

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

4



LANCIA BETA MONTECARLO - 1974



QUINDICINALE - € 9,99
ISSN 1971 - 1670



HACHETTE

I primi passi dell'auto in Italia

In un paese ancora povero e prevalentemente agricolo si afferma un nuovo rivoluzionario mezzo di trasporto destinato a cambiare costume e mentalità degli italiani.

In un mercato editoriale che si stava affollando di testate destinate a rispondere alle domande di un numero crescente di lettori, nel gennaio del 1905 fece la sua apparizione a Milano un settimanale illustrato destinato a discreta fortuna. Intitolato semplicemente "L'automobile. Rivista settimanale illustrata", era rivolto, come il più accreditato "L'auto", organo ufficiale dell'Automobile Club Italiano, agli appassionati del nuovo e rivoluzionario mezzo di trasporto, destinato, nel giro di pochi anni, a cambiare il mondo, sconvolgendo abitudini radicate.

"Tra vent'anni, e anche prima, gli automobilisti cammineranno, senza dubbio, ordinariamente, anche all'interno delle città con una rapidità doppia dell'attuale", si legge in uno dei primi articoli della rivista, che baldanzosamente proseguiva: "e tanto meno vi sarà chi se ne darà pensiero in quanto la vecchia generazione dei pedoni ostinati e tardigradi, dei refrattari paurosi, dei politicanti imbecilli nati e vissuti prima della macchina, questa generazione di squilibrati tra il vecchio e il nuovo, sarà scomparsa e sostituita da una generazione nuova, che ha la consuetudine della



La periferia di Milano nel 1910. Una rara automobile transita su uno sfondo di ciminiere: un binomio che in pochi anni connoterà tutte le città del Nord Italia.

macchina, la sapienza meccanica, l'amore per la forza e la velocità". Siamo nel 1905, ma nella prosa della rivista pare già di sentire umori e aspirazioni che saranno poi rilanciati e resi popolari da Marinetti e dal Futurismo.

Dietro i richiami alla forza e alla velocità del nuovo mezzo di trasporto, vi era la consapevolezza che l'automobile avrebbe finito per imporre un nuovo tipo di civiltà. Pochi mesi più tardi, come ci ricorda Federico Paolini nella sua documentata *Storia sociale dell'automobile in Italia* (Roma 2007), la stessa rivista avrebbe scritto infatti: "La prima



grande trasformazione che l'automobile ha già cominciato a produrre in mezzo a noi, nei nostri costumi e nella nostra attrezzatura meccanica, riguarda la locomozione individuale". Ora che era possibile "avere nella propria casa, a portata di mano... sempre pronto in un attimo sia sotto la forma di una svelta motocicletta, sia sotto quella di una maestosa 40 cavalli, un treno speciale ed esclusivo, più veloce di tutti i treni", una "carrozza meccanica più morbida, più bella, più gagliarda, più docile di tutte le vetture ippomobili" – ci si chiedeva – "chi vorrà più sottoporsi alla tirannia degli orari, alle costrizioni del viaggio in comune, alle soste obbligate propri della locomozione collettiva?"

Una società arretrata

Naturalmente tutto questo, nell'Italia di inizio Novecento, era più un auspicio che una realtà effettiva. Quello dell'auto era un mercato potenzialmente ampio, ma tutto da "inventare" in un paese in gran parte agricolo, con poche strade carrozzabili e un livello medio di redditi da paese povero. Del resto la rivista era nata proprio per contribuire all'affermazione dell'automobilismo anche in Italia, sulla scorta di quanto era avvenuto negli Stati Uniti e in altri, pochi paesi, come l'Inghilterra e la Francia. Per questo, oltre a presentare ai suoi lettori le novità del settore, si faceva banditrice di manifestazioni e concorsi per la diffusione del nuovo mezzo

di trasporto, promuoveva "carovane in regioni italiane poco conosciute", si batteva per un programma di miglioramento e sviluppo della rete stradale.

