

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

30



LANCIA MONTECARLO SPIDER - 1980



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Il difficile ritorno alla normalità

Dopo due anni drammatici che sembrano non finire mai, finalmente la primavera del 1945 segna la fine della guerra aprendo le porte a un lento ritorno alla normalità.

La fine della guerra nella primavera del 1945 sembra preludere finalmente al ritorno alla normalità, una condizione di cui la Lancia aveva disperatamente bisogno dopo anni segnati prima dalle difficoltà se-

guite alla scomparsa del fondatore, poi dalla crescente precarietà in cui si era venuta a trovare a causa dell'occupazione militare tedesca, dei danni subiti dagli impianti tonnesi e dalla scarsità di materie prime e di energia.

Si comincia a guardare di nuovo al futuro con speranza, ma nell'immediato si devono fare i conti con le difficoltà del presente. Il crollo del regime, l'occupazione militare e la sconfitta hanno lasciato nel Paese un cumulo di macerie morali e materiali, a cominciare dal collasso del sistema dei trasporti ferroviari e delle infrastrutture viarie. Si tratta di un'eredità drammatica che non permette all'industria di approfittare del risveglio della domanda che segue immediatamente la fine della guerra. È un problema che la Lancia condivide con le altre imprese del settore, alle prese con la necessità di rimettere in sesto gli impianti danneggiati dai bombardamenti e con un presente irto di difficoltà di ogni tipo, in un paese che deve anzitutto ricostruire ma che al



25 aprile 1945. Una colonna corazzata americana durante l'attraversamento del fiume Po a San Benedetto.

momento non ha le risorse per farlo. Nell'agosto del 1945, presentando al consiglio di amministrazione il programma di azione per i mesi a venire, Arturo Lancia, da poco nominato direttore generale, ha presenti le condizioni della Lancia e le necessità del Paese, e per questo ritiene obiettivo prioritario dell'azienda il rilancio della produzione di camion e autocarri. Ma si lavora ancora in condizioni difficili e precarie. Negli stabilimenti di Torino bisogna ricostruire il reparto carrozzeria colpito dai bombardamenti, mentre per quanto riguarda i veicoli industriali si stanno trasferendo da Bolzano le attrezzature relative al montaggio e al collaudo. Vi è poi il problema del sovraccarico di manodopera. Per ripartire occorre anche alleggerire gli organici che in tempo di guerra si erano enormemente gon-



fiati: nel 1939 erano in forza alla Lancia 4808 operai e 493 impiegati, saliti nel 1945 rispettivamente a 6766 e 1044, mentre la produttività oraia per addetto si era dimezzata. Un quadro desolante, che rende ancor più sorprendente la rapidità di una ripresa che comincia nei mesi successivi alla fine della guerra, come attestano i dati sull'andamento della produzione: le 88 vetture costruite nel 1945 sono divenute 1876 e saranno 3451 nel 1947, quando ormai l'azienda può dire di avere quasi interamente recuperato i livelli produttivi dell'anteguerra. Anche il comparto dei veicoli pesanti mostra interessanti segni di ripresa: tra il 1945 e il 1947 vengono immessi sul mercato 3442 esemplari della serie 3Ro e nel corso del 1947 fa la sua comparsa un nuovo autocarro, l'Esatau.

Il 1947 si chiude all'insegna dell'ottimismo, si poteva annunciare la fine dell'emergenza: "Sotto il profilo tecnico-produttivo l'attività sociale ha registrato un notevole progresso verso la normalità", si legge nei libri verbali del consiglio di amministrazione. Di lì a poco, tuttavia, proprio il settore su cui aveva puntato l'azienda per ridare slancio alla produzione, i veicoli pesanti, che nel 1946 coprivano oltre il 60% del fatturato, conosce una brusca quanto inattesa flessione.

