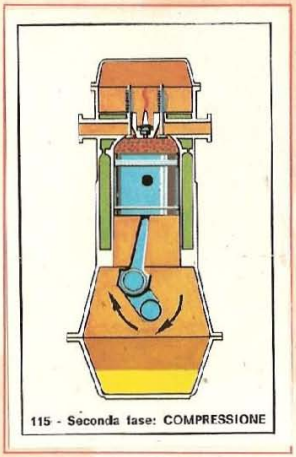
I QUATTRO TEMPI DEL MOTORE



114 - Prima fase: ASPIRAZIONE

114 - Prima fase: ASPIRAZIONE

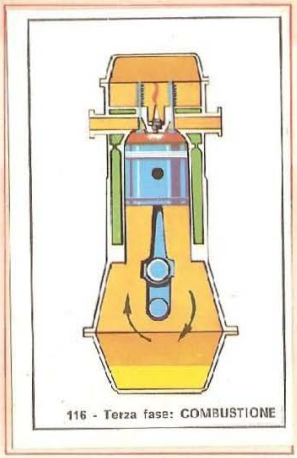
Il pistone, scendendo, crea una depressione all'interno del cilindro permettendo l'aspirazione della miscela aria-benzina attraverso l'apposita valvola.



115 - Seconda fase: COMPRESSIONE

115 - Seconda fase: COMPRESSIONE

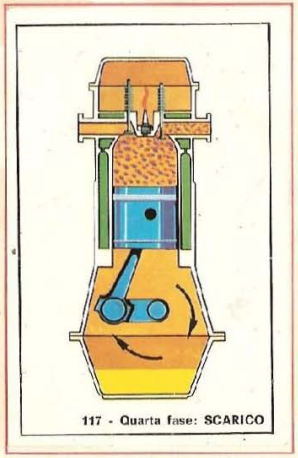
La valvola di aspirazione si chiude, il pistone risale e comprime la miscela nella camera di combustione.



116 - Terza fase: COMBUSTIONE

116 - Terza fase: COMBUSTIONE

Le valvole rimangono chiuse, la scintilla elettrica scoccata fra gli elettrodi della candela provoca l'accensione della miscela e l'espansione dei gas fa discendere il pistone.



117 - Quarta fase: SCARICO

117 - Quarta fase: SCARICO

Il pistone riprende la sua corsa verso l'alto spingendo i gas combusti all'esterno del cilindro attraverso la valvola di scarico.

PIRELLI ITALIA

MICHELIN FRANCIA

GOODYEAR USA

DUNLOP GRAN BRETAGNA

FIRESTONE USA

KLÉBER FRANCIA

AUTOMOBILI GRAN TURISMO E SPORT

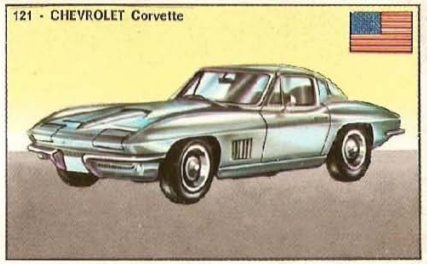
Le GT sono vetture costruite in serie limitate per l'uso di una clientela che ricerca le migliori prestazioni o desidera partecipare a competizioni. Le sport sono vetture ad alte prestazioni in possesso dei requisiti previsti dal regolamento di circolazione, mentre le sport prototipi sono vetture sperimentali da competizione che possono circolare con gli opportuni adattamenti.

118 - FERRARI modello DINO ITALIA
Motore posteriore trasversale a 6 cilindri, cilindrata cmc 1986,6, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 900, velocità mass. km/h 235.

119 - MASERATI modello INDY ITALIA
Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 4136, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1500, velocità massima km/h 250.

120 - ASTON MARTIN mod. DBS GRAN BRETAGNA
Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5340, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1724, velocità massima km/h 255.

MORGAN GRAN BRETAGNA



121 - CHEVROLET mod. CORVETTE USA
Motore anteriore 8 cilindri a V inclinato, cilindrata cmc 5735,45, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1402, velocità mass. km/h 200.

122 - DE TOMASO modello MANGUSTA ITALIA
Motore posteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 4728, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso kg 1185, velocità massima km/h 250.

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

123 - MERCEDES modello C 111 GERMANIA
Vettura sperimentale con motore centrale Wankel a 3 o 4 rotori, cilindrata effettiva cmc 1800 o 2400, cambio a 5 velocità più retromarcia, freni a disco, velocità massima km/h 300.

124 - MATRA modello M.S. 650 FRANCIA

Motore posteriore centrale 12 cilindri a V, cilindrata cmc 2999, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso kg 740. Dal 1964 la Matra si dedica alla fabbricazione di auto da corsa e sportive.

SAAB SVEZIA

126 - LAMBORGHINI modello MARZAL ITALIA

Prototipo avveniristico, carrozzeria Bertone. Motore posteriore a 6 cilindri in linea, trasversale, inclinato. Cilindrata cmc 1965, cambio a 5 marce più retromarcia, peso kg. 1235.

DE TOMASO ITALIA

128 - FORD modello MUSTANG USA

Motore anteriore inclinato a 6 cilindri in linea, cilindrata cmc 3277,4, cambio a 3 marce più retromarcia, freni a tamburo doppio circuito, peso a vuoto kg 1330, velocità massima km/h 160.

BIZZARRINI ITALIA

125 - ALFA ROMEO modello P/33 RGS ITALIA

Motore posteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 1995, cambio a 6 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 700, velocità massima km/h 280, carrozzeria speciale Pininfarina.

127 - JAGUAR modello E GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 4235, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1265, velocità mass. km/h 246.

129 - BIZZARRINI modello GT STRADA ITALIA

Motore posteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5358,60, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1250, velocità massima km/h 280.

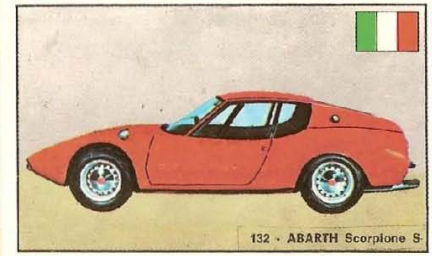
130 - NISSAN modello R 380-2 GIAPPONE

Prototipo con motore centrale posteriore a 6 cilindri in linea, cilindrata cmc 1988, cambio a 4 marce più retromarcia.

CHRYSLER USA

131 - PORSCHE modello 917 GERMANIA

Costruito in diverse versioni. Motore posteriore a 12 cilindri orizzontali contrapposti, cilindrata cmc 4494, cambio a 4 o 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 800, velocità mass. km/h 370.



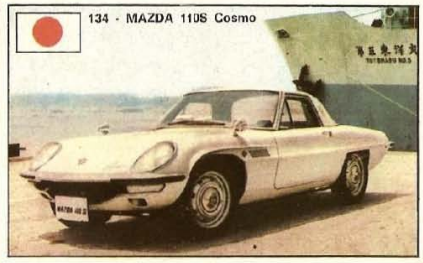
132 - ABARTH modello SCORPIONE S ITALIA

Motore posteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 1280, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 730, velocità mass. km/h 180.

HINO GIAPPONE

133 - FERRARI modello 512/S ITALIA

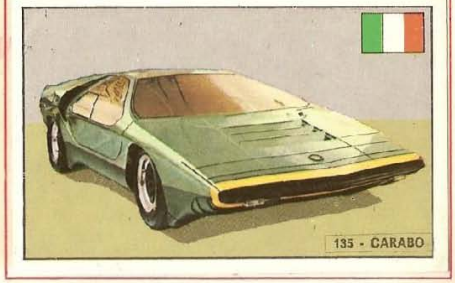
Motore posteriore 12 cilindri a V, cilindrata cmc 4993, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 820, velocità massima km/h 350.



134 - MAZDA modello 110S COSMO GIAPPONE

Motore anteriore tipo Wankel a 2 pistoni rotanti, cilindrata cmc 491 x 2, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 960, velocità massima km/h 200.