Malgrado l'attivo supporto di riviste e associazioni come il Touring Club Italiano e l'Automobile Club Italiano, il successo delle prime competizioni sportive e la trionfale conclusione del raid Parigi-Pechino nel 1907, l'automobile continuava a essere un bene per pochi appassionati. Le statistiche ufficiali, che per la prima volta nel 1905 registrano la voce "autovetture", indicavano in poco più di 2000 il numero delle automobili in circolazione, a cui bisognava aggiungere una decina di autocarri e quarantacinque autobus. Ma se pochi potevano ancora permettersi il lusso di un'automobile, a tutti era permesso di sognare di possederne una un giorno. E questo, unito a una grande passione per la meccanica, era sufficiente a spingere molti a cimentarsi con la produzione di vetture.



Sopra, gita in automobile nei primi anni del Novecento. A destra, i primi camion nei viali degli stabilimenti Pirelli alla Bicocca (Milano), nel 1908.

Aurelia: tante proposte alternative

La Lancia fornì ai carrozzieri più di 500 autotelai Aurelia in diverse serie. La prima (B50/B51) fu la più numerosa e diventò una vera palestra dello stile. I risultati migliori li ottenne Pinin Farina.

Nel 1950 la Lancia iniziò a produrre l'Aurelia B10 e rilanciò la tradizione di fornire ai carrozzieri gli autotelai. In questo caso si chiamarono Aurelia B50 e B51, il primo con meccanica invariata, il secondo con pneumatici maggiorati e rapporto corto per supportare carrozzerie pesanti. Un centinaio dei 500 autotelai costruiti furono carrozzati da Pinin Farina per conto della Casa come cabriolet per la gamma ufficiale. La presenza o meno degli stemmi del carrozziere, assenti nelle Cabriolet ufficiali Lancia, resero riconoscibili quelle allestite da Pinin Farina per i propri clienti. Il tratto stilistico che accomunò le due tipologie fu il movimento dei parafranghi che si inserivano nelle fiancate con un gioco di pieni e vuoti molto dinamico.

I Cabriolet speciali di "Pinin" si distinsero per i profili lucidi sui parafranghi e per le finiture con colori e materiali scelti dai committenti. Alcune si scostarono dal disegno originale seguendo ricerche formali che interessarono il frontale con paraurti a lame sovrapposte, la coda con fanali in nicchie cromate, addirittura la tipologia della carrozzeria

Nel 1950 la Lancia iniziò a produrre l'Aurelia B10 e rilanciò la tradizione di fornire ai carrozzieri gli autotelai. In questo caso si chiamarono Aurelia B50 e B51, il primo con meccanica invariata, il secondo con pneumatici maggiorati e rapporto corto per supportare carrozzerie pesanti.



LANCIA

Aurelia
Cabriolet



In alto, il cosiddetto "figurino" della Lancia Aurelia Cabriolet di Pinin Farina.

Sopra, una variazione sul tema della Lancia Aurelia di Pinin Farina: il frontale con il paraurti a doppia lama.

A sinistra, la Lancia Aurelia Cabriolet di Pinin Farina con la cappotta chiusa. Il gioco dei pieni e dei vuoti sulla fiancata equilibra l'imponente volume della cappotta.



A sinistra, uno delle fuoriserie che Pinin Farina realizzò per verificare l'adattabilità alle berline dello stile dell'Aurelia GT B20. Sotto, esemplare restaurato della Giardiniera realizzata da Viotti su insistenza di alcuni concessionari Lancia.