Da parte dei responsabili della Lancia la crisi venne subito messa in relazione all'attività dell'Arar, un'azienda pubblica a cui era stato demandato il compito di rilevare e porre in vendita i residui bellici. L'Arar, diretta dal Ernesto Rossi, operò con grande correttezza ed efficacia riuscendo in pochi mesi a immettere sul mercato quasi 9000 camion. Sarebbe tuttavia riduttivo attribuire, come pure fece il management Lancia, le difficoltà crescenti del settore degli autoveicoli pesanti solo all'azione dell'Arar che con la sua azione aveva contribuito a saturare il mercato. Se questo può avere ridotto i margini di manovra dei produttori priva-

Sopra, il sistema dei trasporti pubblici italiani uscì dalla guerra devastato. Per le vie di Milano ricomparve l'uso dei carretti trainati da cavalli.

Sotto, nel 1947 la Lancia mise in produzione un nuovo modello di autocarro: l'Esatau, qui in versione corriera a passo corto.



ti, non bisogna dimenticare che la Lancia scontava l'imperfetto coordinamento tra i due stabilimenti in cui veniva effettuata la produzione dei veicoli pesanti. Il dualismo e talora la sovrapposizione tra gli impianti di Torino e di Bolzano determinavano pesanti diseconomie che finivano per penalizzare la redditività della gestione, indipendentemente dalla concorrenza dell'Arar.

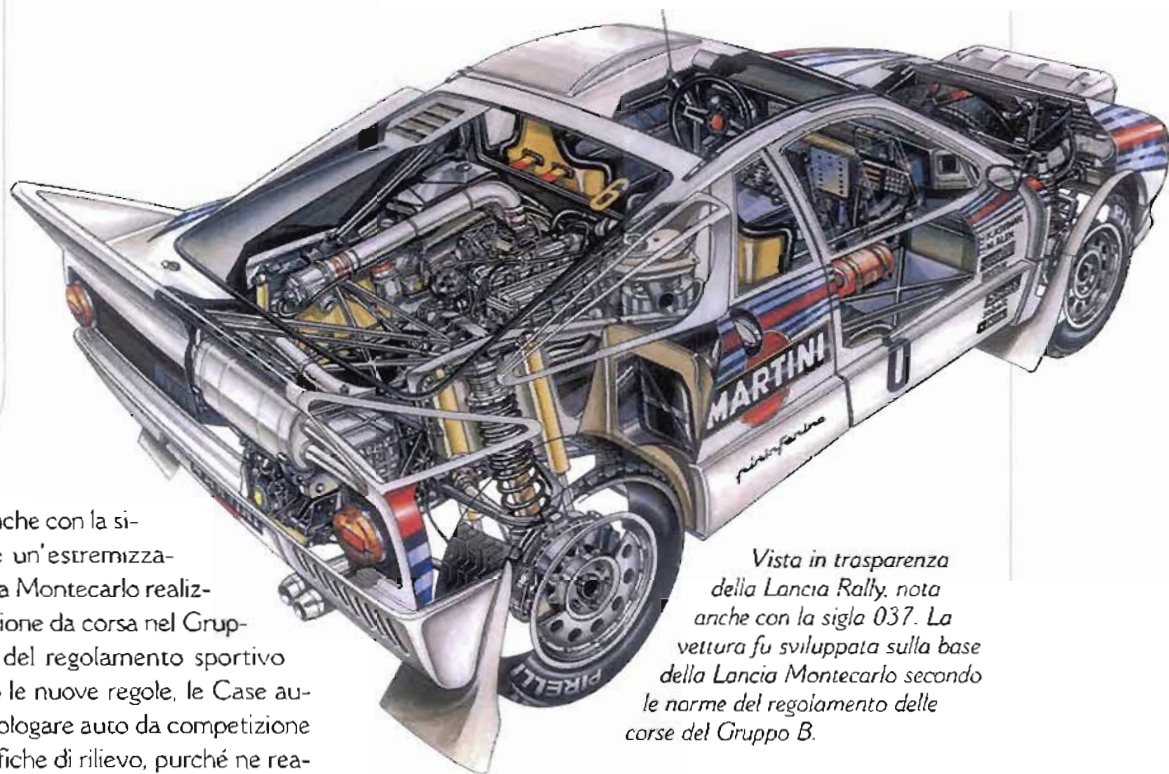
Il momento di acuta crisi che portò nel corso del 1948 alla sospensione della produzione di veicoli industriali, fu rapidamente superato grazie all'arrivo degli aiuti americani del Piano Marshall e all'avvio di una ripresa sostenuta dell'economia italiana.