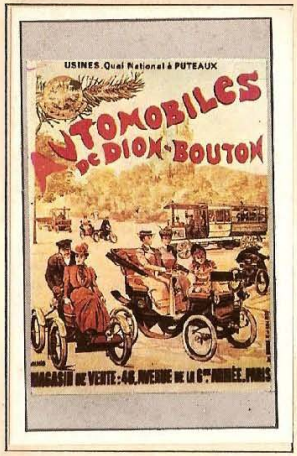
BUICK (I) USA



135 - CARABO ITALIA

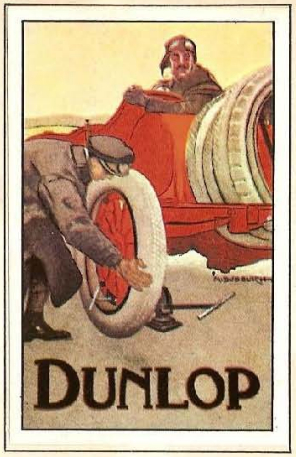
Vettura sperimentale realizzata dalla carrozzeria Bertone su telaio Alfa Romeo 33. Motore posteriore centrale 8 cilindri a V, cilindrata cmc 1995, cambio a 6 marce più retromarcia, velocità massima km/h 260.

MANIFESTI

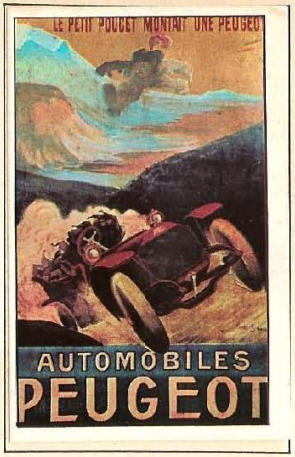


Manifesto pubblicato nel 1898 dalla fabbrica De Dion & Bouton. Fondata nel 1883 dal conte De Dion in società con Georges Bouton, cessò l'attività nel 1932.

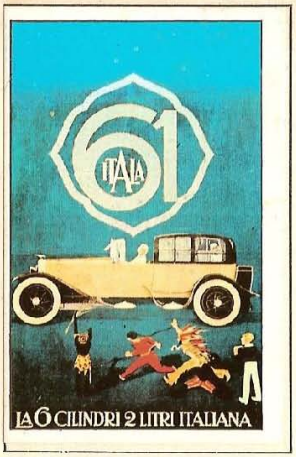
Manifesto della Winton Motor Carriage Co. fondata nel 1897 a Cleveland, Ohio (USA). Reclamizza, fra l'altro, la vittoria nel campionato statunitense del 1903.



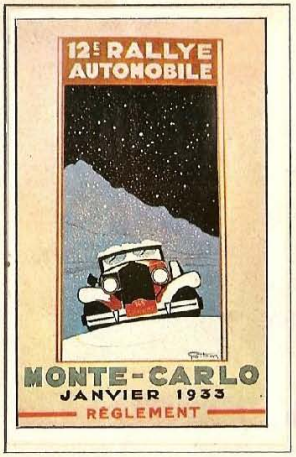
Manifesto della fabbrica di pneumatici Dunlop, costituita nel 1889 a Dublino dall'inventore in società con H. du Cros. E' oggi una delle maggiori Case mondiali.



Manifesto del 1912 della fabbrica d'automobili Peugeot, ispirato alla fiaba di Perrault « Pollicino ». Le « Petit Poucet » inseguito dall'orco si salva su una Peugeot.



Manifesto della fabbrica «Itala». Fondata da Matteo Ceirano a Torino, cessò la produzione nel 1934. Reclamizza il modello 61 costruito nel periodo 1925/1930.



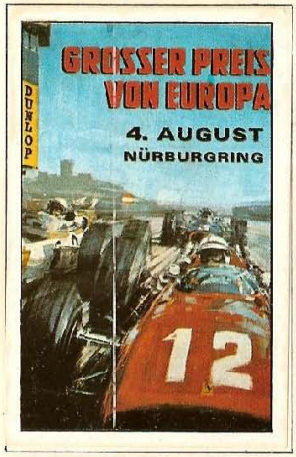
Manifesto del 12° Rallye di Montecarlo del 1933. Questa gara internazionale di regolarità si disputa dal 1911 ed è giunta nel 1970 alla trentanovesima edizione.

Manifesto del XXV Gran Premio di Monaco, 1967. La gara si corre sul circuito di Montecarlo dal 1929 ed è giunta nel 1970 alla ventottesima edizione.

Manifesto della 24 ore di Le Mans del 1967, corsa per la categoria sport, che si disputa sull'omonimo circuito dal 1923. Nel 1970 è giunta alla 38ª edizione.

Manifesto pubblicato dalla Fiat. Reclamizza il modello 525/N, vettura di lusso berlina o spider costruita dalla fabbrica torinese nel periodo 1929/1931.

Manifesto del cartellonista Dudovich pubblicato dalla fabbrica Bugatti nel 1925. Fondata da Ettore Bugatti nel 1910 a Molsheim (Francia), cessò nel 1956.



Manifesto del Gran Premio d'Europa 1968 e XXX Gran Premio di Germania, disputato sul Nürburgring. La prima edizione della corsa risale al 1926.

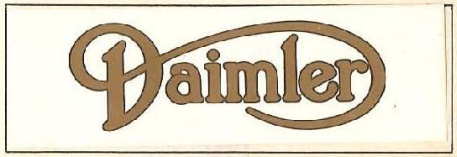
Manifesto della 52ª Targa Florio, la più anziana competizione automobilistica del mondo che si corre dal 1906 sul circuito delle Madonie in Sicilia.

ASTON MARTIN — GRAN BRETAGNA

LAGONDA — GRAN BRETAGNA

MARCHAND — ITALIA

CADILLAC — USA



DAIMLER — GRAN BRETAGNA

CHEVROLET — USA

AUTOMOBILI MODERNE

In questo capitolo è stata impostata una rassegna dei principali modelli costruiti dalle diverse marche in tutto il mondo e che sono stati in questi ultimi anni o sono attualmente in circolazione. Le automobili, alcune delle quali quasi sconosciute, sono descritte con dati tecnici costruttivi dai quali si possono rilevare le principali caratteristiche e prestazioni. Oggi corrono sulle strade del mondo circa 200 milioni di autoveicoli.

136 - ALFA ROMEO modello Spider 1600 ITALIA
Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1570, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 940, velocità massima km/h 185.

137 - AUDI modello 80 GERMANIA
Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1696, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trazione anteriore, peso a vuoto kg 980, velocità massima km/h 150.

138 - AUDI modello 100 GERMANIA
Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1760, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trazione anteriore, peso a vuoto kg 1050, velocità massima km/h 160.

DAF OLANDA

139 - AUTOBIANCHI modello PRIMULA ITALIA
Motore anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1197, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trazione anteriore, freni a disco, peso a vuoto kg 855, velocità massima km/h 145.

140 - BENTLEY modello T GRAN BRETAGNA
Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 6230, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 2067, velocità massima km/h 195.

RILEY GRAN BRETAGNA

141 - BMW modello 1800 GERMANIA
Motore anteriore a 4 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 1773, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1070, velocità massima km/h 160.

142 - BUICK modello SKYLARK USA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5735,45, cambio a tre marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 1612, velocità massima km/h 180.

ISO ITALIA

143 - CADILLAC modello FLEETWOOD USA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 7734,66, cambio automatico a 3 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 2093, velocità massima km/h 190.

144 - FIAT modello 500 L ITALIA

Motore posteriore a 2 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 499,50, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 530, velocità massima km/h 100.

BMC GRAN BRETAGNA

145 - MORGAN modello PLUS GRAN BRETAGNA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 3528, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 851, velocità massima km/h 210.

146 - MERCEDES modello 250 SL GERMANIA

Motore anteriore a 6 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 2496, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1275, velocità mass. km/h 200.

VAUXHALL
GRAN BRETAGNA

147 - CHRYSLER modello NEW YORKER USA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 7210,28, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 1928, velocità massima km/h 190.

148 - CITROËN modello AMI 8 FRANCIA

Motore anteriore a 2 cilindri contrapposti, cilindrata cmc 602, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, peso a vuoto kg 700, velocità massima km/h 123.

149 - CITROËN modello DS 21 FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 2175, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1295, velocità massima km/h 175.

HILLMAN

GRAN BRETAGNA

150 - ALPINE mod. «G» TOUR DE FRANCE FRANCIA

Motore posteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1255, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 545, velocità massima km/h 205.

151 - ALFA ROMEO modello 1750 BERLINA ITALIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1779, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, velocità massima km/h 180.