coupé per esplorare forme più avvolgenti del lunotto. Pinin Farina realizzò in proprio un'altra serie di vetture per esplorare, con risultati poco convincenti, l'adattabilità a berline e limousine della linea della Aurelia GT B20. Anche Viotti lavorò per conto della Lancia e realizzò 45 giardiniera. Parzialmente in legno come imponeva la moda del tempo, queste eleganti *station wagon* ripresero deliberatamente alcuni tratti stilistici della berlina e della cabriolet per entrare nella gamma ufficiale. Monterosa invece sviluppò una giardiniera per proprio conto tradendo lo stile originale in una composizione impacciata e massiccia più adatta a un furgone che al prestigio dell'autotelaio. Vignale eseguì per iniziativa dei propri clienti una ventina di B50 su disegni di Giovanni Michelotti: i due affrontarono la ricerca stilistica su più fronti approdando a soluzioni degne di nota. Nella coupé chiamata Erminia in onore del committente, il comico Erminio Macario, grandi indicatori di direzione guarnirono l'interno delle prese d'aria anteriori; in un'altra



A sinistra, la scialba giardiniera di Monterosa caratterizzata da uno stile più adatto a un furgone che al prestigio dell'autotelaio Lancia. Sotto, a destra, la coupé 2+2 che Vignale chiamò Erminia dal nome del committente: il comico Erminio Macario. Si notano i grandi indicatori di direzione anteriori che occupano quasi interamente le prese d'aria laterali.



A sinistra, la Lancia Aurelia Coupé di Vignale caratterizzata da scalfature che partendo dal culmine dei parafranghi posteriori finiscono in alette di vaga ispirazione aeronautica.



A sinistra, la berlina realizzata da Castagna con lo stile dell'Alfa Romeo 1900 e il tetto rialzato per permettere di salire con il cappello in testa. Sotto, la Lancia Aurelia carrozzata da Canta con linee tutto sommato banali tranne che nei montanti posteriori indubbiamente originali per l'epoca.

coupé due coppie di fari di diverso diametro riempiono una calandra ellittica. Vignale e Michelotti in un'altra Aurelia realizzarono una scalfatura che partendo dal culmine del parafrangente posteriore finiva in un'alea di vaga ispirazione aeronautica. In un'altra ancora evocarono suggestioni aeronautiche con il volume aggettante di uno scudo Lancia stilizzato, con i rostri dei paraurti a "gondola motori" d'aereo e con una nervatura a metà fiancata modellata a tubo di Pitot (il dispositivo misuratore della velocità negli aerei). All'opposto della sfrenata creatività di Vignale e Michelotti vi fu l'eccesso di compostezza degli Stabilimenti Farina che adottarono uno stile così datato da deludere perfino la clientela più conservatrice. Castagna, altro carrozziere cauto nell'inventare, copiò l'Alfa Romeo 1900 in una berlina dal padiglione alto dedicata a chi sosteneva che in un'auto di lusso si deve poter salire col cappello in testa. Pietro Frua si ispirò alle linee delle contemporanee Moretti, ma ardì nello studio dei dettagli. Canta declinò in modo anonimo la linea "pontone", ma studiò una forma felice per i montanti posteriori. Ghia, che in quegli anni scam-



biava idee con gli Stati Uniti tramite lo stilista Virgil Exner, si ispirò alle Chevrolet, alle Nash o alle fuoriserie che la stessa Ghia realizzò su meccanica americana, ricorrendo spesso a forme d'aereo per celebrare la supremazia dell'aviazione Usa nella Seconda guerra mondiale. Alla tracotanza del superbombardiere di Ghia fece da contrappeso la tipica linea italiana di Boneschi per la coupé che chiamò Easy. E che mostrò i paraurti anteriori divisi e un



Sopra, questa Lancia Aurelia, carrozzata da Frua con linee simili a quelle delle contemporanee Moretti, derogò dalla calandra con lo scudo Lancia per una soluzione più anonima.

I carrozzieri 1950-1952

A destra, una coupé di Ghia che ricorda la fuoriserie "Firebomb" realizzata dallo stesso carrozziere con meccanica americana. Sopra, l'incredibile "bombardiere" di Ghia pieno di citazioni aeronautiche.