Un promettente inizio

La Lancia Rally, nota come 037, arrivò nella scena rallystica a stagione inoltrata. Accusò qualche difetto di gioventù, ma ottenne ottimi piazzamenti e la vittoria finale nel Campionato italiano.

La Lancia Rally, nota anche con la sigla di progetto 037 è un'estremizzazione della Lancia Beta Montecarlo realizzata per ottenere l'omologazione da corsa nel Gruppo B rispettando le norme del regolamento sportivo riformato nel 1982. Secondo le nuove regole, le Case automobilistiche, potevano omologare auto da competizione derivate dalla serie con modifiche di rilievo, purché ne realizzassero 20 esemplari in un anno, con la possibilità di creare successivamente 20 esemplari "evoluzione" per anno con caratteristiche ancora più esasperate. La nuova suddivisione in Gruppi di auto da corsa mise fuori causa le Fiat 131 Abarth Rally, fino allora paladine dell'onore del Gruppo Fiat nei rally. Bisognava studiare una nuova arma in fretta, per non dare respiro alla concorrenza. I tecnici scartarono la sovralimentazione con il turbocompressore, causa del ritardo nella risposta lamentato dai piloti nei tentativi con le Lancia Stratos Turbo. Scartarono pure le quattro ruote motrici, giudicando troppo lunghi i tempi di realizzazione.

Così gli "uomini da corsa" della Lancia, freschi vincitori del Campionato mondiale Marche di velocità con la Beta Montecarlo Silhouette nel 1980 e 1981, decisero di partire dalla meccanica della Montecarlo Silhouette per affrettare i tempi e per evitare un salto nel buio. Le somiglianze fra la Beta Montecarlo Silhouette e la 037 non sono quindi casuali. Contrariamente alle Montecarlo di serie, le sospensioni della 037 non hanno lo schema Mac Pherson, ma



Vista in trasparenza della Lancia Rally, nota anche con la sigla 037. La vettura fu sviluppata sulla base della Lancia Montecarlo secondo le norme del regolamento delle corse del Gruppo B.

quello a quadrilateri con bracci paralleli, tipico delle auto da pista e della stessa Montecarlo Silhouette. I bracci sono articolati su snodi metallici (gli "uniball"), come nelle auto da pista. Una particolarità importante è la possibilità di fissare gli snodi dei bracci inferiori su due diversi punti di attacco a scelta, che sono addirittura quattro per i bracci superiori. Anche il pre carico delle molle è regolabile: tutto ciò si traduce in un'ampia possibilità di adattare in breve tempo l'assetto sia alle necessità del percorso, sia alle preferenze dei piloti. Un dato vale più di qualunque discorso: l'escursione delle sospensioni può variare da 190 a 260 mm, senza pregiudicare la trazione o la tenuta di strada. I freni con dischi autoventilanti, pinze Brembo d'alluminio e quattro pistoncini sono altri punti di forza della 037. Ottimo anche lo sterzo a cremagliera. Buono, ma bisogna adattarvi, è il cambio ZF

La base motoristica è il 4 cilindri di molti modelli del Gruppo Fiat. Per ragioni di robustezza, il blocco cilindri della 037 deriva da quello di una versione Diesel, la testa è a quattro



A sinistra, la Lancia 037 di Adartico Vudafferi/ Maurizio Pressinot in gara nel Rally dell'Elba il 24 aprile 1982. Sotto, Atilio Bettega/ Maurizio Pressinot sfortunati protagonisti del Tour de Corse nel maggio 1982. In basso, la Lancia Rally 037 di Marku Alen/Ilkka Kivimaki in un passaggio dell'Acropolis Rally a fine maggio 1982.