WILLYS USA

152 - DAF modello 55 T OLANDA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1108, trasmissione speciale DAF, freni anteriori a disco, peso kg 785, velocità massima km/h 140.

153 - MG modello MIDGET MK III GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1275, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 685, velocità massima km/h 153.

RICKETT

GRAN BRETAGNA

154 - FIAT modello 130 ITALIA

Motore anteriore 6 cilindri a V, cilindrata cmc 2866, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1510, velocità massima km/h 185.

155 - FORD modello 12 M GERMANIA

Motore anteriore 4 cilindri a V, cilindrata cmc 1305, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, peso a vuoto kg 870, velocità massima km/h 130.

TOYOTA GIAPPONE

156 - FORD modello CAPRI GRAN BRETAGNA

Motore anteriore 4 cilindri a V, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco. Costruito in 4 versioni: cmc 1305 velocità km/h 140; cmc 1498 km/h 150; cmc 1699 km/h 160; cmc 2293 km/h 180.

157 - FIAT modello 128 ITALIA

Motore anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1116, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trazione anteriore, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 770, velocità massima km/h 135.

AUTOBIANCHI ITALIA

158 - HILLMAN mod. IMP DE LUXE GRAN BRETAGNA

Motore posteriore a 4 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 875, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 681, velocità massima km/h 128.

159 - HONDA modello N. 600 GIAPPONE

Motore anteriore trasversale a 2 cilindri in linea, cilindrata cmc 598,7, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 550, velocità massima km/h 135.

FIREBIRD USA

160 - INNOCENTI modello IM 3 ITALIA

Motore anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1098, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 855, velocità massima km/h 145.

WARSZAWA POLONIA

161 - JAGUAR modello 3,8 S GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 3781, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1560, velocità massima km/h 198.

162 - LANCIA modello FULVIA HF ITALIA

Motore anteriore 4 cilindri a V, cilindrata cmc 1298, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 795, velocità massima km/h 175.

PRINOTH ITALIA

163 - LANCIA modello FLAVIA 2000 ITALIA

Motore anteriore a 4 cilindri orizzontali contrapposti, cilindrata cmc 1991, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1190, velocità km/h 185.

164 - LINCOLN modello CONTINENTAL USA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 7538,02, cambio automatico a 3 rapporti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 2075, velocità massima km/h 198.

LINCOLN USA

165 - MG modello MGB GT GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1798, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1048, velocità mass. km/h 170.

166 - NSU modello PRINZ 4 GERMANIA

Motore posteriore trasversale a 2 cilindri in linea, cilindrata cmc 598, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 555, veloc. km/h 120.

MAZDA GIAPPONE

167 - NSU modello RO 80 GERMANIA

Motore anteriore a 2 pistoni rotanti tipo Wankel, cilindrata cmc 497,50 x 2, cambio semiautomatico a 3 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1210, velocità massima km/h 180.

168 - OPEL modello KADETT GERMANIA

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1078, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 775, velocità km/h 125.

FORD MUSTANG USA

169 - MERCEDES modello 280 SE GERMANIA

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 2778, cambio a 4 marce più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1485, velocità km/h 190.

170 - WARSZAWA modello 203 POLONIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 2120, cambio a 3 marce più retromarcia, freni a tamburo, peso kg 1320, velocità massima km/h 135.

FERRARI ITALIA

171 - RENAULT modello R 4 FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 747, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso kg 615, velocità mass. km/h 110.

PININFARINA ITALIA

172 - RENAULT modello R 16 FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1470, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 940, velocità massima km/h 142.

173 - ROLLS ROYCE modello SILVER SHADOW GRAN BRETAGNA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 6230, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 2067, velocità massima km/h 193.

INNOCENTI ITALIA

174 - SIMCA modello 1000 GLS FRANCIA

Motore posteriore a 4 cilindri inclinati, cilindrata cmc 944, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso kg 760, velocità massima km/h 135.

175 - SKODA mod. 1000 MB CECOSLOVACCHIA

Motore posteriore a 4 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 988, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 740, velocità massima km/h 125.

DARRACQ FRANCIA

176 - TRIUMPH mod. TR5 - PI GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 2498, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 995, velocità massima km/h 200.

177 - VOLKSWAGEN modello 119 GERMANIA

Motore posteriore a 4 cilindri orizzontali opposti, cilindrata cmc 1192, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 760, velocità massima km/h 115.

ABARTH ITALIA

178 - ZIL modello 111 URSS

Motore anteriore a 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5980, cambio a 2 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, peso a vuoto kg 2600, velocità mass. km/h 160.

179 - MORRIS modello MK II GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 848, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, velocità massima km/h 120.

AUSTIN GRAN BRETAGNA

180 - ROVER modello 2000 TC GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1979,54, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1270, velocità massima km/h 180.

181 - MONTEVERDI SVIZZERA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 7026, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1550, velocità massima km/h 250.

MASERATI ITALIA

182 - SAAB modello 96 V 4 DE LUXE SVEZIA

Motore anteriore 4 cilindri a V, cilindrata cmc 1498, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso kg 850, velocità massima km/h 147.

183 - AUTOBIANCHI A 112 ITALIA

Motore trasversale anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 903, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 640, velocità massima km/h 140.

184 - VOLVO modello 164 SVEZIA

Motore anteriore a 6 cilindri in linea, cilindrata cmc 2978, cambio a 4 marce più retromarcia, peso a vuoto kg 1290, velocità massima km/h 185.

FIAT (III) ITALIA

185 - SOVAM modello 1300 GS FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1255, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 610, velocità massima km/h 195.

186 - HONDA modello S 800 GIAPPONE

Motore anteriore a 4 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 791, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 710, velocità massima km/h 160.

WOLSELEY GRAN BRETAGNA

187 - PEUGEOT modello 204 FRANCIA

Motore anteriore trasversale a 4 cilindri inclinati, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso kg 820, velocità massima km/h 138.

188 - FORD modello 26 M GERMANIA

Motore anteriore 6 cilindri a V, cilindrata cmc 2548, cambio a 4 marce più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1150, velocità massima km/h 180.

HOLDEN AUSTRALIA

189 - VOLKSWAGEN modello 411 E GERMANIA

Motore posteriore a 4 cilindri orizzontali contrapposti, cilindrata cmc 1679, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, raffreddamento ad aria, peso a vuoto kg 1020 o 1040, velocità massima km/h 155.

190 - CITROËN modello SM FRANCIA

Motore anteriore 6 cilindri a V, cilindrata cmc 2670, cambio a 5 marce più retromarcia, trazione anteriore, freni a disco, peso a vuoto kg 1450, velocità massima km/h 220.

ZÜST ITALIA

191 - ALFA ROMEO modello MONTREAL ITALIA

Motore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 2593, derivata dall'Alfa 33, freni a disco, cambio 5 marce più retromarcia, velocità massima km/h 220.

192 - DAIMLER modello MAJESTIC GRAN BRETAGNA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 4561, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 2100, velocità massima km/h 195.

FIAT (IV) ITALIA

193 - OPEL modello GT GERMANIA

Motore anteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 1897, freni ni anteriori a disco, cambio a 4 marce più retromarcia, peso kg 940, velocità massima km/h 185.

194 - PEUGEOT modello 504 FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri inclinati in linea, cilindrata cmc 1796, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1145, velocità massima km/h 156.

GLAS GERMANIA

195 - BMW modello 2500 GERMANIA

Motore anteriore a 6 cilindri in linea, cilindrata cmc 2494, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 1300, velocità mass. km/h 190.

COBRA USA

196 - SIMCA modello 1501 FRANCIA

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1475, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1090, velocità massima km/h 158.

JAMAIS CONTENTE BELGIO

HUMBER GRAN BRETAGNA

FERVES ITALIA

197 - VAUXHALL modello VICTOR GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 4 cilindri inclinati, cilindrata cmc 1599, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, peso a vuoto kg 997, velocità massima km/h 150.

DELAHAYE FRANCIA

BUICK (II) USA

BERTONE ITALIA

198 - TOYOTA modello 2000 GT GIAPPONE

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1988, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso kg 1155, velocità massima km/h 220.

DUESENBERG USA

MARTINI SVIZZERA

199 - MAZDA modello R 130 GIAPPONE

Motore anteriore tipo Wankel a 2 rotori, cilindrata cmc 655 x 2, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1185, velocità massima km/h 190.