A sinistra, la coupé Easy realizzata da Boneschi con linee tipicamente italiane e la verniciatura bicolore. Sotto, un'Aurelia di Allemano perfettamente restaurata passa davanti alla giuria del Concorso d'eleganza di Villa d'Este il 24 aprile 2005.



allora nuovissimo taglio della verniciatura bicolore che riempiva graficamente il vuoto lasciato dall'integrazione dei parafranghi. Abbastanza equilibrata e di linea italiana fu anche l'Aurelia di Allemano dotata di originali griglie cromate accanto alle sommità dello scudo Lancia.

Nel 1952 i telai B52/B53, con la solita differenza degli pneumatici e del rapporto finale, corrisposero alla Aurelia B21 con motore 2 litri. Su questi autotelai (circa 170) si cimentarono anche gli svizzeri Ramsier, Graber, Beutler e il tedesco Worblaufen. Nessuno però riuscì a creare lo stupore dei carrozzieri italiani e in particolare di Pinin Farina, che con la PF del 1952 spaccò in due la critica. La PF interpretò modernamente la linea allungata all'indietro delle Aprilia aerodinamiche d'anteguerra, ma si distaccò nettamente nella griglia anteriore tonda come la O di Giotto. Dalla PF derivarono le PF 200 che, ferma la calandra tonda e le pinne caudali, esplorarono diverse soluzioni per il

padiglione. Dopo l'aumento della cilindrata a 2,2 litri la domanda di Aurelia carrozzate diminuì e praticamente il solo Pinin ebbe alcuni autotelai della nuova serie B55/B56.

Le Aurelia di Zagato, tre in tutto, adottarono linee leggermente diverse dalle Fiat 8 V dello stesso carrozziere: solo nella calandra, che in qualche modo evocò lo scudo Lancia. Vignale carrozzò le coupé Blu Ray su meccanica elaborata da Nardi. Ma le migliori Aurelia fuoriserie di questo periodo rimasero le quattro Florida di Pinin Farina, dalle quali derivò la Flaminia, la nuova berlina di serie.



A sinistra, la Lancia Aurelia PF carrozzata da Pinin Farina con le linee tese all'indietro delle Aprilia aerodinamiche degli anni Trenta.

A destra, la Lancia Aurelia carrozzata da Zagato per i piloti Plinio Bona e Ferdinando Gatta.

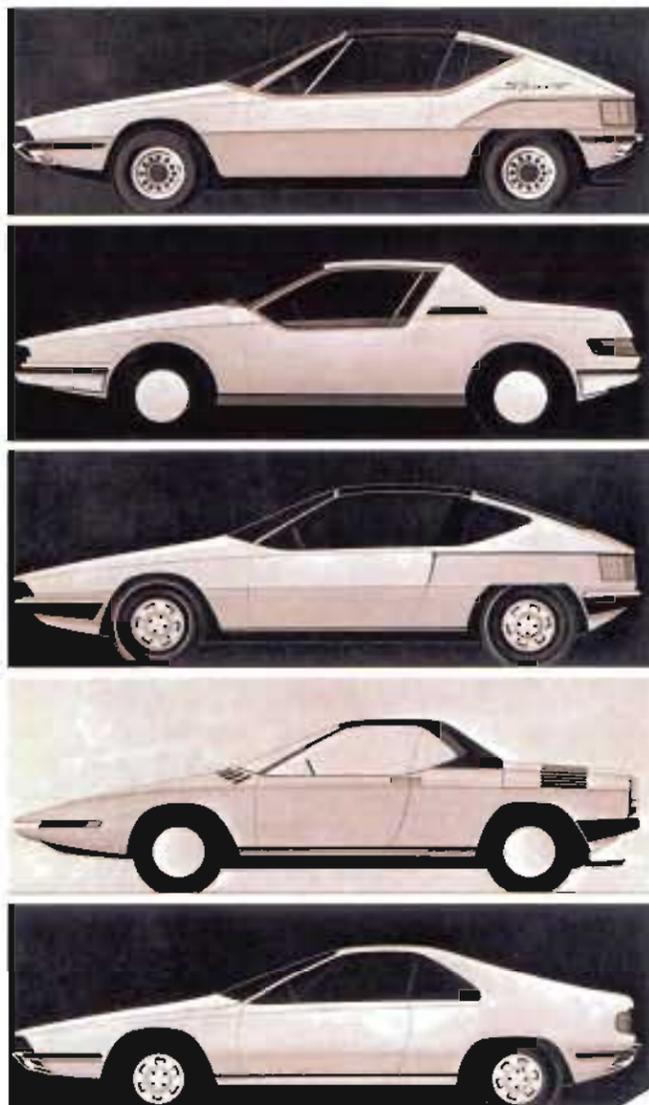
Sotto, la Lancia Aurelia Blu Ray carrozzata da Vignale su meccanica elaborata da Enrico Nardi.