valvole per cilindro come nelle I31 Rally e nelle Silhouette, così l'aspetto più nuovo del motore della 037 è il compressore volumetrico a lobi costruito dalla Abarth, lo stesso montato successivamente sulle Lancia Beta Trevi, Coupé e HP Executive nelle versioni VX. Nella versione standard il motore sviluppava 205 cv a 7000 giri/min. Veniamo brevemente alla carrozzeria, che è di plastica. Davanti ha uno spoiler piatto e sporgente, sul padiglione ha una doppia gobba, che è in pratica un "coperchio" di plastica che copre la parte di tetto che era di tela nella Montecarlo Spider (la cellula della versione apribile è stata preferita perché irrobustita in origine con strutture di rinforzo). Sulla coda lo spoiler è stato sviluppato per dare un forte appoggio aerodinamico secondo le necessità dei vari rally. Nell'abitacolo essenziale, ma non povero, insomma da auto da corsa, il pulsante del clacson con lo stemma dello scorpione conferma il ruolo svolto dalla Abarth nella progettazione. Nella con-



solle c'è una batteria di fusibili termici che non si sostituiscono se saltano, ma si riattivano ognuno col suo pulsante. La leva del cambio è quella della Beta di serie. La 037, l'unica vettura a disporre contemporaneamente dei marchi Lancia, Abarth e Pininfarina, debuttò in pubblico il 21 aprile 1982 al 59° Salone dell'Automobile di Tor-





no. Per la versione stradale in vendita ai privati si poteva scegliere "qualunque colore" purché fosse il rosso, forte simbolo di italianità nelle corse automobilistiche. Per le corse la 037 si vestì invece di molti colori. I più importanti furono il bianco, rosso, blu e nero della livrea Lancia-Martini, il bianco, rosso e nero della livrea Tre Gazzelle-R6, il bianco, arancio e verde della livrea Jolly Club-Totip e il bianco e nero con filetti rossi della livrea Grifone-Würth. La Lancia 037 debuttò nelle corse prima ancora che nei saloni. Il 1° aprile 1982 prese il via nel Rally della Costa Smeralda con due esemplari. Entrambi accusarono un problema di gioventù al cambio. Andò a vuoto anche l'impegno successivo nel Rally dell'Elba del solitario esemplare affidato ad Adartico Vudafieri, questa volta diedero problemi i freni. Il primo piazzamento avvenne così il 6 maggio 1982 nel Tour de Corse, quinta gara del Campionato mondiale, che vide in azione i due esemplari freschi di costruzione affidati ad Attilio Bettega/Maurizio Pressinot e Marku Alen/Iikka Kivimaki. Bettega compì autentiche prodezze nella prima tappa, ma nella seconda ebbe un incontro troppo ravvicinato con una roccia con disastrose

Sopra, il momento in cui la Lancia Rally 037 di Adartico Vudafieri/Maurizio Pressinot perde un pneumatico a seguito di una foratura durante l'Acropolis Rally.

Sotto, a sinistra, meccanici al lavoro nel punto di assistenza dell'Acropolis per riparare la Lancia Rally 037 di Adartico Vudafieri/Maurizio Pressinot dopo la perdita di un pneumatico. Sotto, a destra, un'altro momento della riparazione volante effettuata dai meccanici della Casa sulla Lancia Rally 037 di Adartico Vudafieri/Maurizio Pressinot. L'equipaggio riprese la corsa, ma subì un guasto al compressore.

conseguenze per la sua persona, mentre Alen ottenne un incoraggiante nono posto assoluto.

Il 20 maggio Andrea Zanussi/Arnaldo Bernacchini con il quarto posto assoluto nel Rally 4 Regioni ottennero i primi punti per il Campionato europeo con una Lancia Rally della scuderia Jolly Club-Totip. Il 31 maggio tornò il Mondiale con l'Acropolis Rally, nel quale le Lancia di Alen/Kivimaki e di Vudafieri/Pressinot confermarono con i migliori tempi in diverse prove speciali le ottime prestazioni già messe in evidenza in Corsica, ma anche i difetti di gioventù: Alen si ritirò per la rottura di un supporto del mo-





