

## Lancia Beta Montecarlo

17 Aprile 2007



Con il 2006 se n'è andato un anniversario importante per la storia dell'Auto, il Centenario Lancia, celebrato con vari eventi e con una linea di prodotto dedicata (per una gamma che sta con grande fatica risalendo la china). Ci saranno appassionati che giudicheranno il tutto un po' pochino e, forse non è proprio così, ma è anche vero che abbiamo dimenticato quanto nobile marchio abbia dato all'intero automobilismo. Basti pensare, senza andare tanto a fondo, alla scocca autoportante (prima applicazione in assoluto sulla Lancia Lambda) e al motore V6 (che prima della Aurelia sembrava una chimera...).

Ma Lancia non vuol dire solo "eleganza" e "innovazione", c'è qualcos'altro. C'è la "sportività", la più forte eredità del fondatore, Vincenzo Lancia. Le Lancia sportive erano tra le poche a poter essere guidate senza problemi in giacca e cravatta e tra di loro ce n'era una che rappresentava senza mezzi termini "la summa" del Marchio. Una sola Lancia è stata capace di unire meccanica da vera purosangue (senza gli eccessi agonistici della Stratos), design di grande caratura (senza gli eccessi barocchi di Flavia e Fulvia) e prestazioni di rilievo (senza gli eccessi della ruggente "Deltona"): la Beta Montecarlo.

La storia di questo modello, entrato di diritto nel novero delle auto di (vera) importanza storica, ha degli aspetti per certi versi singolari.

La Beta Montecarlo, sulla carta, nacque come Fiat e tale resterà fino a pochi mesi prima della presentazione ufficiale. Il progetto si aprì nel 1969 nell'ambito di un'operazione volta alla definizione delle sportive Fiat che avrebbero sostituito negli anni Settanta le derivate coupè e spider di 850 e 124. I progetti furono denominati rispettivamente X1/9 (per la piccola) e X1/8 (per la media). Per entrambi la direzione intrapresa era volta alla massima semplificazione meccanica in abbinamento al miglior risultato ottenibile: poca spesa tanta resa. I tecnici avevano a disposizione dalla Casa le nuove unità destinate alla trazione anteriore e... solo quelle.

La disposizione con motore trasversale e cambio in linea stava diventando il cavallo di battaglia della Fiat che, dopo averne "sperimentato" l'efficacia sulla Autobianchi Primula, si avviava proporla sulle esordienti Autobianchi A112, A111 e sulla Fiat 128, mentre era in avanzata fase di sviluppo sulla nascente berlina Lancia Beta, con cilindrata medio-alte (da 1,4 a 1,8 litri). Autentico fu, quindi, il "lampo di genio" dei progettisti: vistisi quasi imprigionati dalla trazione anteriore (che non era ancora accettata su sportive degne di questo appellativo), riuscirono nell'intento di creare delle trazioni posteriori semplicemente spostando il motore, "pari pari", dal cofano anteriore a quello posteriore. Le nuove Fiat X1/9 e X1/8 nacquero, quindi, su una base meccanica "tuttodietro" che prevedeva il motore posteriore centrale, disposto trasversalmente (a garanzia di un ottimo bilanciamento delle masse), e la trazione posteriore.

La X1/9, sostituita della 850 coupè e spider, esordì nel 1972 al Salone di Torino: con una carrozzeria tipo "Targa" disegnata da Bertone, era spinta dal motore 1290cc della 128.

Lo sviluppo della X1/8, invece, marciava più a rilento: complici, tra i classici intoppi, il grande successo sui mercati internazionali della 124 Spider e la necessità di realizzare un prodotto di valore. Il design di Pininfarina era già praticamente definito, nelle sue linee guida, nel 1970, anno in cui fu realizzato il primo di una serie di una ventina di prototipi sui quali, in quattro anni, venne studiata e affinata in dettaglio la nuova vettura. Nel '72, nella "nomenclatura" interna di Fiat la X1/8 divenne X1/20, in

seguito ad una ridefinizione della parte meccanica e telaistica, ed assunse quasi completamente la fisionomia del modello definitivo che, lo ricordiamo, per tutti sarebbe stata ancora una Fiat. Grande prova di coraggio (oltre che di un modo di progettare a cui oggi non siamo più abituati), l'esordio, in gara, della Fiat X1/20. In una fase ancora sperimentale del progetto, i tecnici applicarono ad un prototipo X1/20 un V6 di tre litri e mezzo, derivato dal 3.2 della Fiat 130 che, dopo la cura Abarth, erogava 285 cv. L'auto, in questa configurazione meccanica e con l'estetica adattata alle esigenze agonistiche, esordì al Giro d'Italia Automobilistico del 1974 con il nome di Abarth 030 Pininfarina.

