



DETOMASO VALLELUNGA 1968

4 cylindres, 1500cc, 105ch pour 726Kg et une vitesse de pointe de 215 km/heure...

La Vallelunga, première voiture de série du jeune Alejandro De Tomaso, ne cache pas les ambitions et le passé sportif de son concepteur dès sa présentation au salon de Turin 1963.

Le jeune argentin débuta une courte carrière de pilote notamment au volant d'OSCA dont il est pilote essayeur mais aussi d'une Maserati 150S avec laquelle il termine 4^{ème} des 1000 Km de Buenos Aires. Très vite Alejandro De Tomaso et se lance dans la conception de ses propres voitures de course. Dès 1958 Il produit Formules 2 et Formules Juniors avec le rêve de produire sa propre Formule 1. En ce début des années 60, Alejandro cumulait les projets : moteurs de F2, monoplaces destinées à Indianapolis... Entrepreneur, il décide alors de se lancer dans la production d'une voiture de sport destinée au grand public.

Dessinée par la Carrozeria Fissore, celle-ci prenait la forme d'une barquette, mais le projet se transforma finalement en 1964 en un élégant coupé en aluminium, cachant dans ses entrailles un moteur en position centrale arrière. La conception résolument sportive reprend autour d'un châssis poutre tous les atouts d'une monoplace : légèreté, rigidité, suspensions triangulées, ressorts hélicoïdaux, moteur centrale arrière, boîte de vitesse déportée...

C'est la deuxième voiture de série à moteur central, après l'ATS. Une conception largement reprise par Colin Chapman pour sa Lotus Elan et par Jean Rédélé sur la berlinette Alpine.

Trois prototypes en aluminium furent construits par Fissore, mais rapidement, Alejandro de Tomaso confie la fabrication en série du coupé à la carrosserie Ghia qui utilisera la fibre de verre moins coûteuse. La carrosserie de style coupé deux portes a été dessinée par Giorgetto Giugiaro avec quelques similitudes avec la Ferrari 250 LM ou encore la Dino 206.

Sous le capot de la Valletunga, on découvre un moteur assez modeste placé en position longitudinale, celui de la Ford Cortina. Il s'agit d'un 1500 cm³ à arbre à cames latéral développant 104 ch, qui peut toutefois être porté à 135 ch. D'origine Volkswagen, la boîte de vitesses est modifiée pour recevoir cinq rapports. La transformation est réalisée chez De Tomaso avec des pignons Hewland — cette transmission apparaît ainsi très proche de celle des monoplaces De Tomaso de F2 et F3 de l'époque. La voiture est équipée de freins Campagnolo.

Malheureusement la Valletunga ne connaîtra pas un succès commercial. Son prix de vente exorbitant de 3,5 millions de lires soit plus de la moitié de celui d'une berlinette Ferrari est un frein énorme pour une marque naissante. Si les articles de presse se montrent prudents à la sortie du prototype, les essais des versions de série font état d'un très beau comportement routier. La voiture ne sera finalement produite qu'à 53 exemplaires entre 1964 et 1967 et sera remplacée par la Mangusta en 1967 qui fera de De Tomaso un constructeur automobile à part entière.



La Vallenga est donc la première véritable De Tomaso de route, la première d'une lignée qui durera jusqu'à la fin de la Guara en 2004. Méconnue, elle est particulièrement atypique comparée à ses descendantes équipées de V8 puissants.

A peine plus de 20 Vallenga existeraient à ce jour. Notre voiture se présente dans un état exceptionnel de conservation, régulièrement entretenue et soignée elle offre le charme incomparable d'une voiture ayant acquis une patine au fil des années sans jamais avoir été accidentée, modifiée ou altérée. Les précédents propriétaires ont eu à cœur de soigner la partie mécanique de la voiture tout en conservant la robe originale et tous les accessoires d'époque.

A la conduite notre Vallenga confirme sa vocation sportive. Les commandes sont fermes, la position de conduite idéale et l'habitacle résonne du son envoûtant du moteur Kent alimenté de gros carburateurs Weber. Le comportement routier vif et équilibré confirme la promesse de promenades à allure soutenue.



