

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

57



LANCIA ASTURA MILLE MIGLIA - 1938



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

# Problemi di un paese che si trasforma

Premiata con l'Oscar per la moneta più stabile, nel passaggio tra gli anni Cinquanta e i Sessanta l'Italia visse una stagione intensa, indimenticabile, gioiosa e contraddittoria.

**N**ei mesi durante i quali all'interno della Lancia si consumava la rottura tra l'ingegner Fianza, al quale Pesenti aveva demandato il rilancio dell'impresa, e il suo tecnico

più dotato e apprezzato, l'ingegner Antono Fessia, il paese stava vivendo una situazione di cambiamenti senza precedenti. "Dal più al meno, l'Italia si trasforma in tutto, dovunque e contemporaneamente": con queste semplici ma efficaci parole lo storico Silvio Lanaro sintetizza il senso di quanto avviene in quegli anni decisivi. Dopo di allora niente sarà più come prima.

La trasformazione fu così rapida e intensa da far gridare al miracolo e da essere poi rimasta nel ricordo come un periodo irripetibile. In realtà, in termini quantitativi se si guarda all'andamento del Prodotto interno lordo (Pil) o all'indice della produzione industriale sembra di poter parlare più che altro di una forte accelerazione del processo di sviluppo avviatosi silenziosamente negli anni precedenti. Anche alcuni dei simboli di quella stagione precedono in realtà il miracolo: la 600 Fiat, la prima automobile per tutti, fa la sua comparsa nel 1955 e il primo supermercato, altro simbolo di una rivoluzione dei consumi, viene inaugurato a Milano nel 1957. Tuttavia, tra il 1959 e il 1960 il profilo so-



*La 600 Fiat, del 1955, è la prima automobile per tutti, simbolo del miracolo economico italiano.*

ciale del paese muta a ritmo più intenso di quanto non fosse mai accaduto in passato.

La domanda di lavoro proveniente dall'edilizia e dalle industrie, ancora localizzate prevalentemente nel Nord-ovest, imprime una violenta accelerazione ai processi migratori: 85.175 persone nel 1958, che saranno 135.018 nel 1960 e 240.723 nel 1961 lasciano le regioni meridionali per trasferirsi nelle grandi città industriali del Nord. L'esodo massiccio si accompagna a un fenomeno generalizzato di fuga dalla terra che assume cadenze parossistiche, decretando la fine in pochi anni di modelli e stili di vita secolari.

Nel 1962 per la prima volta l'Italia raggiunge la piena occupazione, mentre il riaccendersi del conflitto sindacale riesce a strappare consistenti aumenti dei salari medi. L'Italia in questi anni ottiene anche alcuni importanti successi d'immagine che sembrano confermare che il paese



Sopra, una fase degli scontri di piazza a Genova nel luglio 1960.

Sotto, negli anni Sessanta decolla l'industria delle vacanze: turisti in un bar di Viareggio nel 1960.

si è lasciato alle spalle gli anni bui e vive una stagione felice. L'11 gennaio del 1960 il "Financial Times", il più autorevole giornale economico, assegna alla lira l'Oscar della moneta più stabile per il 1959. Alcuni mesi più tardi, in agosto, a Roma viene solennemente inaugurata la XXVII edizione dei giochi olimpici, una manifestazione che farà convergere l'attenzione del mondo sull'Italia, fiera di presentarsi con il volto di un paese moderno fiducioso nell'avvenire.

Il clima di quegli anni è ben descritto da un grande uomo di spettacolo come Alberto Sordi: "L'atmosfera era luminosa, di spensieratezza. C'era la convinzione che tutto fosse risolto, in tutti i campi: e naturalmente c'era una verifica, un boom economico straordinario. Le industrie lavoravano a tutto vapore, aumentavano le esportazioni di prodotti italiani, si parlava del miracolo economico. Perciò nacquero anche delle mode, anzitutto la moda della villeggiatura. Gli italiani cominciarono a sciare, scoprivano le vacanze invernali. E poi c'era la moda delle spiagge. [...] Era tutto un periodo in cui la spensieratezza, il non avere problemi portavano a manifestazioni di vita tutte gioiose, tutte divertenti". Non a caso una delle rappresentazioni più memorabili di quel periodo si intitolerà appunto *La dolce vita*. A firmarla è Federico Fellini, che con Visconti, regista di *Rocco e i suoi fratelli*, ha reso come pochi altri il senso e le molte facce di quegli anni vibranti di attese.

