

Tartalom

Egy páratlan történet	8	Az '50-es évek: A jólét időszaka	152
A '20-as évek: A technológia hajnala	16	1950 Morgan Plus 4	154
1920 Mercer 5 Sporting	18	1953 Cadillac Eldorado Convertible	158
1922 Lancia Lambda	20	1953 Chevrolet Corvette C1	162
1924 Isotta Fraschini 8A	24	1953 Maserati A6 GCS/53	166
1925 Rolls-Royce Phantom I	30	1954 Lancia Aurelia B24 Spider	170
1927 LaSalle 303 Roadster	34	1954 Porsche 550 Spyder	174
1928 Duesenberg J	36	1955 Alfa Romeo Giulietta Spider	178
1928 Mercedes-Benz SSK	42	1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing	182
1929 Cord L-29	46	1955 MG MGA	188
		1956 Porsche 356A Speedster	190
A '30-as és '40-es évek: A fénykor	48	1957 Chevrolet Bel Air II	194
1930 Cadillac V16	50	1957 Ferrari 250 California LWB	200
1932 Hispano-Suiza J12	52	1959 Austin-Healey 3000	204
1932 Auburn V12 Boattail Speedster	58	A '60-as évek: A legendák	208
1932 Lincoln KB	66	1961 Jaguar E-Type	210
1936–1937 Cord 810/812 SC	72	1962 Ferrari 250 GTO	216
1936 Auburn 852 SC Speedster	78	1962 Triumph Spitfire	220
1936 BMW 328	80	1963 Aston Martin DB5	224
1936 Delahaye 135 M	84	1963 Chevrolet Corvette C2 Sting Ray	228
1936 Mercedes-Benz 540K Roadster	92	1963 Mercedes-Benz 230 SL	232
1936 Rolls-Royce Phantom III	100	1963 Porsche 911	236
1936 SS Cars (Jaguar) SS 100	106	1964 Ford Mustang	240
1937 Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo	110	1966 Alfa Romeo Spider (Duetto)	244
1937 Delage D8-120S	116	1966 Lamborghini Miura	246
1937 Horch 853 A	120	1966 Shelby 427 S/C Cobra	250
1938 Bugatti 57SC Atlantic Coupe	124	1967 Alfa Romeo 33 Stradale	254
1938 Talbot-Lago T150C SS	130	1967 Maserati Ghibli	260
1939 Alfa Romeo 6C 2500 SuperSport	134	1969 Ferrari Dino 246 GT	264
1939 Lincoln-Zephyr	138		
1948 Delahaye 175 S	140		
1948 Jaguar XK120	146	Névmutató	268



Duesenberg J
1928



Porsche 550 Spyder

1954

Bár az anyagi források szűkösek voltak a háború utáni időszakban, a sportmodellekre szakosodott német gyártó úgy döntött, olyan autót hoz létre, amely esélyes lesz a győzelemre az országúti cirkálók versenyein. Mivel ehhez egy minél könnyebb és fürgébb konstrukcióra volt szükség, alumíniumkarosszériát építettek az acél csővázra. A motor elhelyezése forradalmi újítás volt akkor: a léghűtéses négyhengeres erőforrást (alig 1498 cm³-es lökettérfogattal) nem előre, a megszokott helyre, hanem középtájjra, a pilóta háta mögé építették be, ami optimális súlyelosztást biztosított a két tengely között. A Porsche 356-os motorjából levezetett új erőforrás bokszer-konfigurációjú volt: hengerei egymással szemben, vízszintesen helyezkedtek el. A fejlett vezérmű hengersonként két felülfekvő vezérműtengellyel készült, szárazteknős kenési rendszerrel kiegészítve. Maga a jármű rendkívül könnyűre sikerült (590 kg-ot nyomott), szokatlanul alacsony építését pedig érzéketesen példázza a tény, hogy az 1954-es Mille Miglia versenyen Hans Hermann pilóta úgy tört vele az élre, hogy áthajtott egy vasúti sorompó alatt. Az 550-es Spyder még ugyanabban az évben megnyerte a maga kategóriájában a Carrera Panamericanát, összesítésben pedig a harmadik helyen végzett. Ettől kezdve a sportos Porschék többsége a Carrera nevet kapta. Kifejezetten versenyautó változatából mindössze 15, az országúti verzióból pedig 74 példány készült. 1955-ben egy ilyen, „Little Bastard”-nek becézett autó volánja mögött ülve vesztette életét James Dean amerikai színész.

