

**GAMMA MODELS n° GMK-28 – LANCIA BETA
MONTECARLO TURBO ‘Alitalia’
Giro d’Italia 1979 (576)**



GAMMA MODELS n° GMK-28 – LANCIA BETA MONTECARLO TURBO 'Alitalia' Giro d'Italia 1979 (576)

Modellino: Coda corta. Livrea ufficiale Lancia-Alitalia (bianco-verde-rosso). Interni rossi, cruscotto e volante neri. Vetri completi, nessuna apertura possibile. Specchi retrovisori esterni, neri. Due proiettori di profondità sono montati sul cofano anteriore al di sopra della fanaleria standard. Cerchioni di colore nero con coperture nere marcate Pirelli P7. Fondello nero. Scala 1:43. Lunghezza 93mm. Con scatola cartonata.

Note: Kit standard montato.

Model: *Short tail. Official Lancia-Alitalia livery (white-green-red). Red interior, black dashboard and steering wheel. Complete glasses, no opening possible. Exterior mirrors, black. Two spot lights are mounted on the front hood above the standard lights. Black rims with black Pirelli P7 branded tires. Black caseback. 1:43 scale. Length 93mm. With cardboard box.*

Notes: *Standard kit assembled.*

LANCIA BETA MONTECARLO TURBO 'Alitalia' – Giro d'Italia 1979

Il Giro Automobilistico d'Italia fa parte di quella storia un po' dimenticata dalla cronaca ma non dagli appassionati. Era una gara automobilistica un po' anomala, in quanto le vetture dovevano compiere prove di velocità in pista nei principali autodromi italiani e vere e proprie 'Prove Speciali' di stampo rallistico.

Per questa particolarità ciascun equipaggio si componeva di tre piloti di estrazione specifica: un "velocista", che doveva gareggiare in circuito, e altre due (pilota e navigatore) che dovevano esibirsi nelle Prove Speciali rallistiche.

Pilota: G. Villeneuve / W. Rohrl / C. Geistdörfer - Numero di gara: 576 - Posizione: Squalificati

Motore 14.78T 4 cilindri trasversale posteriore-centrale di 1426cc. e 400cv. a 8700 giri al minuto. (corsa 82mm. X alesaggio 67,5mm.).

Turbocompressore sui gas di scarico KKK, iniezione elettronica Bosch e valvole by-pass Porsche.

Cambio a 5 marce a innesti frontali e auto bloccante Due-Bloc.

Ruote anteriori 15x10" e posteriori 19x13,5". Freni autoventilanti Lockheed.

Carrozzeria in vetroresina. Passo 2300mm. Peso 785kg. a secco.

Le sospensioni sono fissate ai telai tubolari situati oltre la cellula centrale dell'abitacolo che è rinforzata da roll-bar.

The Automobile Tour of Italy is part of that history somewhat forgotten by the news but not by fans. It was a somewhat anomalous car race, as the cars had to carry out speed tests on the track in the main Italian racetracks and real 'Special Stages' of a rally style.

For this particularity, each crew consisted of three pilots of specific extraction: a "sprinter", who had to compete on the circuit, and two others (driver and navigator) who had to perform in the Rally Special Stages.

Driver: G. Villeneuve / W. Rohrl / C. Geistdörfer - Race number: 576 - Position: Disqualified

14.78T 4-cylinder rear-central transverse engine of 1426cc. and 400hp. at 8700 rpm. (stroke 82mm. X bore 67.5mm.).

KKK exhaust gas turbocharger, Bosch electronic injection and Porsche by-pass valves.

5-speed gearbox with front engagement and Two-Bloc self-locking.

Front wheels 15x10 "and rear 19x13.5". Lockheed self-ventilated brakes.

Fiberglass bodywork. Wheelbase 2300mm. Weight 785kg. dry.

The suspensions are fixed to the tubular frames located beyond the central cell of the passenger compartment which is reinforced by a roll-bar.