Montecarlo: sinergia vincente

Doveva nascere con il marchio Fiat, ma debuttò al Salone di Ginevra con il marchio Lancia e il nome Beta Montecarlo. Caratteristica saliente: il motore centrale che testimonia la vocazione sportiva.

La vicenda che portò alla produzione delle Lancia Beta Montecarlo iniziò nel 1969, quando la carrozzeria Pininfarina avviò lo studio di un'auto sportiva con la meccanica "tutto avanti" della Fiat 128. Battezzata con il nome provvisorio "Sport-giovani", doveva essere un'auto divertente da guidare, innovativa nel design e poco costosa, quindi adatta alla clientela giovane. Mentre già circolavano i primi bozzetti di una coupé con il motore anteriore, un improvviso cambiamento di rotta spostò gli studi verso una vettura con il motore trasversale in posizione centrale-posteriore. La "Sport-giovani" continuò la sua gestazione con il motore centrale e la nuova sigla di progetto Fiat XI/20. Più o meno nella stessa epoca la carrozzeria Pininfarina stava studiando la Ferrari Berlinetta Boxer e inevitabilmente alcuni



tratti stilistici della "Rossa" influenzarono il disegno della XI/20. Le linee essenziali del progetto furono definite nel luglio 1970 e attraverso

A destra, vista di tre quarti posteriore della Lancia Beta Montecarlo Spider prima serie prodotta in 1757 esemplari dal 1974 al 1978.



successivi affinamenti arrivarono alla soluzione definitiva dopo una serie di prove nella modernissima galleria del vento della Pininfarina, che fu inaugurata proprio da questo modello. La Lancia Beta Montecarlo vanta il primato della prima auto interamente progettata e assemblata da Pininfarina nei propri stabilimenti. Nel giugno 1973 allo studio della XI/20 coupé fu affiancato quello della versione spider con il tetto in tela apribile mediante

A sinistra, i primi schizzi del prototipo Fiat 1/8, poi diventato 1/20 e infine assegnato alla Lancia con il nome Beta Montecarlo. Sopra, la Lancia Beta Montecarlo nella versione coupé prima serie.

un sistema brevettato dalla Pininfarina che permetteva alla cappottina di essere avvolta su se stessa e celata in un'apposita vaschetta ricavata nell'ossatura del roll-bar. Un altro interessante brevetto della Pininfarina, me-



A sinistra, sopra e a destra, la Lancia Beta Montecarlo Spider prima serie. Si nota la griglia per il raffreddamento del motore posta al centro della parte bassa del paraurti.



no vistoso ma sicuramente più importante nella storia delle costruzioni automobilistiche, fu il parabrezza incollato a filo della carrozzeria senza cornice. Con tale soluzione, poi adottata da tutti i costruttori, si ottenne contemporaneamente una semplificazione costruttiva, un notevole

miglioramento estetico e un vantaggio aerodinamico. Anche i finestrini laterali e il lunotto furono incollati alla carrozzeria con un procedimento analogo, contribuendo alla elevata rigidità della scocca. Il prototipo del nuovo modello debuttò in pubblico in modo spettacolare: ribattezzato Pininfarina 030 e dotato di un motore a sei cilindri a V elaborato da quello della Fiat 130, corse il Giro d'Italia 1974 classificandosi al secondo posto assoluto dietro una Lancia Stratos. All'inizio del 1975 la Fiat XI/20 nelle versioni coupé e spider era pronta per l'avvio produttivo, quando vi fu un nuovo e repentino cambiamento di rotta. Un sabato sera alla fine di febbraio dopo l'orario d'ufficio Sergio Pininfarina, presidente della omonima carrozzeria,