200 - AUSTIN modello 110 GRAN BRETAGNA

Motore anteriore a 6 cilindri in linea, cilindrata cmc 2912, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 1479, velocità massima km/h 160.

PONTIAC USA

201 - PONTIAC modello PARISIENNE CANADA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5736, cambio a 3 marce più retromarcia, freni a tamburo, velocità massima km/h 165. A richiesta viene montato il motore a 8 cilindri da cmc 6555, velocità km/h 175.

202 - NISSAN DATSUN modello LAUREL GIAPPONE

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1815, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, freni anteriori a disco, peso a vuoto kg 985, velocità massima km/h 165.

LAMBORGHINI ITALIA

203 - MERCURY modello COUGAR USA

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 5752, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, freni a tamburo, velocità massima km/h 185.

204 - PORSCHE modello 911 T GERMANIA

Motore posteriore a 6 cilindri orizzontali contrapposti, cilindrata cmc 2195, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, freni a disco, peso a vuoto kg 980, velocità massima km/h 230.

PORSCHE GERMANIA

AUTO DA CORSA E PILOTI

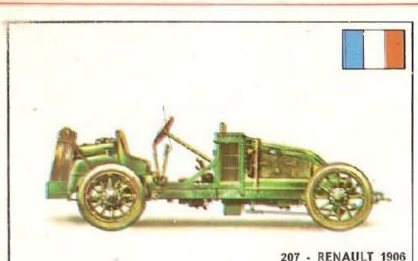
Le vetture da corsa devono rispondere a particolari requisiti stabiliti da appositi regolamenti. Nel periodo pionieristico non esisteva un'uniforme regolamentazione e l'organizzazione delle manifestazioni era curata di volta in volta da associazioni, enti vari, comitati appositamente costituiti. Sorsero in seguito gli Automobili Club nazionali, che assunsero le redini dell'organizzazione sportiva e che si riunirono in un Ente a carattere mondiale: la Federazione Internazionale dell'Automobile.

205 - MORS FRANCIA 1902

Motore anteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 9240, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trasmissione a catena, velocità massima km/h 120.

206 - SIDDELEY GRAN BRETAGNA 1905

Motore anteriore a 4 cilindri verticali separati, cilindrata cmc 15.685, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, trasmissione a catena.



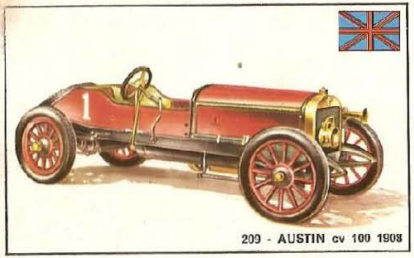
207 - RENAULT FRANCIA 1906

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in due blocchi, cilindrata cmc 12.986, cambio a 3 marce avanti, velocità massima km/h 150. Con questa macchina Sziss vinse il 1° G.P. della A.C. di Francia (Le Mans 1906).

AUTOMOBILE CLUB ITALIA

208 - FIAT CV 130 G.P. DE FRANCE ITALIA 1907

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 16.286, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, trasmissione a catena, velocità massima km/h 160.



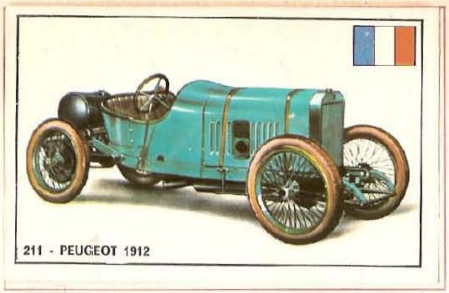
209 - AUSTIN CV 100 GRAN BRETAGNA 1908

Motore anteriore a 6 cilindri verticali in tre blocchi, cilindrata cmc 9635, 4 marce avanti più retromarcia.

AUTOMOBILE CLUB ARGENTINO

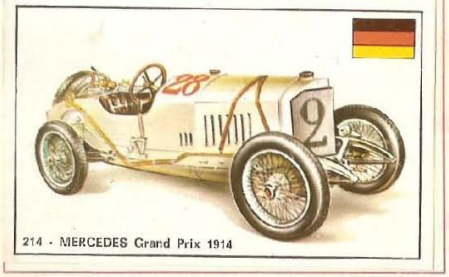
210 - AQUILA ITALIANA CV 25/30 ITALIA 1912

Motore anteriore a 6 cilindri monoblocco, cilindrata cmc 4182, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 130 circa.



211 - PEUGEOT FRANCIA 1912

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 7600, cambio a 3 marce, velocità km/h 160. Con questa vettura Boillot vinse il G.P. dell'A.C. di Francia del 1912 e Goux nel 1913 la 500 miglia d'Indianapolis.



214 - MERCEDES GRAND PRIX GERMANIA 1914

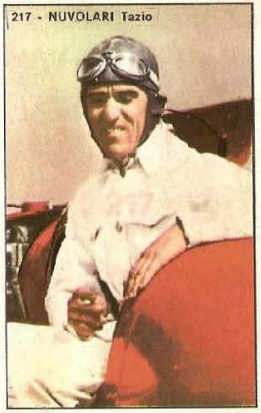
Motore anteriore a 4 cilindri verticali separati, cilindrata cmc 4483, cambio a 4 marce avanti, velocità massima km/h 175 circa. Con Lautenschlager vinse il G.P. dell'A.C. di Francia nel 1914.

216 - ITALA Corsa ITALIA 1925

Progettata dall'Ing. Giulio Cappa in due versioni: modello 11 da cmc 1100 e modello 15 da cmc 1500. Motore anteriore 12 cilindri a V, cambio a 4 marce più retromarcia, trazione anteriore, telaio in legno.

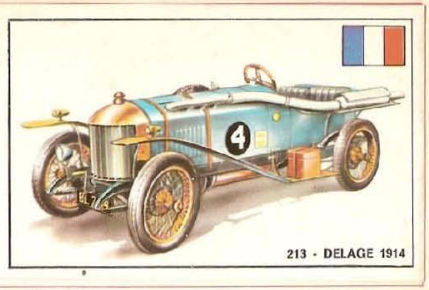
212 - ROSEMEYER Bernd GERMANIA

(1910-1938). Fece parte, ventenne, della squadra Auto Union, vincendo nel biennio 1936-37 nove gran premi. Perse la vita nel tentativo di battere un record.



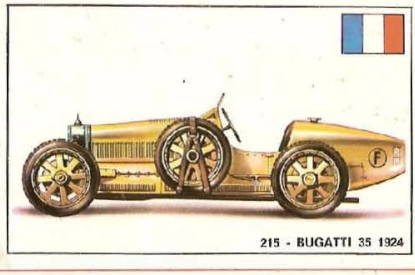
217 - NUVOLARI Tazio ITALIA

(1892-1953). Il più popolare campione dell'automobilismo mondiale. In 30 anni di carriera (1920/50) ha disputato 80 corse in moto con 37 vittorie e 197 in con 62 vittorie.



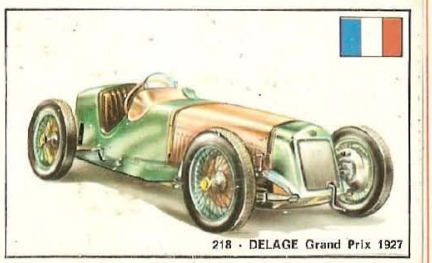
213 - DELAGE FRANCIA 1914

Motore anteriore a 4 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 4500, cambio a 3 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 150.



215 - BUGATTI modello 35 FRANCIA 1924

Motore anteriore a 8 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1991, 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 200.

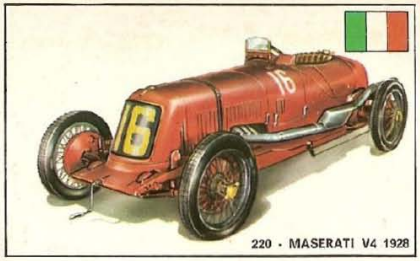


218 - DELAGE GRAND PRIX FRANCIA 1927

Motore anteriore a 8 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1488, cambio a 5 marce più retromarcia, velocità massima km/h 200. Pilotata da Benoist, questa vettura vinse nel 1927, a Monza, il G.P. d'Europa.