tore dopo avere dominato la prima parte della gara e Vudafieri si fermò per un guasto al compressore. Si conclusero con due ritiri anche le trasferte per il Campionato europeo a Ypres il 27 giugno e a Madeira il 6 agosto, dove debuttò la modifica dei fari grandi, che da allora equipaggiarono sempre le 037 da rally. Il 15 agosto la "Zerotrentasette" ottenne la prima vittoria assoluta, ma non in un rally: nella salita di Popoli, dove Teodoro Peruggini portò al successo l'evoluzione I con 310 cv e iniezione d'acqua, preparata dalla Abarth sul telaio n. 316. Lo stesso pilota e la stessa vettura riportarono quindi la vittoria di classe nella salita Fasano-Selva di Fasano che si corse il 12 settembre. Il 22 dello stesso mese le Lancia Rally di Jean Louis Clarr/Bernacchini e di Vudafieri/Pressinot si classificarono rispettivamente terza e dodicesima assolute nel Tour de France, una gara molto particolare che si snodava attraverso la Francia incontrando in parte prove di rally e in parte prove

di velocità su pista. Purtroppo per un motivo o per l'altro si concluse con una serie di ritiri la partecipazione delle Lancia al Rally di Sanremo, dove in ogni modo ben figurarono finché rimasero in gara.

Il primo successo nei rally della 037 arrivò quindi il 17 ottobre 1982 nel Pace Rally, valido per il Campionato nazionale britannico, vinto da Alen/Kivimaki sull'esemplare con il telaio n. 317. Nella parte finale della stagione rallystica gli sforzi della Casa si concentrarono sul Campionato italiano, che fu coronato dal titolo tricolore di Tonino Tognana/Massimo De Antoni.

Sopra, la Lancia Rally 037 che con Peruggini ottenne la prima vittoria per il modello nella gara in salita Svolte di Popoli, nei pressi di Pescara, il 15 agosto 1982.

Sotto, 12 dicembre 1982. Tonino Tognana e Massimo De Antoni nel Rally della Valle d'Aosta, ultima prova del Campionato italiano. I due si aggiudicarono il titolo nazionale.



Un'intesa vincente

La Beta Montecarlo compendì cinquant'anni di collaborazione fra la Lancia e la carrozzeria Pininfarina. La seconda serie si chiamò semplicemente Lancia Montecarlo.

Nel 1974 la Montecarlo segnò un'importante tappa nella collaborazione fra la Lancia e la carrozzeria Pininfarina, iniziata cinquant'anni prima e ancora viva oggi. Nel 1930 lo stesso Vincenzo Lancia diede inizio all'intesa quando Giovanni Battista "Pinin" Farina aveva appena completato l'apprendistato con i fratelli e i cugini negli Stabilimenti Farina e subito aveva manifestato una gran voglia di mettersi in proprio, ma gli mancavano le risorse economi-

che necessarie. Fu così che Vincenzo Lancia insieme ad altri scommise sull'intraprendente giovanotto e in cambio dell'aiuto finanziario divenne socio minoritario della neonata carrozzeria Pinin Farina. Fra i primi lavori di "Pinin" sugli autotelai Lancia ricordiamo alcune innovative Dilambda con le quali il car-

rozziere si affermò come un autentico genio creativo pur rispettando, anzi esaltando, l'identità del modello fatta di eleganza, di sobrietà e di tale efficienza da proporlo come alternativa a modelli dichiaratamente sportivi, forse più veloci in assoluto, ma meno confortevoli e più indiscreti. Dopo le Dilambda di Pinin Farina arrivarono le Lancia Astura con innovazioni ancora più radicali, che introdussero nuovi parametri estetici e contribuirono a determinare nuovi comportamenti nel costume. Verso la metà degli anni Trenta le élites che costituivano la clientela della Lancia e dei grandi carrozzieri ritenevano che per recarsi al teatro e per le altre oc-

casioni mondane fosse di rigore un'automobile con una carrozzeria formale; diversamente, utilizzare un'auto non espressamente carrozzata per funzioni di rappresentanza, sarebbe stato sconveniente. In termini mondani il ruolo delle Lancia carrozzate da Pinin

Sotto, una coupé della famiglia delle fuoriserie PF 200 costruite su autotelai Aurelia a partire dal 1953. Le pinne anticipano la soluzione adottata per la Beta Montecarlo. Sotto, a destra, la PF 200 coupé a 2 posti vista di lato.