Sordi era però uomo troppo intelligente per non ricordare anche l'altro lato della medaglia, il prezzo di una modernità arrivata così all'improvviso. "Poi cominciarono le prime avvisaglie, certe istituzioni non tenevano più". E una nuova parola cominciò a serpeggiare, crisi: dell'economia,

della famiglia, dei valori. Inoltre, in evidente contraddizione con l'affermarsi di nuovi stili di vita e una crescente domanda di servizi sociali, la scena politica appariva bloccata, incapace di trovare nuovi equilibri, complice anche il peso della perdurante contrapposizione fra paesi occidentali e blocco sovietico.

Nel giugno del 1960 l'autorizzazione a tenere il congresso del Movimento sociale italiano, partito di ispirazione neofascista, a Genova, città medaglia d'oro della Resistenza, innesca una violenta protesta in tutto il paese, che neppure la decisione di revocare il congresso vale a smorzare. A Reggio Emilia la polizia spara sui manifestanti, uccidendone 5 e ferendone molti altri. Le successive dimissioni del governo Tambroni sono il segno dell'ineluttabilità del cambiamento e preludono alla faticosa nascita dei primi governi di centro-sinistra.



# Una Lancia... lanciatissima



Con il nuovo modello 1600 HF e con il supporto delle 1300, la squadra Lancia rilanciò la posta nei rally. Harry Kallstrom vinse il Campionato europeo guidando ora l'una, ora l'altra. Munari divenne campione italiano.

**D**opo avere gareggiato nel Tour de Corse e nel RAC Rally del 1968, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1600 HF prototipo continuò i collaudi nel 1969 iniziando il 17 gennaio da Montecarlo. Quell'anno il più blasonato dei rally mondiali fu diviso in due sezioni. La prima, riservata alle vetture omologate come Turismo o Granturismo, conservò la denominazione Rally di Montecarlo. La seconda, denominata Rallye Méditerranée, raccolse le auto dei Gruppi 4, 5 e 6, ovvero Turismo e Gran Turismo pe-



sa. La prima, riservata alle vetture omologate come Turismo o Granturismo, conservò la denominazione Rally di Montecarlo. La seconda, denominata Rallye Méditerranée, raccolse le auto dei Gruppi 4, 5 e 6, ovvero Turismo e Gran Turismo pe-

*Sopra, 21 gennaio 1969. La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF Prototipo di Sandro Munari/Sergio Barbasio in quel momento secondi assoluti nel Rally Méditerranée: poco dopo verranno squalificati.*

*A sinistra, 16 gennaio 1969, Montecarlo. Alcuni dettagli della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Prototipo di Harry Kallstrom/Gunnar Haggbom. I cerchi e i parafranghi, come la scocca provenivano da una Fulvia Coupé Rallye 1.3 HF.*



santemente modificate e i veri e propri prototipi. Per le due sezioni gli organizzatori fissarono un identico percorso, ma orari diversi.

Ciò fa intuire le difficoltà logistiche, di coordinamento e di assistenza incontrate dalla Lancia che schierò tre Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF nel Rally di Montecarlo per Rauno Aaltolen/Henry Liddon, Tony Fall/John Davenport, Pat Moss/Liz Nystrom e due Fulvia Coupé Rallye 1600 HF Prototipo nel Rallye Méditerranée per Harry Kallstrom/Gunnar Haggbom e Sandro Munari/Sergio Barbasio. Un pizzico di sfortuna nella compagine italiana non impedì ri-



A sinistra, 23 gennaio 1969. La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Prototipo di Kallstrom/Haggbom durante una prova notturna sul leggendario Col de Turini. Il forte equipaggio svedese vinse la frazione del Rally di Montecarlo denominata Rallye Méditerranée. Sotto, un'insolita inquadratura della Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Prototipo di Kallstrom/Haggbom.



sultati di rilievo: Kallstrom/ Haggbom si classificarono primi assoluti nel Rallye Méditerranée, Pat Moss e Liz Nyström si classificarono seste assolute nel Rally di Montecarlo e vinsero la Coppa delle Dame, infine Amilcare Ballestrieri e Daniele Audetto portarono in tredicesima posizione la loro Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF privata.