Beta Montecarlo Coupé guida a sinistra:	1623
Beta Montecarlo Coupé guida a destra:	455
Beta Montecarlo Spider guida a sinistra:	1423
Beta Montecarlo Spider guida a destra:	334
Montecarlo Coupé guida a sinistra:	951
Montecarlo Coupé guida a destra:	172
Montecarlo Spider guida a sinistra:	56
Montecarlo Spider guida a destra:	253
Scorpion (modello USA spider guida a sinistra):	1801



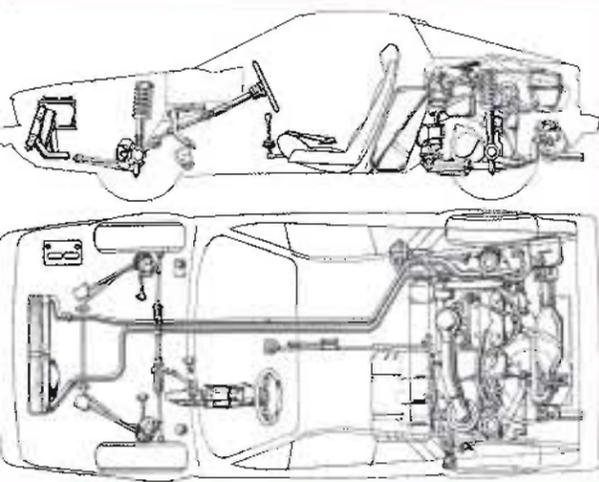
Sotto, la Lancia Montecarlo Spider seconda serie. All'esterno si notano la nuova griglia del radiatore e il vetro sulle "pinne" posteriori. Questo esemplare è in configurazione spider, con il tetto apribile/arrotolabile. La Lancia Montecarlo Spider seconda serie fu prodotta in 817 esemplari contro i 1123 della versione coupé.



Renzo Carli direttore del Centro Stile e l'avvocato Gianni Agnelli, presidente della Fiat, si riunirono intorno al prototipo della Fiat XI/20. Presero dal magazzino la calandra di una Lancia, la adattarono al muso piegandola con le mani e tenendola ferma con i piedi, quindi la sovrapposero alla calandra originale. Il risultato li convinse: il giorno dopo i designer trovarono bella e pronta la nuova Lancia. La scelta fu molto azzeccata per-

ché evitò che il nuovo modello si sovrapponesse alla Fiat XI/9 già in produzione presso la carrozzeria Bertone e perché andò a inserirsi in un segmento di mercato nel quale la Lancia era assente. All'inizio fu scelto di mantenere il nome Beta su richiesta della direzione della Casa, che voleva dare l'idea della continuità con la gamma delle omonime berline. A Beta fu affiancato il nome Montecarlo per ricordare i successi della Lancia nel rally più famoso del mondo, dove vinse dagli anni Cinquanta agli anni Settanta con tre modelli diversi:

A sinistra, disegno che illustra la disposizione dei principali organi meccanici nella Lancia Beta Montecarlo. In alto, il pilota Sandro Munari vincitore di moltissimi rally con vetture Lancia fa da testimonial d'eccezione alla Beta Montecarlo in un'immagine tratta dal depliant pubblicitario.



l'Aurelia GT B 20, la Fulvia Coupé HF e la Stratos HF.