174–175. Az 1954-es Porsche 550 Spyder acél csővázat alumíniumkarosszériával öltöztették fel, ennek köszönhetően 590 kg-ra sikerült lefaragni a jármű tömegét.



Mercedes-Benz 300 SL Gullwing 1955

Négykereű legenda, az 1950-es évek egyik legizgalmasabb és legmarkánsabb gépkocsija. Az autók szerelmeseinek nemzedékei csodálták azóta is előszeretettel másolt formavilágát, valamint az ún. „Gullwing”-ajtókat, amelyek felnyitva sirálysárnyakra emlékeztetnek. Az SL (a német *Sportleicht*, azaz „sportosan könnyed” jelző rövidítése) valóban időtlenné vált: a 300 SL-lel kezdve meghatározta a stuttgarti autógyár roadstereinek profilját. Az egyik első Mercedes-Benz-modell a háború után, mert felfüggesztették az autógyártás németországi tilalmát, amit a győztes nagyhatalmak vezettek be a II. világháború végén. Egyetlen céllal kezdték gyártani: hogy biztosítsa a cég visszatérését korábbi piacvezető pozíciójába. Bár a tervezők kezét megkötötték a szűkös költségvetési keretek, ezt a modellt bravúros újjáépítésként olyan csövázra építették fel, amely szokatlanul merev és könnyű volt. A méretekre vonatkozó korlátozások miatt azonban kénysermegoldásként a tetőre szerelték a két ajtót: valójában ennek köszönhető nyitásuk sajátos módja. Maga a formatervezés alapjául az ugyanilyen nevet viselő versenyautó szolgált. A szériagyártású modellt soros hathengeres, 2993 cm³-es motor hajtotta, amelyet forradalmian új (abszolút elsőként alkalmazott) közvetlen mechanikus befecskendezéses rendszer táplált, leváltva a hagyományos karburátorokat. Ez az új technológia korábban elérhetetlen teljesítményt tett lehetővé (215 LE, 28,0 forgatónyomaték). A „sirálysárnyú” autók többsége acél felépítményt kapott, ám a gyűjtők vágyainak netovábbját a ritka (29 darab) alumíniumváltozat jelenti. 1957-től a kupé mellett nyitott sportkocsi kivételben is készült.

182–183. Az 1955-ös Mercedes-Benz 300 SL Gullwing („Sirálysárnyú”) acél csövázsal készült, amely rendkívül merev és könnyű volt, ám az ajtókat a tetőhöz kellett rögzíteni.



Az XK-E-ként is ismert Jaguar E bemutatkozása az 1961-es Genfi Autószalonon valódi szenzáció volt. Korszerű önhordó karosszériája szokatlan, áramvonalas, agresszív formavilágot mutatott. Enzo Ferrari elragadtatottan így jellemezte: „minden idők legszebb autója”. Kezdetben kupé- vagy kétüléses roadster-változatban gyártották. A 2 + 2 üléses verzió csak 1966-ban jelent meg a nagyobb tengelytávval kialakított kupéval, amelyet már választható háromfokozatú automata váltóval szereltek. Szakmai berkekben és a piacon egyaránt sikert aratott. Viszonylag alacsony árfejkvésének köszönhetően egészen 1975-ig gyártották: három szériája összesen több mint 70 000 autót számlált. Az első generáció híres soros hathengeres, 3781 cm³-es motorját az XK erőforrásából fejlesztették ki, DOHC-rendszerű volt, és három SU-karbúrátor táplálta. 269 lóerős volt és 36,0 forgatónyomatékot adott le. Négyfokozatú Moss-rendszerű manuális sebességváltót kapott. 1964-ben a motor lökettérfogatát 4195 cm³-re növelték, ezzel a lóerőben kifejezett teljesítmény változatlan maradt, de a forgatónyomaték jelentősen megugrott. A futóműve egészen kiváló volt: elől-hátul független kerekekkel, kettős keresztlengőkarral alakították ki. Az 1971-ben újjára indított harmadik szériát már 276 lóerős 5334 cm³-es, V12-es motorral szerelték.

Jaguar E-Type

1961

210–211. Az XK-E-ként is ismert 1961-es Jaguar E-típus Enzo Ferrari kedvence volt.



Lamborghini Miura

1966