Negative furono invece le gare di Aaltolen/Liddon e Fall/Davenport, usciti entrambi di strada nel tratto Moulignon/Autraignes e quella di Munari, squalificato per non avere timbrato la tabella di marcia essendo in anticipo al controllo dove i commissari non erano ancora insediati. La sfortuna e alcuni problemi nei motori ancora acerbi dei prototipi decimarono le 1600 della squadra il 12 febbraio nel Rally di Svezia, dove tuttavia la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Kallstrom/Haggbom ottenne il sesto posto assoluto. Il pieno riscatto delle 1600 avvenne poco dopo, il 3 marzo, con la splendida tripletta nel Rally di Sanremo: Kal-

Istrom/ Haggbom primi, Aaltolen/Liddon secondi e Sergio Barbasio/Mario Mannucci terzi.

Chiavi del successo furono le grandi doti delle Fulvia nel fango e i meccanici che sostituirono in un baleno le gomme da asfalto con altre dotate di 500 chiodi ciascuna nel punto di unione di due prove speciali, una asciutta e una innevata. In questo tratto gli equipaggi Lancia inflissero distacchi abissali agli avversari e il più accreditato di questi, il finlandese Hannu Mikkola su Ford Escort TC, andò a sbattere in località Badalucco nel tentativo di recuperare. La 1300 fu di nuovo protagonista il 29 marzo nel Rally in-

Sotto, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Barbasio/Mannucci durante il guado del torrente Lerrone in piena. Una delle tante difficoltà di questo rally avversato dalla neve e dal fango.



Sopra, 9 marzo 1969. Il direttore sportivo della Squadra HF e Sandro Munari si complimentano con Harry Kallstrom e Gunnar Haggbom per la brillante vittoria nel Rally di Sanremo. Dalla gara resa difficilissima dalle condizioni atmosferiche emersero le Lancia che occuparono i primi tre posti con Kallstrom/Haggbom, Rauno Aaltolen/ Henry Liddon e Sergio Barbasio/Mario Mannucci.



*Sopra, 23 marzo 1969, Rally del Sestriere. Gunnar Haggbom fa la guardia alla macchina mentre Harry Kallstrom cerca un varco fra i concorrenti che hanno bloccato la strada per protestare contro l'esclusione, per essersi impantanati nel tratto Braia-Vallegiolitti.*

*A destra, 23 marzo 1969, Rally del Sestriere. Il fango misto a neve alto anche alcune decine di centimetri che ha trasformato la gara in una prova durissima esalta i migliori: ecco la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Sandro Munari/John Davenport avviarsi sicura verso la vittoria.*

*Sotto, 19 agosto 1969. La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF che con Kallstrom, Barbasio e Tony Fall si impose nella durissima Marathon della Route che si disputò dal 19 agosto per la durata di 84 ore sul circuito del Nürburgring.*



temazionale del Sestriere. Qui la vittoria di Sandro Munari/John Davenport fu il risultato dell'affiatamento della squadra nelle condizioni a dir poco difficili a causa della neve mista a fango, basta pensare che su 140 vetture partite solo 23 arrivarono alle fine.

La prima grossa difficoltà per i migliori fu quella di trovare un varco fra le vetture poste di traverso dai contestatori del provvedimento di esclusione per chi si era impantanato nel durissimo tratto Braia-Vallegiolitti. Nelle prime battute andarono in testa Ove Andersson/Liz Nystrom su Ford Escort TC, ma nella stretta discesa di Pradeboni le Lancia recuperarono nettamente e si portarono in vantaggio con Munari/Davenport seguito da Kallstrom/Haggbom.