La presentazione ufficiale, intanto, ancora in veste di Fiat, era attesa al Salone di Torino dello stesso anno, ma questa slittò al successivo Salone di Ginevra del '75, dove lo stand Pininfarina ospitava in veste definitiva una "Lancia X1/20".

Il nome era ancora provvisorio, ma il marchio no. L'idea di commercializzare la nuova sportiva con lo storico scudetto derivò da una sopraggiunta scelta di carattere commerciale: dato per certo il futuro agonistico della vettura, previsto fin dal principio e visto il segno lasciato dalla incredibile Stratos, si pensò saggiamente che il marchio Lancia le sarebbe stato più consono. Poco dopo la presentazione a Ginevra, la commercializzazione con il nome di "Lancia Beta Montecarlo". "Montecarlo" in onore alle ambizioni sportive, "Beta" per ricordare a chi le si avvicinava, la garanzia di una meccanica derivata dalla grande serie.

La Beta Montecarlo, vista di fuori appariva un'autentica supercar: compatta (lunga 3,81 mt), bassa (119 cm), filante e con stilemi che ricordavano da vicino le Ferrari della serie BB, come la curvatura del tetto o la forma dell'arco porta. Uniche note stonate in una performance magistrale erano le ruote, di piccolo diametro, con cerchi da 13" (ma quello chiedeva il design d'allora) e l'enorme sbalzo anteriore, che terminava, però, in uno splendido musetto spiovente. La coda tronca era caratterizzata dal grande cofano motore, incernierato lateralmente e dal lunotto verticale, incorniciato in due pinne che completano otticamente la curvatura del tetto, onde evitare lo sgradevole effetto "pick up".

Non è azzardato dire che la Beta Montecarlo, più di altre auto contemporanee, racchiude in sé l'essenza del design italiano degli anni Settanta. Alle proporzioni da sportiva di razza, unisce le virtù pragmatiche tipica delle auto di grande serie sue contemporanee. Esempio, ad esempio, l'uso di paraurti in resina (il cui esordio industriale era un paio d'anni prima, sulla Renault 5), e la struttura dell'intero sistema frontale. Qui la ridotta altezza da terra, la lunghezza dello sbalzo e il profilo a cuneo del muso sarebbero stati gli ingredienti ideali per condannare l'auto a frequenti danni nelle manovre di parcheggio e, cosa ben più grave, a darle la sinistra fama di vettura falcia pedoni. Anche in questo caso la questione fu risolta in modo talmente razionale da sembrare quasi surreale: l'intero sistema frontale era costituito dal paraurti, in resina, e da una spessa modanatura in gomma, che inglobava i fari, posti leggermente incassati, e costituiva l'intero musetto: non siamo lontanamente ai livelli attuali di protezione pedoni, ma l'idea c'era...

Da subito, la Beta Montecarlo fu disponibile in configurazione coupè, con tetto rigido, o spider. Quest'ultima era praticamente una "Targa" con un esile tetto in tela che si arrotolava manualmente, fino a scomparire in un apposito vano all'interno del roll-bar.

L'interno rispecchiava l'immagine moderna della carrozzeria, ma peccava, forse, di minimalismo eccessivo. I sedili, essenziali e sportivi (anche se non molto profilati), presentavano un piano di seduta bassissimo. Il volante era a due razze forate, rivestito in pelle e dal design futuristico. Dietro, un compatto cupolino, a foggia di parallelepipedo, racchiudeva in poco spazio la strumentazione: contagiri, tachimetro (entrambi di piccolo diametro) e tre indicatori secondari a tamburo rotante costituivano la dotazione di strumenti, integrata da una discreta batteria di spie. La plancia in sé era costituita da una mensola morbida, rivestita in pelle, che si estendeva per tutta la larghezza dell'abitacolo, fino a fondersi con i pannelli delle portiere. Sopra, al margine anteriore (praticamente sotto il parabrezza), vi era una griglia in plastica che inglobava le bocchette d'aerazione e sul lato sinistro aveva origine "il parallelepipedo" della strumentazione. Al di sotto della mensola-plancia, vi era una consolle che ospitava il portacenere e accendisigari, un paio di interruttori, il vano per l'autoradio e i comandi a cursore della climatizzazione, la cui mascherina inglobava anche un orologio digitale. In seguito divenne disponibile un impianto di aria condizionata, uno dei primi con i comandi a pulsante. A parte il vano portaoggetti davanti al passeggero, non vi era altro. Sul tunnel centrale, dietro il cambio, erano collocati la leva del freno a mano e gli interruttori degli (eventuali) alzacvetri elettrici. La piccola componentistica era di chiara ed evidente derivazione Fiat.