Notre DETOMASO a été livrée neuve en Italie et est toujours resté dans la région de Turin ; Faisant partie d'une collection sélective de Tomaso, ce Vallenga avait été acheté neuf ans auparavant par le précédent propriétaire et avait été utilisé avec parcimonie depuis lors. Acquise il y a quelques années par un collectionneur français, elle est en parfait état de fonctionnement mécanique, on pense que la voiture n'a jamais été restaurée et qu'elle est présentée dans son état d'origine - même la peinture est supposée être d'origine. Offerte avec un contrôle technique récent et son livret italien original, cette Vallenga immatriculée en France, ultra rare représente une opportunité passionnante d'acquérir un coupé italien en

édition limitée éligible à l'entrée d'une grande variété de manifestations automobiles historiques les plus prestigieuses.



4 cylinders, 1500cc, 105hp for 726Kg and a top speed of 215 km/hour .

The Vallelunga, the first production car of the young Alejandro De Tomaso, does not hide the ambitions and the sporting past of its designer since its presentation at the Turin Motor Show in 1963.

The young Argentinian began a short career of pilot in particular at the wheel of OSCA of which he is test pilot but also of a Maserati 150S with which he finishes 4th of the 1000 km of Buenos Aires. Very quickly Alejandro De Tomaso and starts designing his own race cars. From 1958 he produces Formula 2 and Formula Juniors with the dream of producing his own Formula 1. At the beginning of the 60s, Alejandro had many projects: F2 engines, single-seaters destined for Indianapolis... As an entrepreneur, he decided to start producing a sports car for the general public.

Designed by the Carrozzeria Fissore, it took the form of a tray, but the project finally turned into an elegant aluminum coupe in 1964, hiding an engine in its entrails in a central rear position. The resolutely sporty design was built around a beam chassis with all the advantages of a single-seater: lightness, rigidity, triangulated suspension, coil springs, central rear engine, offset gearbox...

It is the second production car with a central engine, after the ATS. A design largely taken up by Colin Chapman for his Lotus Elan and by Jean Rédélé on the Alpine berlinette.