Farina fu di spostare la questione dal "lusso" allo stile in nome del quale le élites interessate accettarono e legittimarono le innovazioni introdotte dalla Lancia ed esaltate da Pinin Farina. La produzione della Astura attraversò un periodo di forti cambiamenti facendosi amba-

sciatrice di un approccio compositivo nuovo che culminò nello stile cosiddetto "aerodinamico" che si impose definitivamente negli ultimi anni Trenta con linee più fluide e arrotondate. Nel nuovo contesto nacquero le prime divergenze fra Vincenzo Lancia e "Pinin",

Sopra, Sergio Pininfarina conduce personalmente questa stupenda Lancia Aprilia Cabriolet al concorso di eleganza di Torino del 1947. A sinistra, la fuoriserie Aprilia Bilux che nel 1948 anticipò lo stile della Lancia Aurelia B10.

che per assecondare la linea aerodinamica derogò spesso dalla classica calandra Lancia alla quale riconosceva la grande eleganza, ma rimproverava la verticalità e la piattezza tutte all'opposto dell'approccio aerodinamico. Su questo argomento Lancia provò a tener testa a "Pinin", di dodici anni più giovane di lui, ma alla fine decise di lasciarlo fare.

Nel 1937 presentò le incredibili Aprilia aerodinamiche, vetture che diedero scandalo per le loro linee ardite e che ancora una volta provocarono discussioni fra "Pinin" e la Direzione della Lancia (intanto Vincen-



A sinistra, una Lancia Astura Cabriolet carrozzata da Pinin Farina nel 1936 omettendo la classica calandra della Casa. Sopra, l'incredibile linea aerodinamica studiata da "Pinin" per un gruppo di veloci Lancia Aprilia che si affermarono nelle competizioni. Sotto, a sinistra, la Lancia Aurelia GT B20 prodotta da Pinin Farina per la gamma ufficiale della Casa.





A destra, la Lancia Aurelia GT B24 Spider del 1954, un altro dei capolavori prodotti da Pinin Farina. A sinistra, la Lancia Aurelia Florida I nella versione Coupé 2 porte del 1955.



Sotto, la scocca della Lancia Beta Montecarlo durante i rilievi con speciali attrezzature nelle ultime fasi della realizzazione del prototipo. A destra, la Lancia Beta Montecarlo Spider nella prima versione con le "pinne" interamente metalliche.



Sotto, la Lancia Montecarlo Spider II serie del 1980. Rispetto alla serie precedente le principali modifiche estetiche riguardano gli inserti in vetro nelle "pinne", la calandra e il disegno dei cerchi delle ruote, che sono identiche a quelle delle Lancia Beta mentre prima era esclusivo.



Sotto, la Lancia Scorpion, versione americana della Beta Montecarlo, nel 1976 fu la prima ad adottare gli inserti trasparenti nelle "pinne" e gruppi ottici anteriori specifici.



il quale a tempo debito ottenne anche la commessa delle Flavia Coupé, che egli interpretò in modo magistrale. La produzione del modello, che intanto con alcune modifiche era diventato la Lancia 2000 Coupé HF, cessò nel 1973.

Un anno dopo debuttò la Beta Montecarlo che, motore e cambio a parte, fu la prima Lancia interamente progettata da Pininfarina (dal 1961 si scrive tutto attaccato). Il nuovo modello si presentò come il compendio dell'ininterrotta collaborazione che durava ormai da mezzo secolo e incorporò molti elementi dello stile collaudati nelle Lancia carrozzate da Pininfarina negli anni precedenti. Per tutti valga il raccordo del tetto con la coda mediante pinne, che Pinin Farina introdusse nel 1953 con la PF 200. Proprio le