219 - CARACCIOLA Rudolf GERMANIA

(1901-1959). In 30 anni di carriera (1922/52) ha totalizzato 28 vittorie in Gran Premi e corse d'importanza mondiale. Ad esclusione del 1932, gareggiò sempre con la Mercedes.



220 - MASERATI modello V 4 ITALIA 1928

Motore anteriore 16 cilindri a V, cilindrata cmc 3961, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, peso kg 980. Con questa macchina, nel 1929, Borzacchini conquistò il primato mondiale del km 10, media km/h 246,069.

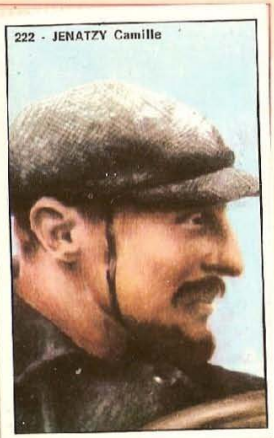
221 - ALFA ROMEO modello P 3 ITALIA 1932

Motore anteriore a 8 cilindri in linea con 2 compressori, cilindrata cmc 2654, 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 232. Progettata da Vittorio Jano esordì vittoriosamente con Nuvolari al X G.P. d'Italia.

AUTOMOBILE CLUB AUSTRALIA

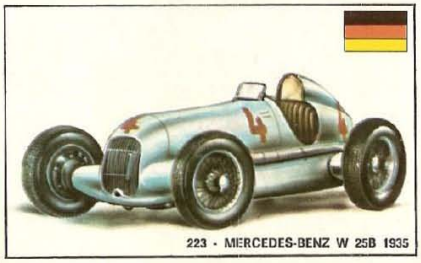
AUTOMOBILE CLUB AUSTRIA

AUTOMOBILE CLUB BELGIO



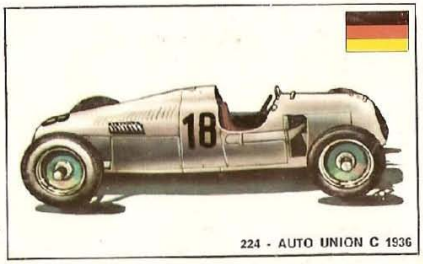
222 - JENATZY Camille BELGIO

(1868-1913). Fu il primo pilota, che sulla terra sorpassò i 100 km/h, conquistando il primato mondiale sul km lanciato. Vinse nel 1903 la Gordon Bennett, che in pratica era una specie di campionato mondiale.



223 - MERCEDES-BENZ mod. W 25 B GERMANIA 1935

Motore anteriore a 8 cilindri con compressore, cilindrata cmc 3990, velocità mass. km/h 280. Questo modello vinse nel 1935 sette G.P. con Caracciola e Fagioli.



224 - AUTO UNION modello C GERMANIA 1936

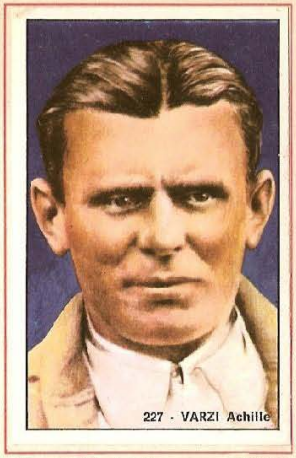
Motore posteriore a 16 cilindri con compressore, cilindrata cmc 6010, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, velocità mass. km/h 300 circa. Progettata da Ferdinando Porsche, vinse nel 1936, con Rosemeyer, 3 G.P.

225 - ALFA ROMEO modello 158 ITALIA 1938

Motore anteriore con compressore a 8 cilindri verticali in linea, cilindrata cmc 1479, 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 232. Questo modello, migliorato, fu ripreso nel 1946 con la versione « 159 ».

226 - FERRARI modello 500/F 2 ITALIA 1951

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 1985, cambio a 4 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 240. Alla sua guida Alberto Ascari conquistò nel 1952 e 1953 il titolo mondiale conduttori.



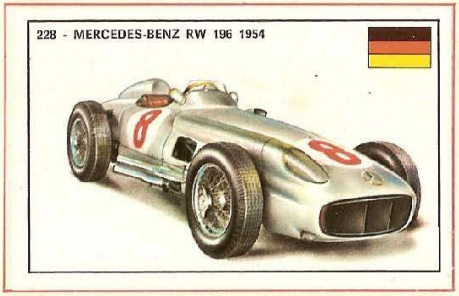
227 - VARZI Achille ITALIA

(1904-1948). Iniziò la carriera come corridore motociclista, passando nel 1928 all'auto. In venti anni (1928-48) totalizzò 29 vittorie in Gran Premi e corse a carattere mondiale.

AUTOMOBILE CLUB BRASILE

AUTOMOBILE CLUB BULGARIA

AUTOMOBILE CLUB CANADA



228 - MERCEDES-BENZ mod. RW 196 GERMANIA 1954

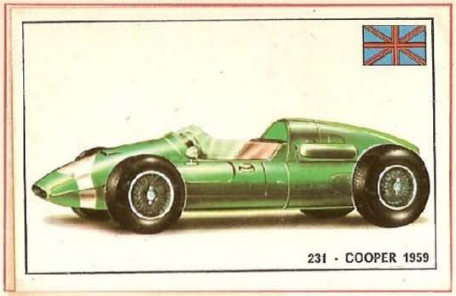
Motore anteriore a 8 cilindri in linea inclinati, cilindrata cmc 2495, cambio a 5 marce avanti più re remarcia, velocità mass. km/h 270. Fangio, con questa vettura, vinse nel 1954 e 1955 il titolo mondiale conduttori.

229 - LANCIA modello D 50 ITALIA 1955

Motore anteriore 8 cilindri a V, cilindrata cmc 2487, cambio a 5 marce avanti più retromarcia, velocità massima km/h 300 circa. Caratteristica la sistemazione laterale dei serbatoi del carburante.

230 - WIMILLE J. Pierre FRANCIA

(1906-1949). Dal 1932 al 1948 conseguì 26 vittorie in Gran Premi ed in competizioni di primo piano, oltre a numerosi piazzamenti. Irruente, fu uno dei migliori piloti francesi di tutti i tempi.



231 - COOPER GRAN BRETAGNA 1959

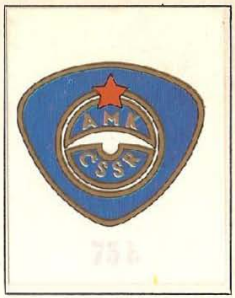
Motore posteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 2495, cambio a 5 marce avanti più retromarcia. Con vettura di questo modello, Brabham conquistò nel 1959 e 1960 il titolo mondiale conduttori.

233 - LEADER CARD USA 1959

Motore anteriore a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 4132, cambio a 4 marce più retromarcia. Costruita dall'ing. A.J. Watson in California alla guida di Ward vinse le 500 miglia di Indianapolis nel 1959 e nel 1962.

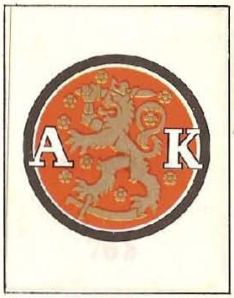
234 - HONDA F1 GIAPPONE 1964

Motore posteriore 12 cilindri a V, cilindrata cmc 1495. La Casa giapponese si cimentò nel 1964 per la prima volta nel campo dell'automobilismo agonistico.

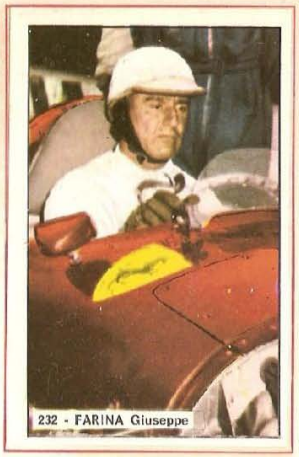


AUTOMOBILE CLUB CECOSLOVACCHIA

AUTOMOBILE CLUB DANIMARCA

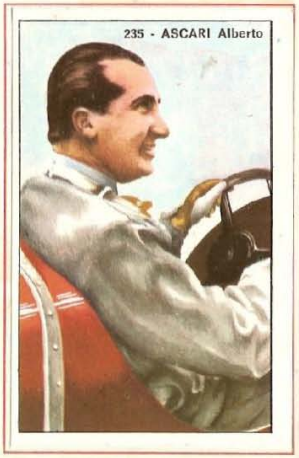


AUTOMOBILE CLUB FINLANDIA



232 - FARINA Giuseppe ITALIA

(1908-1966). In 27 anni di attività agonistica conquistò 35 vittorie fra Gran Premi e corse d'importanza mondiale. Nel 1950 conseguì il titolo di campione del mondo conduttori con l'Alfa Romeo.