Tecnicamente, la Beta Montecarlo era un coupè con carrozzeria monoscocca e motore posteriore centrale. Le sospensioni anteriori e posteriori erano a schema McPherson rispettivamente con puntone longitudinale e tirante trasversale davanti e con doppio tirante trasversale al posteriore. Il tutto serviva ad imbrigliare i 118 cv DIN del nuovo due litri bialbero (1995cc) derivato dal vecchio 1.8 e in procinto di

diventare una pietra miliare della produzione motoristica del gruppo Fiat: le ultime applicazioni saranno sulla Fiat Coupè, sull'Alfa 155 Q4 e sulla Lancia Delta II 2.0 HF Turbo. L'auto raggiungeva i 190 km/h di velocità massima e toccava i 100 in meno di dieci secondi: un dato di rilievo nella categoria due litri, ma forse un po' sottotono rispetto a quanto la Montecarlo poteva permettersi. Le doti dinamiche furono giudicate pressoché unanimemente positive, complice anche la grande sfruttabilità del bialbero Fiat. In questa configurazione, la Beta Montecarlo fu prodotta per quasi cinque anni per un totale di 3835 esemplari, tra coupè e spider. A questi vanno aggiunti i 1801 esemplari di Beta Scorpion, la versione realizzata per il mercato americano.

Prodotta tra il 1976 e il 1977, la Scorpion deve il nome al simbolo dell'Abarth (e all'impossibilità di utilizzare il nome Montecarlo, registrato in loco dalla General Motors e usato dalla Chevrolet). Era spinta dal vecchio motore da 1,8 litri che erogava, a causa dei dispositivi antinquinamento, la poco ragguardevole potenza di 81 cv. Esteticamente, la bella linea della Montecarlo era disturbata dai grandi paraurti ad assorbimento d'urto, a lama e molto sporgenti, mentre specifiche erano le luci laterali di ingombro e i fari anteriori circolari e retrattili. Vista la ridotta altezza, questi ultimi in posizione di riposo rientravano nella sagoma del frontale per sollevarsi di una manciata di cm ad accensione avvenuta, in modo da rientrare nei limiti previsti dalle leggi Statunitensi. L'interno era praticamente identico alla versione europea, fatta eccezione per alcuni particolari di finitura e per la strumentazione, che comprendeva grandezze anglosassoni per gli indicatori e la spia delle cinture di sicurezza. Le Scorpion prodotte appartengono tutte alla prima serie anche se, nel corso del 1977 la stampa dell'epoca dedicò spazio a degli esemplari che mostravano le pinne laterali vetrate. Proprio quest'ultima sarà la modifica esteticamente più rilevante delle Montecarlo della seconda serie.

A partire dai primi mesi del 1979 le riviste specializzate diedero risalto alla "nuova" Lancia Beta Montecarlo che avrebbe esordito, identificata come "seconda serie" all'inizio del 1980. Le pinne vetrate furono abbinate a cerchi da 14", ad una nuova mascherina, più importante e uniformata al resto della produzione Lancia. Il grande logo storico cedette il posto al nuovo piccolo scudetto, mentre una sottile modanatura in alluminio satinato per tutta lunghezza sostituiva le vecchie targhette identificative posteriori.

All'interno ritroviamo lo stesso ambiente e un nuovo volante a tre razze Momo, che sostituì a partire dall'esemplare nr. 4001 il vecchio due razze Lancia. Piccole variazioni anche alla meccanica. Il due litri grazie a poche modifiche (aumento del rapporto di compressione, nuovi carburatori e accensione elettronica), guadagnò due cavalli e subì un leggero incremento della coppia (da 16,8 a 17,4 kgm a 3400 rpm), il tutto per 195 km/ora di velocità massima e un discreto 9"3 per coprire lo 0-100 km/h. Il modello, che commercialmente perse la denominazione "Beta" e divenne semplicemente "Lancia Montecarlo", fu prodotto nelle varianti coupè e spider in altri 1940 esemplari fino al 1981. Le ultime Montecarlo furono vendute nel 1984, quando la Casa torinese era già concentrata nello sviluppo della Delta a trazione integrale, futura promessa agonistica di Chivasso.

Intorno al fenomeno Montecarlo negli anni si sono sviluppate autentiche "community" di appassionati sfegatati. Alla Lancia più caratterizzata degli ultimi trent'anni ci sono aziende che hanno messo a punto e commercializzato kit per modificarne l'estetica e renderla più simile alle Ferrari dell'epoca e ancora oggi, club di appassionati (in luoghi impensabili come gli USA o il Giappone) sono in grado di realizzare repliche di ricambi e accessori.

La Montecarlo, dopo la "Deltona", è sicuramente la Lancia che vanta il maggior numero di appassionati, merito anche delle sue derivate sportive, la Montecarlo Turbo e la Lancia Rally 037. Quest'ultima, autentico capolavoro estetico e ingegneristico, fu prodotta nel 1982 anche in versione stradale i cui pochi esemplari sopravvissuti, oggi, sono quotati ben oltre i 100.000 Euro.

**di Salvatore Loiacono**