

LANCIA BETA MONTECARLO

Premessa

Parlare della Lancia Beta Montecarlo significa anzitutto ricordare la passione per le corse che Vincenza Lancia ha sempre fatto trasparire nei suoi capolavori.

La Beta Montecarlo infatti fa subito venire alla mente altri gioielli delle corse automobilistiche:

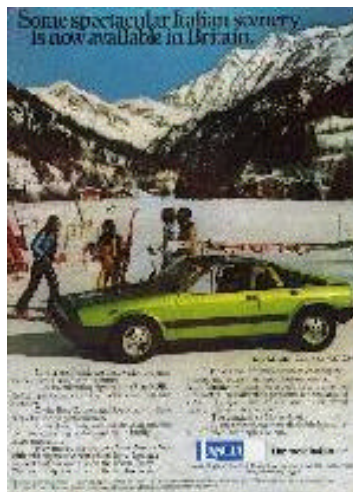
Abarth 030, Montecarlo Turbo e Rally 037 sicuramente non hanno bisogno di presentazioni.

Va ricordato che il periodo di commercializzazione del modello, è un periodo di grandi cambiamenti: si passa dall'austerità di inizio '70, alla diffusione in grandissima scala dell'automobile (più di una in famiglia), all'avvento del Turbo, allo studio di aerodinamica e sicurezza. Ma soprattutto alla globalizzazione della Fiat, che inglobando diversi marchi (Autobianchi, Lancia, Alfa Romeo, ..), modifica quello che è lo spirito di alcune grandi case automobilistiche, in fatto di qualità e di economia.

Avere una Beta Montecarlo nell'70/'80 significa avere una certa disponibilità finanziaria.

Significa potersi divertire con il massimo Coupe prodotto dal Gruppo.

Va ricordato che in quel periodo non sono ancora arrivati i grandi Brand giapponesi, americani, si vive ancora di prodotti europei e l'auto italiana è tra le importanti.



Storia

Lo sviluppo della macchina va fatto risalire alla fine degli anni sessanta, quando in casa Fiat si sente l'esigenza di sostituire la Fiat 850. Si pensa ad una sportiva.

I progetti vengono avviati e i risultati sono la Fiat X1/9 di Bertone ed il prototipo X1/8 di Pininfarina.

La X1/9 di Bertone viene presa in carico alla Fiat e dopo alcune modifiche (si ricordi che è l'evoluzione neanche tanto mascherata di un prototipo presentato per XXXXX), mentre la X1/8 continua la sua gestazione.

Nel 1972 il progetto si trasforma in X1/20 dopo aver costruito 2 modelli in scala 1:1.

Finalmente ad inizio '74 è pronto il modello definitivo che viene presentato al salone di Ginevra nel 1975.

Nel frattempo, Fiat in collaborazione con Abarth, presenta al Giro D'Italia del 1974 un prototipo molto simile a quella che sarà la Beta Montecarlo: l' Abarth 030, con motore di 3 litri e quasi 300 cavalli.

Alla guida Giorgio Pianta, famosissimo Signore dei Rally, con numero di gara 527. Secondo posto assoluto.



Il passaggio del progetto alla Lancia è solo di origine commerciale. Le vendite dell' X1/9 con marchio Fiat infatti vanno bene e già si pensa di lanciarla all'estero.

La Lancia non ha un modello Sportivo di punta (se si esclude la Stratos), quindi la scelta è naturale.

Il nome Montecarlo viene dato per ricordare la passione Lancia ed i Rally. In realtà il Gruppo Fiat decide molto presto di pensionare anticipatamente la Stratos e di non far mai correre la Montecarlo, a beneficio della Fiat Abarth 131, che per una questione di immagine è più facilmente immedesimabile all'auto vincente e di famiglia.

Versioni



Le versioni della Beta Montecarlo sono principalmente quattro.

La prima serie viene posta in vendita dal 1975 al 1978, mentre la seconda dal 1979 al 1982. La seconda serie perde nel nome la voce Beta e rimane solo Lancia Montecarlo. Entrambe le versioni sono disponibili coupe e spider.

La versione spider è in realtà un targa (come la sorella X1/9), in quanto ha il tetto in tela ripiegabile nel montante posteriore. Al lato dei passeggeri rimangono quindi i montanti del cielo.

La linea della Beta Montecarlo ricorda per tanti motivi quella di altre invenzioni nate dal genio di Pininfarina.

Le pinne posteriori, la griglia di sfogo del motore, i due posti secchi, la distribuzione dei pesi (tutto dietro), sono per molti aspetti simili alla Ferrari.

Negli anni sono infatti molti i kit di tuning legati alla Montecarlo che cercano di imitare la Rossa di Maranello (ad incominciare dai fari tondi posti sul retro).



Inoltre esistono kit in vetroresina per realizzare un'auto meno pesante e quindi più veloce.

Ma qui usciamo da quello che è lo spirito delle auto "classiche": l'originalità.

Le uniche evoluzioni estetiche apparse nella seconda serie sono le pinne posteriori diventate trasparenti per facilitare la visibilità posteriore, la mascherina anteriore con nuovo disegno, le frecce anteriori bicolori, i cerchi in lega di nuovo disegno.