235 - ASCARI Alberto ITALIA

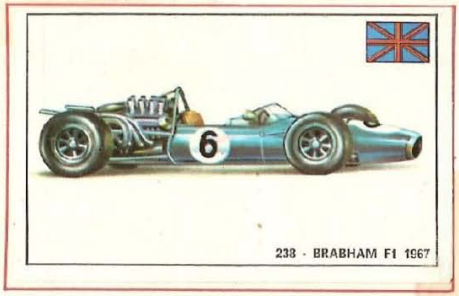
(1918-1955). Figlio del famoso corridore Antonio Ascari caduto a Montlhèry nel 1925. Esordì nel 1940 ed in 15 anni conseguì 47 importanti vittorie. Fu campione del mondo conduttori nel 1952 e 1953 (Ferrari).

236 - FANGIO Juan Manuel ARGENTINA

(1911). Iniziò la carriera nel 1939 ed incominciò a correre in Europa nel 1949. In dieci anni conquistò 5 titoli mondiali: 1951, 1954, 1955, 1956 e 1957, vincendo 67 corse.

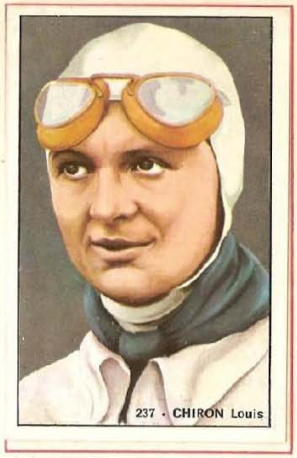
AUTOMOBILE CLUB FRANCIA

AUTOMOBILE CLUB GERMANIA



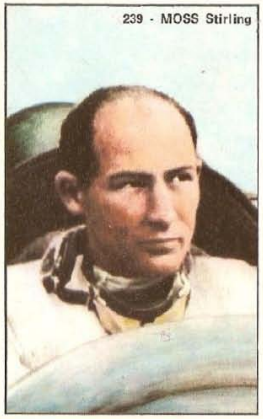
238 - BRABHAM F 1 GRAN BRETAGNA 1967

Macchina con la quale Hulme ed il costruttore Brabham hanno conquistato i primi due posti nel campionato del mondo 1967. Motore posteriore Repco, 8 cilindri a V, cilindrata cmc 2994. Peso kg 530.



237 - CHIRON Louis FRANCIA

(1899). In 32 anni di carriera agonistica ha partecipato ad oltre 250 competizioni vincendo 28 Gran Premi e corse a carattere mondiale.

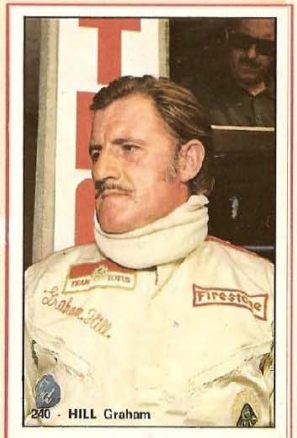


239 - MOSS Stirling GRAN BRETAGNA

(1931). Iniziò la carriera nel 1948 ed in 15 anni conseguì 133 vittorie, delle quali 14 in prove di campionato mondiale, classificandosi secondo nel 1955, 1956, 1957 e 1958.

AUTOMOBILE CLUB GRAN BRETAGNA

AUTOMOBILE CLUB GRECIA

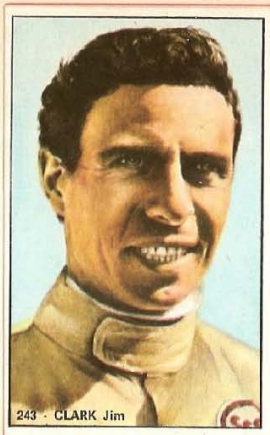


240 - HILL Graham GR BRETAGNA

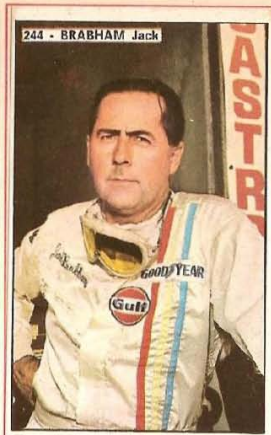
(1929). Iniziò la carriera nel 1954 con la F 3. Ha vinto il titolo mondiale nel 1968 con la Lotus, classificandosi al 2° posto nel 1963, 1964 e 1965 sempre alla guida della BRM.

241 - HULME Denis N. ZELANDA (1936). Ha iniziato l'attività agonistica nel 1959. Nel 1967 ha conquistato il titolo mondiale conduttori alla guida della Brabham-Repco. Ha conseguito 5 vittorie in Gran Premi.

242 - SIFFERT Joseph SVIZZERA (1936). Ha iniziato la carriera nel 1957 correndo in moto. Nel 1960 esordì in F Junior, conseguendo nel 1961 otto vittorie. Passò alla F 1 nel 1963 con la BRM.



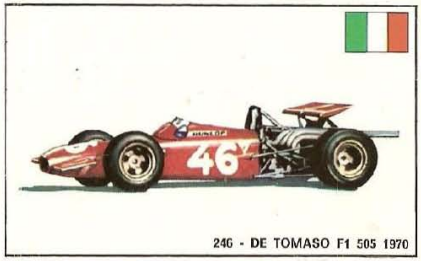
243 - CLARK Jim GRAN BRETAGNA (1936-1968). Esordì nel 1957 ed ha conquistato il titolo mondiale conduttori nel 1963 e 1965 alla guida della Lotus. Conseguì 88 vittorie in monoposto, di cui 25 in Gran Premi.



244 - BRABHAM Jack AUSTRALIA (1926). Iniziò a correre in Europa nel 1956. Ha conquistato il titolo mondiale conduttori nel 1959 e 1960 con la Cooper, nel 1966 con la Brabham. Ha vinto 67 corse (14 G.P.).

245 - LOTUS STP USA 1968
Dalla caratteristica forma a cuneo, era dotata di motore posteriore a turbina costruito dalla United Aircraft. Tre di queste macchine hanno partecipato alla 500 miglia di Indianapolis del 1968, pilotate da Leonard, Pollard e G. Hill

246 - DE TOMASO F 1 mod. 505 ITALIA 1970
Motore Ford Cosworth 8 cilindri a V, cilindrata cmc 2995, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso kg 555.



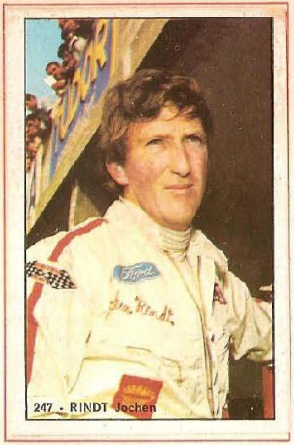
AUTOMOBILE CLUB IRLANDA

AUTOMOBILE CLUB LUSSEMBURGO

AUTOMOBILE CLUB MESSICO

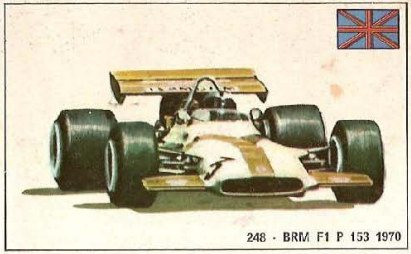
AUTOMOBILE CLUB NORVEGIA

AUTOMOBILE CLUB OLANDA



247 - RINDT Jochen AUSTRIA

(1942-1970). Iniziò la carriera nel 1961, correndo poi nel 1963 nella F Junior, nel 1964 nella F 2 e dal 1965 nella F 1. Ha ottenuto molte affermazioni, fra cui la «24 Ore di Le Mans» del 1965 e 6 G.P. mondiali.