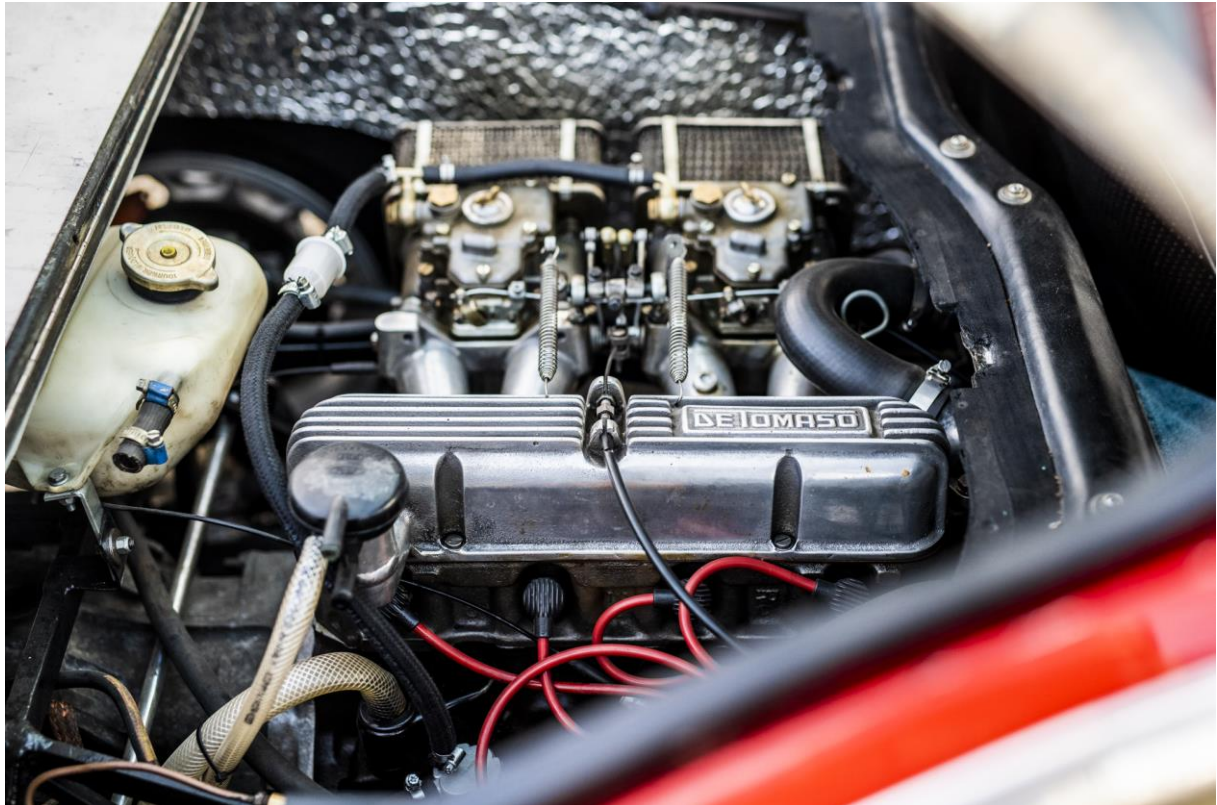
Three aluminum prototypes were built by Fissore, but quickly, Alejandro de Tomaso entrusts the mass production of the coupé to the Ghia bodywork which will use the less expensive fiberglass. The two-door coupe-style body was designed by Giorgetto Giugiaro with some similarities to the Ferrari 250 LM or the Dino 206.



Under the hood of the Vallengunga, we discover a rather modest engine placed in longitudinal position, that of the Ford Cortina. It is a 1500 cc lateral camshaft engine developing 104 hp, which can however be increased to 135 hp. The gearbox, originally from Volkswagen, is modified to receive five gears. The transformation is carried out at De Tomaso with Hewland gears - this transmission thus appears very close to that of the De Tomaso F2 and F3 single-seaters of the time. The car is equipped with Campagnolo brakes.

Unfortunately the Vallengunga will not be a commercial success. Its exorbitant selling price of 3.5 million lire, more than half of that of a Ferrari sedan is a huge brake for a fledgling brand. While press articles are cautious when the prototype is released, tests of the production versions show very good road handling.

The car will finally be produced only 53 copies between 1964 and 1967 and will be replaced by the Mangusta in 1967 which will make De Tomaso a car manufacturer in its own right. The Vallelunga is thus the first real road-going De Tomaso, the first of a line that will last until the end of the Guara in 2004. Unknown, it is particularly atypical compared to its descendants equipped with powerful V8.



Barely more than 20 Vallelunga would exist to date. Our car is in an exceptional state of preservation, regularly maintained and cared for it offers the incomparable charm of a car that has acquired a patina over the years without ever having been damaged, modified or altered. The previous owners have taken great care of the mechanical part of the car while keeping the original dress and all the period accessories.



Our Valdelunga confirms its sporting vocation. The controls are firm, the driving position ideal and the interior resounds with the bewitching sound of the Kent engine powered by large Weber carburetors. The lively and well-balanced road handling confirms the promise of sustained driving.

Our DETOMASO was delivered new in Italy and has always remained in the Turin area! Part of a selective collection of Detomaso cars, this Valdelunga had been purchased nine years earlier by the previous owner and has been used sparingly ever since. Acquired a few years ago by a French collector, it is in perfect mechanical working order, it is believed that the car has never been restored and is presented in its original condition - even the paintwork is assumed to be original. Offered with a recent technical inspection and its original Italian booklet, this ultra-rare Valdelunga registered in France represents an exciting opportunity to acquire a limited edition Italian coupe eligible for entry to a wide variety of the most prestigious historic automobile events.