All'interno viene preferito il tessuto alla finta pelle. Vengono rivisti alcuni particolari all'interno, viene dotata di vetri elettrici.

Dopo la presentazione e la buona commercializzazione, nel '76 si pensa al mercato statunitense.

Nasce così la versione Scorpio, che perde il nome Montecarlo per non creare equivoci con l'auto della Chevrolet.



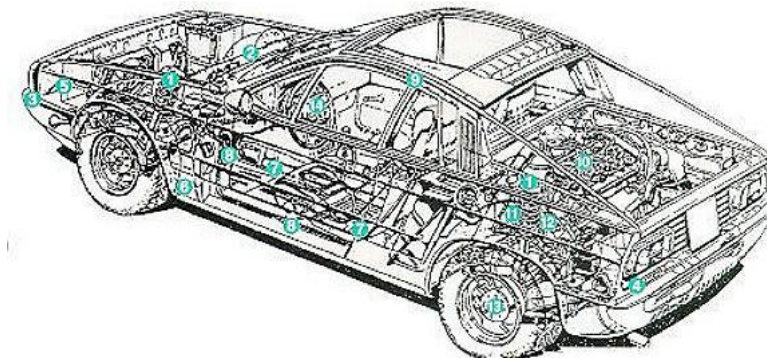
Il motore viene depotenziato per ridurre le emissioni inquinanti, vengono modificati i paraurti, le luci anteriori, vengono installate le luci laterali posteriori.

Tecnica- Guidabilità

La Beta Montecarlo è un coupé da 200 all'ora ed impiega circa 9 sec. per raggiungere i 100 orari.

Monta un motore molto generoso di 2 litri con 122 cv (la Scorpìo monta un 1800cc da 102 cv).

A differenza di molte auto anni '70, monta un cambio a 5 marce e freni a disco su tutte e 4 le ruote.



La guidabilità si può tranquillamente ricondurre allo standard delle "tutto dietro".

Il motore, il cambio, la trazione dietro (e soprattutto la mancanza di elettronica), non possono che creare un'auto principalmente sovrasterzante.

Molto divertente da guidare, non è così buona da perdonare ogni errore.

Sebbene lo schema costruttivo sia lo stesso della Fiat X1/9, in realtà le sue maggiori dimensioni le impediscono di essere alla pari così immediata e reattiva.

Il posto di guida più disteso impone una guida più da pista che rallystica.

Inoltre il servofreno procura molti bloccaggi pericolosi dell'anteriore, con qualche bel spavento nella guida impegnata sul bagnato.

Gare

Le due degne evoluzioni della Beta Montecarlo sono la Montecarlo Turbo e Lancia Rally 037.

La prima:



nata nel 1978, si aggiudica i Campionati Mondiali Marche di durata del 1980 e 1981. Si tratta di un 1425cc con oltre 400cv, dato dal genio di Dallara e Tonti. Alla guida i migliori piloti del periodo, quali ad esempio Patrese e Villeneuve.

La seconda:



la Lancia Rally 037 nasce nel 1982 e corre nei rally fino al 1985, quando viene sostituita dalla più potente Delta S4.

Con le sole ruote posteriori motrici è riuscita negli anni dell'avvento delle Gruppo B, a combattere contro mostri sacri del rallysmo mondiale quali Audi 4, Peugeot 205 T16, Opel Ascona e Manta 400, Renault 5 Turbo, Austin Metro VR6, Ford RS 200.

Pilotata da piloti quali Rohrls, Bottega, Alen, Biasion, Toivonen, Tabaton ed altri, è riuscita a vincere il Mondiale costruttori Rally nel 1983 ed innumerevoli Rally Mondiali e non.

Valore e Ricambi

Come ogni auto a cavallo tra la fine anni '70 e gli '80, sta attraversando un periodo di transizione in cui non può essere definita d'epoca e neppure moderna.

Il suo valore commerciale in realtà è più basso di quanto pubblicizzato sui giornali specializzati e una buona Montecarlo può essere acquistata per circa 5/6.000,00 Euro. Si deve stare molto attenti alla ruggine, nemica acerrima delle auto di quel periodo.

Si deve spesso verificare lo stato del fondo, dei duomi delle sospensioni, per gli spider del tettuccio.

Molti ricambi sono costosissimi, per esempio la mascherina anteriore della prima serie, il cofano anteriore, i fari anteriori e i due paraurti. Molti particolari in plastica sono in comune con la Rally 037 e quindi aumentano di valore. La plastica con cui sono costruiti i paraurti ed i profili non è dei migliori quindi è difficile da trovare al pari del nuovo.

Il guscio dei sedili della prima serie è in plastica e trovarne uno intero è veramente difficile.

In conclusione, la Beta Montecarlo è un'auto in grado di dare molte soddisfazioni. Da guidare con prudenza in caso di pioggia. Ha una meccanica decisamente affidabile e semplice da gestire.

Unica attenzione a tutto ciò che è di plastica. Può costare parecchio.