Il debutto

La Lancia Beta Montecarlo debuttò in pubblico al 45° Salon de l'Auto che si tenne a Ginevra dal 13 al 23 marzo 1975. Con il motore centrale come le sportive di razza e la linea con tratti comuni alla contemporanea Ferrari BB, la Beta Montecarlo mostrò di avere prestazioni concrete e bella linea con il vantaggio di una meccanica di gran serie, quindi poco costosa da gestire. Aveva tutto per piacere. Infatti, piacque sia al pubblico sia alla giuria di esperti che le conferì lo Style Awards 1976. La prima serie delle Beta Montecarlo fu costruita dal 1975 al 1978 con il motore e il cambio della Lancia Beta 2000 berlina con 118 cv. La seconda serie perse il nome Beta e si chiamò Lancia Montecarlo e basta. Fu prodotta dal 1979 al 1982 con il motore potenziato a 120 cv e alcune miglione dettate un po' dall'evolversi delle mode, un po' dall'esperienza della prima

serie: nei montanti posteriori furono sistemati degli inserti trasparenti per migliorare la visibilità in manovra, fu aumentato il diametro dei cerchi da 13 a 14" per migliorare la tenuta di strada e la frenata, fu adottata una nuova calandra in linea con il rinnovamento estetico delle altre Lancia, infine furono rinnovati i rivestimenti interni. Sia la prima, sia la seconda serie furono disponibili sia nella versione coupé, sia nella versione spider. La Beta Montecarlo fu esportata anche negli Stati Uniti con gli adattamenti necessari per quel mercato e il nuovo nome Scorpion, perché la General Motors aveva depositato il nome Montecarlo.

A dimostrare la bontà del progetto iniziale, le varianti fra la prima serie, la seconda serie e la Scorpion furono poche. Si trattò di adattamenti e aggiornamenti più che di veri e propri restyling. La Lancia Beta Montecarlo ebbe alcune interessanti evoluzioni sportive come la Beta Montecarlo turbo Silhouette Gruppo 5 e la Lancia 037 che si coprirono di gloria una nel Campionato del Mondo della velocità, l'altra



A sinistra, una Lancia Montecarlo Coupé seconda serie com'è oggi in una collezione tedesca. Sopra, la Lancia Scorpion prodotta in 1801 esemplari in versione spider per il mercato americano fra il 1976 e il 1977.



LANCIA BETA MONTECARLO (1975-1979)

- Numero cilindri e disposizione: 4 in linea, trasversale posteriore
- Alésaggio e corsa: 84 x 90 mm
- Cilindrata: 1995 cc
- Rapporto compressione: 8,9 : 1
- Potenza massima (cv/giri): 120/6000
- Coppia massima (kgm/giri): 16,8/3500
- Distribuzione: due alberi a camme in testa (cinghia)
- Alimentazione: carburatore doppio corpo Weber 34 DMTR 24 oppure Solex C34 CIC-I
- Trazione: posteriore
- Frizione: monodisco a secco
- Cambio: a 5 velocità + RM
- Rapporto al ponte: 3,714:1
- Tipo telaio: solidale con la scocca
- Tipo carrozzeria: coupé o spider a due posti
- Sospensioni anteriori: schema McPherson, barra antirollio
- Sospensioni posteriori: schema McPherson, barra antirollio
- Freni: a disco sulle 4 ruote, doppio circuito
- Passo: 2300 mm
- Carreggiata anteriore: 1412 mm
- Carreggiata posteriore: 1456 mm
- Lunghezza: 3813 mm
- Larghezza: 1696 mm
- Altezza: 1190 mm
- Peso a vuoto: 980 kg
- Velocità massima: oltre 190 km/h
- Accelerazione da 0 a 100 km/h: 9,3 sec.
- Consumo: 9,55 litri/100 km

nel Campionato del Mondo rally. Anche le prestazioni della Montecarlo base non erano male: era una coupé da 200 all'ora che accelerava da 0 a 100 km/h in circa 9 secondi ed era molto sicura perché la sua

scocca fu progettata in previsione di norme americane anti-crash mai entrate in vigore perché troppo severe. Ancora oggi le Lancia Beta Montecarlo contano su un numero so gruppo di appassionati.



IL MODELLO DA COLLEZIONE