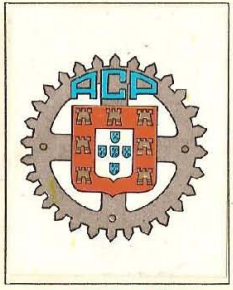
248 - BRM F 1 modello P 153 GRAN BRETAGNA 1970

Motore posteriore 12 cilindri a V, cilindrata cmc 2998,8, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso kg 540.

249 - ICKX Jacky BELGIO

(1945). Campione d'Europa di F 2 nel 1967. Pilota della nuova generazione ha ottenuto 5 vittorie in gran premi di F 1 e 9 in altre competizioni, fra cui nel 1969 la « 24 Ore » di Le Mans.

AUTOMOBILE CLUB POLONIA



AUTOMOBILE CLUB PORTOGALLO

250 - STEWART Jackie GRAN BRETAGNA

(1939). Debuttò nel 1961 nella Gran Turismo, passando nel 1963 alla F 3 e nel 1965 alla F 1. Terzo nel campionato mondiale 1965 e 2° nel 1968, ha vinto il titolo nel 1969.

251 - FERRARI F 1 modello 312 ITALIA 1970

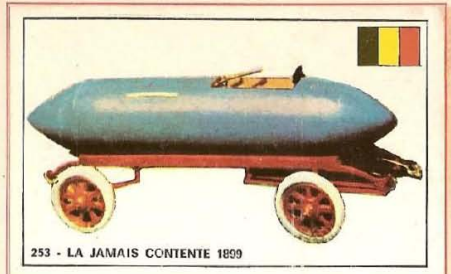
Motore posteriore a 12 cilindri orizzontali contrapposti, cilindrata cmc 2991, cambio a 5 marce più retromarcia, freni a disco, peso kg 540.

252 - AMON Chris N. ZELANDA

(1943). In sette anni di attività agonistica, ha vinto fra l'altro nel 1966 la «24 Ore» di Le Mans, nel 1967 la «24 Ore» di Daytona e la 1000 chilometri di Monza, nel 1969 la Tasmania Cup.

LE AUTO DEI PRIMATI

Nei primi tempi il primato veniva stabilito correndo in una sola direzione. Nella riunione di Parigi del dicembre 1910, l'AIACR deliberò che da quella data sarebbero stati omologati solo i primati effettuati nei due sensi dello stesso percorso misurato (andata e ritorno).
Il tempo concesso per le due prove fu fissato nel termine di un'ora e fu definito il sistema per misurare il tempo. Per l'inosservanza delle regole, a molti primati fu negato il riconoscimento ufficiale.

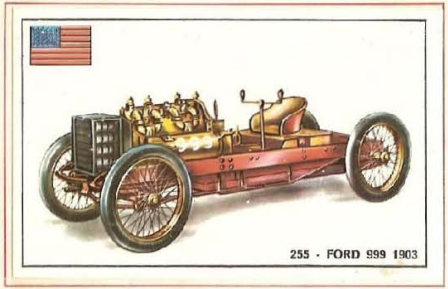


253 - LA JAMAIS CONTENTE BELGIO 1899

Progettata e costruita dal belga Jenatzy, è stata la prima vettura a sorpassare la barriera dei km/h 100. Con motore elettrico, batteva nel 1899 il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 105,882.

254 - SERPOLLET FRANCIA 1902

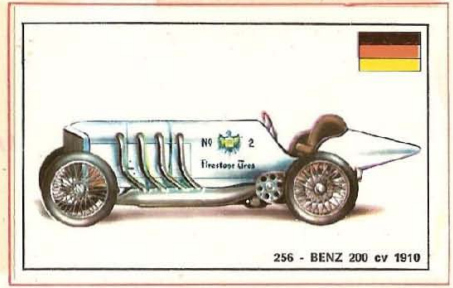
Vettura a vapore con motore anteriore a 4 cilindri. Nel 1902 Léon Serpollet, costruttore del veicolo, batteva a Nizza il primato del mondo sul chilometro lanciato con il tempo di 29"8, media km/h 120,771.



255 - FORD modello 999 USA 1903

Motore anteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 17.650, trasmissione a catena, guida a manubrio. Modello costruito in due esemplari: «999» e «La Freccia», che, pilotata da Ford, percorse il miglio alla media di km/h 147,041.

AUTOMOBILE CLUB SPAGNA



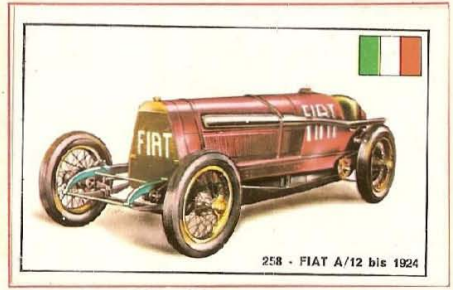
256 - BENZ 200 CV GERMANIA 1910

Motore anteriore a 4 cilindri verticali, cilindrata cmc 21.500, trasmissione a catena. Nel 1910 Barney Oldfield con questa vettura batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 211,500.

257 - SUNBEAM 350 CV GRAN BRETAGNA 1920

Motore d'aereo anteriore, 12 cilindri a V, cilindrata cmc 18.322, cambio a 4 marce. Nel 1922, pilotata da Lee Guinness, batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 215,246.

AUTOMOBILE CLUB SVEZIA



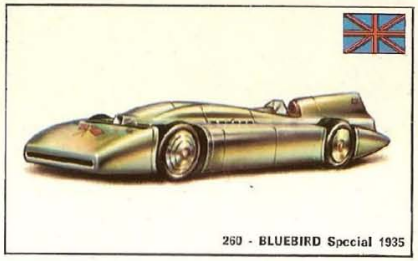
258 - FIAT modello A/12 BIS ITALIA 1924

Motore anteriore a 6 cilindri verticali, cilindrata cmc 21.714, trasmissione a catena. Nel 1924 Ernest Eldridge, con questa vettura, conquistò il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 234,986.

259 - GOLDEN ARROW GRAN BRETAGNA 1929

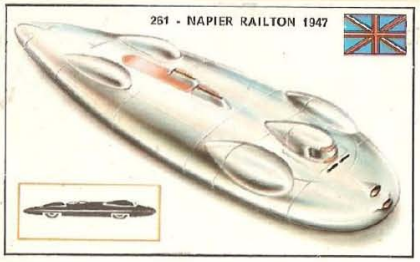
Motore d'aereo Napier Lion anteriore a 12 cilindri in linea, cilindrata cmc 23.970. Nel 1929, Henry Segrave, alla guida di questa macchina batteva il primato mondiale sul chilometro lanc. alla media di km/h 372,478.

AUTOMOBILE CLUB SVIZZERA



260 - BLUEBIRD Special GRAN BRETAGNA 1935

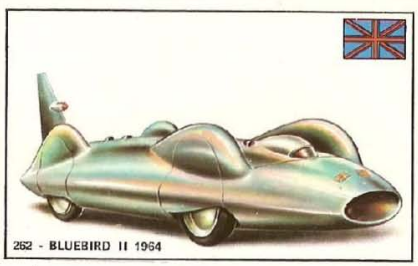
Motore d'aviazione Rolls-Royce anteriore a 12 cilindri con compressore, cilindrata cmc 36.523. Nel 1935, Malcolm Campbell, con questa vettura, stabilì il primato mondiale sul chilometro lanciato, media km/h 484,818.



261 - NAPIER RAILTON GRAN BRETAGNA 1947

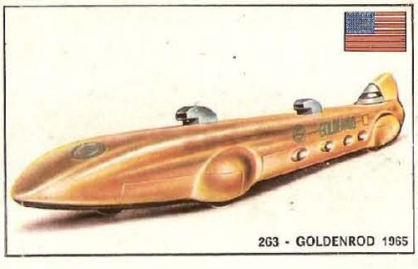
Due motori d'aviazione Napier Lion a 12 cilindri con compressore, cilindrata cmc 47872, cambio a tre marce. Nel 1947, John Cob, con questo veicolo batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato, km/h 634,267.

AUTOMOBILE CLUB UNGHERIA



262 - BLUEBIRD II GRAN BRETAGNA 1964

Motore a turbina Bristol Siddeley Proteus, quattro ruote motrici, peso circa 40 quintali. Nel 1964, Donald Campbell, batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 648,728.



263 - GOLDENROD USA 1965

Quattro motori Chrysler, cilindrata cmc 28.000, quattro ruote motrici. Nel 1965, Bob Summers, batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato alla media di km/h 695, 341.