pinne, che dal punto di vista stilistico avevano una loro validità, provocarono qualche critica da parte della clientela sul piano della funzionalità perché a loro dire rendevano difficoltosa la visibilità della zona laterale-posteriore. Il carrozziere pose rimedio all'inconveniente dapprima nelle Scorpion, cioè le Beta Montecarlo destinate al mercato americano, poi le estese alla seconda serie destinata al mercato europeo, che si chiamò semplicemente Montecarlo. Dal punto di vista meccanico la nuova serie rimase sostanzialmente invariata tranne che nel diametro delle ruote portato da 13 a 14 pollici per potere aumentare il diametro dei dischi dei freni anteriori e quindi migliorare il comportamento della vettura in frenata. Dal punto di vista estetico il disegno dei cerchi in lega di maggior diametro riprese quello delle Lancia Beta berlina, Coupé, HPE, Trevi, mentre il disegno dei precedenti era esclusivo del modello Montecarlo. Comune a quello delle Beta nuova serie divenne anche il disegno della calandra orizzontale, che fu studiata proprio da Pininfarina in occasione del restyling delle berline compiuto per conto della Lancia. Altre piccole novità l'aggiornamento della

LANCIA MONTECARLO SPIDER II SERIE (1980-1981)

- Numero cilindri e disposizione:** 4 in linea, trasversale, posteriore
- Alesaggio e corsa:** 84 x 90 mm
- Cilindrata totale:** 1995 cc
- Potenza massima:** 118 cv a 6000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9,35:1
- Distribuzione:** due alberi a camme in testa (tinghia)
- Alimentazione:** un carburatore Weber 34 DATR 4
- Impianto elettrico:** 12V
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco, comando idraulico
- Rapporto al ponte:** 4/52
- Telaio:** solido con la scocca
- Sospensione anteriore:** ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali, barra antirollio
- Sospensione posteriore:** ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali, barra antirollio
- Freni:** a disco sulle 4 ruote, doppio circuito, servofreno meccanico a rapporto variabile
- Ruote:** in lega leggera 5 1/2 x 14 con pneumatici 185/70 HR 14
- Passo:** 2300 mm
- Carreggiata anteriore:** 1422 mm
- Carreggiata posteriore:** 1466 mm
- Lunghezza:** 3813 mm
- Larghezza:** 1696 mm
- Altezza:** 1190 mm
- Peso in ordine di marcia:** 970 kg
- Velocità massima:** circa 195 km/h

zo era mancato) e che ancora una volta videro vincitore il carrozziere. Alla fine degli anni Quaranta con una serie di Lancia Aprilia Bilux Pinin Farina stabilì lo stile che poi avrebbe caratterizzato la Lancia Aurelia berlina. Con l'Aurelia la collaborazione della Lancia diventò ancora più stretta. Infatti il carrozziere fu delegato dalla Casa alla costruzione della versione cabriolet per la gamma ufficiale, della indimenticabile coupé B20 e infine della spider B24. Oltre a produrre le Aurelia coupé e aprirle di serie, "Pinin" realizzò per propria iniziativa e per la propria clientela diverse fuoriserie sul prestigioso autotelaio Lancia. In una di queste, la PF 200 coupé, introdusse le carat-

teristiche "pinne" che ricordano il padiglione con la coda, che poi diventarono una delle peculiarità stilistiche della Lancia Montecarlo. Ancora sull'autotelaio Aurelia "Pinin", a partire dal 1955, realizzò le fuoriserie Florida dalle quali poi prese avvio lo stile della Lancia Flaminia. Questo nuovo modello della Lancia capovoltò l'approccio plastico corrente, passando dalle linee arrotondate a quelle tese; inoltre legittimò in via definitiva l'abbandono della classica calandra verticale a favore di una calandra sviluppata in orizzontale. La Flaminia fu prodotta direttamente dalla Lancia, mentre la versione coupé fu appannaggio di Pinin Farina,

grafica degli strumenti e di alcuni dettagli dell'arredamento interno. Anche la seconda serie delle Montecarlo fu prodotta nelle versioni Coupé e Spider, con quest'ultima caratterizzata dall'originale cappottina in tela

che si arrotolava e si riponeva in un apposito vano. La produzione delle Montecarlo Spider cessò nel 1981. In totale Pininfarina costruì 654 spider II serie con la guida a sinistra e 253 con la guida a destra.



IL MODELLO DA COLLEZIONE