

Los asombrosos autos de la exhibición "Supercars" del Petersen Automotive Museum

Ingeniería, 27/01/2021



En
exhibición
ahora
en el
tercer
piso
del
Petersen
Automotive
Museum
se
encuentra
Supercars:
A
Century
of

Spectacle and Speed, una colección de vehículos de alto rendimiento que data de principios del siglo XX. Comenzando con el Mercer Type 35-J Raceabout de 1913 y finalizando con el Maserati MC12 2005, la exhibición destaca algunos de los superdeportivos de carretera más emblemáticos de los últimos 100 años.

Caracterizado por el rendimiento, la producción limitada, el estilo extravagante y la velocidad, la exhibición de superdeportivos de Petersen muestra muchos de los autos que ponen "lo último" en el "garaje de autos de ensueño definitivo". Si bien el Petersen Automotive Museum permanece cerrado al público en espera de un cambio en las restricciones pandémicas de California, compilamos una galería de vista previa para que la explore aquí. Y como no queríamos dejar pasar la oportunidad de destacar algunos de nuestros favoritos, a continuación se muestran nueve superdeportivos de la exhibición que realmente hicieron volar nuestra imaginación.

1956 Jaguar XKSS

Originalmente con un acabado de pintura exterior blanca con un interior rojo, este Jaguar XKSS de 1956 perteneció al actor y piloto de carreras estadounidense Steve McQueen. El King of Cool hizo pintar el auto en British Racing Green, y a menudo se refería a él como la "Rata Verde". Limitado a 16 ejemplos, este es propiedad de Petersen. El Jaguar XKSS fue la versión legal

para la calle del auto de carreras Jaguar D-Type construido para competir en las 24 Horas de Le Mans.

1967 Ford GT40 Mk III

Conducido ocasionalmente por el famoso director de orquesta austriaco y propietario original Herbert von Karajan, este Ford GT40 Mk III de 1967 con volante a la izquierda es uno de los siete ejemplos construidos para uso en carretera. Con una historia que incluye Le Mans, el Ford GT40 Mk III fue la versión de buen comportamiento del GT40 ganador de Le Mans. Uno de los cuatro en la configuración con volante a la izquierda, el Mk III de 306 caballos de fuerza obtuvo su potencia de un motor V-8 de 4.7 litros emparejado con una transmisión manual de cinco velocidades de ZF.

1968 Lamborghini Miura P400

Haciendo su debut oficial en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1966 y limitado a 764 versiones, el Miura de motor central con motor V-12 no se parecía a ningún otro automóvil en la carretera. Según cuenta la historia, cuando Ferruccio Lamborghini se detuvo en el Casino de Monte-Carlo en Mónaco en un Miura, la multitud se volvió loca. Todos los fanáticos del cine nunca olvidarán el Lamborghini Miura P400 de 1968 de la secuencia de apertura de la película británica de 1969 The Italian Job, con la voz atemporal de Matt Monro.

1981 BMW M1

Desarrollado en colaboración con Lamborghini (un acuerdo que luego se vino abajo) y diseñado por Giorgetto Giugiaro, el BMW M1 con cuerpo de fibra de vidrio fue el reemplazo del 3.0 CSL destinado a la pista como un auto de carreras del Grupo 4. Pero antes de que BMW pudiera seguir adelante con la construcción de un automóvil de carreras, los requisitos de homologación encargaron al fabricante de automóviles alemán producir 400 M1 de carretera. En la producción de 1978-81, no se produjeron exactamente 400 autos de carretera M1, con otros 53 fabricados como autos de carrera que al final se utilizaron para la serie Procar.

1985 Ferrari 288 GTO

Diseñado por Nicola Materazzi y diseñado por el ilustre diseñador de Ferrari en Pininfarina Leonardo Fioravanti, entre el 250 GTO y el F40 estaba el Ferrari 288 GTO de baja producción. Lo que comenzó como un modelo de homologación destinado a

competir en la serie de carreras del Grupo B de la FIA, el 288 GTO de motor central presentaba un estilo similar al del 308 GTB. Restringido a 272 copias y vendido como automóvil de carretera después de la cancelación de la serie del Grupo B, un V-8 biturbo montado longitudinalmente acoplado a una transmisión manual de cinco velocidades fue la receta para un 288 GTO de 400 caballos de fuerza.

1988 Porsche 959 S

Al entrar en acción para cumplir con un requisito de homologación al igual que Ferrari y BMW, Porsche desarrolló el 959 en 1981 como un coche de rally del Grupo B. Presentado en la feria de Frankfurt de 1983, el 959 fue producido en Karosserie Baur y construido sobre un chasis monocasco de acero con una carrocería liviana hecha de aluminio y fibra de vidrio reforzada. Los amplios guardabarros, un enorme alerón trasero y la gran presa de aire en la parte delantera fueron esenciales para hacer que el 959 fuera aerodinámicamente funcional.

Un motor de seis cilindros plano turboalimentado refrigerado por agua y aire era bueno para 444 hp y 369 libras-pie de torque, y en el 959 S, los turbocompresores más grandes aumentaron la potencia a 508. El 959 S presentaba un sistema de tracción en las cuatro ruedas PSK, una suspensión ajustable en altura y frenos de disco ventilados. Del total de 345 Porsche 959 creados, solo 29 ejemplares eran de la variante Sport.