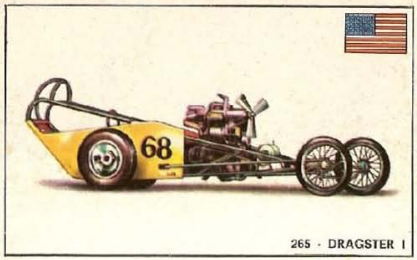
AUTOMOBILE CLUB U S A

264 - SPIRIT OF AMERICA Sonic I USA 1965

Alla guida di questa macchina, Craig Breedlove ha stabilito il primato assoluto di velocità su terra per veicoli senza trazione meccanica (motore a reazione), media km/h 966,571. Il primato è stato battuto il 23-10-1970.

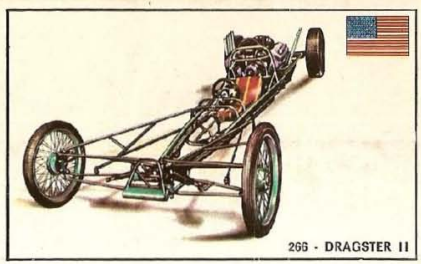
DRAGSTERS

L' una macchina da competizione costituita da un leggerissimo telaio tubolare con ruote anteriori di moto ed enormi ruote posteriori con gomme lisce. Il suo peso è ridotto al minimo e il motore deve essere di elevata potenza e notevoli doti di accelerazione, in grado di passare da 0 a oltre km/h 300 in meno di otto secondi. Le gare vengono disputate su una base di mezzo miglio e le macchine usano per freno un paracadute.



265 - DRAGSTER I

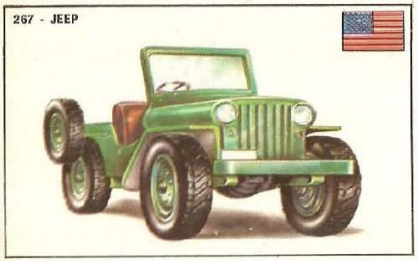
265 - DRAGSTER I USA


266 - DRAGSTER II

266 - DRAGSTER II USA

FUORISTRADA

Vetture costruite appositamente per essere usate dove non esistono strade carrozzabili: deserti, spiagge e montagne. Sono veicoli leggeri, robusti, dotati di motori potenti, sospensioni speciali e generalmente a quattro ruote motrici. Superano le salite sino al 70 per cento, sopportano notevoli inclinazioni laterali e sono adatti anche al guado di fiumi. I costruttori di queste macchine si sono ispirati alla famosa « jeep », ideata e costruita per essere impiegata dall'esercito statunitense nella seconda guerra mondiale.


267 - JEEP

267 - JEEP USA

E' il famoso veicolo militare costruito dalla Casa Willys Overland e Ford ed impiegato nella 2ª guerra mondiale. Motore anteriore a 4 cilindri, cilindrata cmc 2199, cambio a 3 marce più retromarcia, trazione sulle 4 ruote.

268 - MORRIS Mini Moke

268 - MORRIS mod. MINI MOKE GRAN BRETAGNA

Motore anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, cilindrata cmc 848, trazione anteriore, peso a vuoto kg 539, cambio a 4 marce più retromarcia, velocità massima km/h 115.

BUGGIES

Vetture speciali a due posti costruite inizialmente negli Stati Uniti d'America, per particolari competizioni sportive: su dune e piste di sabbia, per autocross e raid. Sono dotate di cerchioni speciali, gomme molto larghe, motori potenziati, roll-bar di protezione contro il ribaltamento. Generalmente sono derivate dalla Volkswagen 1200, della quale viene accorciato e rinforzato il telaio ed usate le parti meccaniche. Possono raggiungere la velocità di km/h 150.

269 - MEYERS MANX

269 - MEYERS MANX USA

Vettura di derivazione Volkswagen, della quale vengono usate le parti meccaniche. Costruita dalla Bruce F. Meyers and Company di New Port Beach (California), viene pure fornita sotto forma di pezzi smontati.

270 - ATL

270 - ATL ITALIA

Costruita dalla Autotecnica del Lario, con meccanica di derivazione Volkswagen, motore posteriore cmc 1200, peso kg 650 circa, pendenza superabile oltre il 50 per cento, velocità massima circa km/h 100.

RAGAZZI !!!

È DIVERTENTISSIMO CREARE LE SCENETTE CON I TRASFERIBILI

Mini-Toons

ACTION TRANSFER - prodotto dalla LETRASET

Distribuito in Italia dalle EDIZIONI PANINI MODENA

OGNI BUSTINA COSTA L.50

12 SOGGETTI A SCELTA

LE GRANDI RACCOLTE PER LA GIOVENTÙ

STORIA della AUTOMOBILE

MODALITÀ PER LA RICHIESTA DI FIGURINE MANCANTI

(Per ragioni di carattere organizzativo si darà corso alle richieste a partire dal 1° maggio 1971)

Questa raccolta non comprende figurine chiave o comunque più rare, essendo nostro vivo desiderio che tutti i collezionisti possano completare l'album.

A tale scopo e a garanzia del completamento della raccolta, si possono richiedere alle **EDIZIONI PANINI - 41100 MODENA** le figurine mancanti, al prezzo di:

L. 20 per ogni figurina autoadesiva o coppia di marchi, con un massimo di 20 pezzi.

Il versamento deve essere effettuato esclusivamente a mezzo francobolli nuovi, da inviare in busta chiusa assieme alla richiesta. Si prega di scrivere in modo chiaro e leggibile i numeri e i nomi delle figurine richieste, avendo cura di specificare l'indirizzo completo di chi spedisce. In caso di mancato ricevimento, si consiglia di attendere 30 giorni dalla data di spedizione della richiesta prima di effettuare il reclamo. Nei reclami, oltre all'indirizzo completo del richiedente, si prega ripetere l'elenco delle figurine richieste.

ARGENTINA

BELGIQUE - BELGIE

BRASIL

CESKOSLOVENSKO

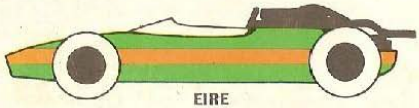
CHILE

CUBA

DANMARK

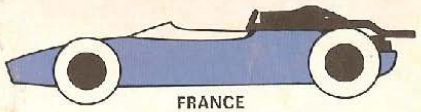
DEUTSCHLAND

EGYPTE


EIRE

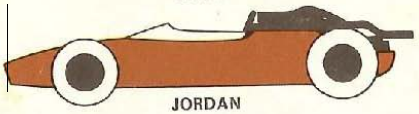
ELLAS

ESPAÑA


FRANCE

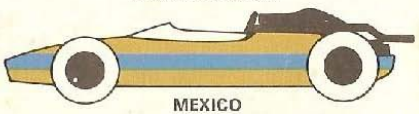
GREAT BRITAIN

ITALIA

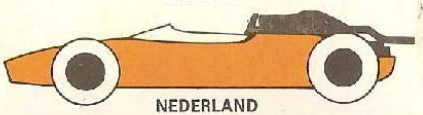

JORDAN

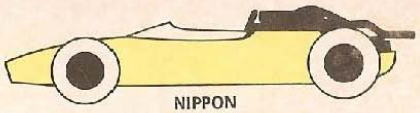
LUXEMBOURG

MAGYARORSZAG


MEXICO

MONACO


NEDERLAND


NIPPON

ÖSTERREICH

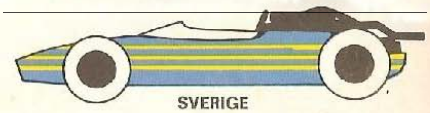
POLSKA

PORTUGAL

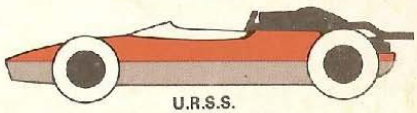
SCHWEIZ - SUISSE

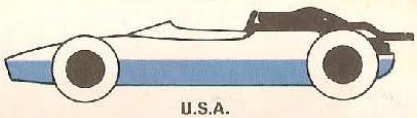
SOUTH AFRICA

SUOMI - FINLAND


SVERIGE

THAILAND


U.R.S.S.


U.S.A.

Prezzo di propaganda L. 50