Nella seconda tappa Munari si impantanò a Pradeboni, dove nella prima aveva costruito il suo vantaggio. Kallstrom/

Haggbom giunti poco dopo sul posto si fermarono per aiutare i compagni a cavarsi d'impaccio. Fu così che Munari vinse e Andersson riuscì a scavalcare Kallstrom portandosi al secondo posto.

La serie positiva delle 1300 proseguì il 25 aprile con il primo posto di Barbasio/Mannucci nel Rally 999 Minuti, il 26 giugno con la vittoria di Munari/Davenport nel Rally delle Alpi orientali e l'11 luglio con il successo pieno di Ballestreri/Sartana nel Rally Alpe della Luna. Si possono considerare successi anche il secondo posto di Kallstrom/Haggbom il 14 maggio nel Rally delle Alpi austriache e il terzo dello stesso equipaggio nel Rally della Polonia il 21 maggio. La 1600 da parte sua ottenne un nuovo grande trionfo nella Marathon de la Route, uno strano "rally su pista" che partì il 16 luglio e per 84 ore consecutive si corse sul micidiale circuito del Nürburgring. Nell'occasione la Lancia schierò tre 1600 per Munari/Maglioli/Pinto, Ballestreri/Paganelli/Ireland e Kallstrom/Barbasio/Fall. Le prime due si fermarono per guasti, ma la terza le riscattò aggiudicandosi la vittoria assoluta.

Dieci giorni dopo, il 28 agosto, la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF colse la sua ultima grande vittoria nel Rally di San Martino di Castrozza con Munari/Bernacchini, dove Alcide Paganelli/Domenico Russo con una normalissima Fulvia Coupé si classificarono primi nel Gruppo 1 (vetture di serie). Il 1° ottobre 1969 la 1600 fu finalmente omologata nella categoria Gran Turismo Gr. 4 e appena cinque giorni dopo si aggiudicò con Barbasio/Mannucci il Rally dell'Isola d'Elba valido per il Campionato italiano.





Sopra, a sinistra, 28 agosto 1969. La Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Sandro Munari/Arnaldo Bernacchini trionfatori nel Rally di San Martino di Castrozza con la vittoria in tutte le prove speciali disputate.

Sopra, a destra, 28 agosto 1969. La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Amilcare Ballestrieri/Daniele Audetto, terzi classificati nel Rally di San Martino di Castrozza dopo gli altri piloti Lancia Munari/Bernacchini e Arnaldo Cavallari/Dante Salvoy.

A sinistra, 28 agosto 1969, Rally di San Martino di Castrozza. La Fulvia Coupé di Alcide Paganelli/Domenico Russo completò il successo Lancia imponendosi nel Gruppo 1, vale a dire fra le vetture di serie.

In basso, 10 ottobre 1969. La Coupé Rallye 1,6 HF omologata per le corse appena cinque giorni prima vola a conquistare la vittoria nel Rally dell'Isola d'Elba con Barbasio/Mannucci.

Il Campionato europeo riprese il 16 ottobre in Spagna con la Lancia e Kallstrom primi rispettivamente nelle classifiche provvisorie per costruttori e piloti. Per difendere la supremazia, la squadra HF scese in campo in forze e ottenne la vittoria assoluta con la 1600 di Kallstrom, il terzo posto con la 1600 di Raffaele Pinto, il quarto e il settimo posto rispettivamente con le 1300 dei piloti locali Alberto Ruiz/Giménez e José Manuel Lencina. Contemporaneamente la Lancia affrontò il Rally del Portogallo con la sola Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Tony Fall. L'inglese vinse, ma fu squalificato perché la moglie per baciarlo salì in macchina sulla pedana d'arrivo, cosa vietata dal regolamento. La squadra Lancia tornò in forze nel Tour de Corse che prese il via l'8 novembre. Oltre a una 1600 e due 1300 normali schierò una 1600 alleggerita e due 1600 trasformate in spider. La mossa si rivelò sbagliata perché tutte le 1600 speciali accusarono problemi ai freni probabilmente in conseguenza della trasformazione, così Kallstrom/Haggborn con la coupé alleggerita si classificarono solo noni mentre Timo Makinen/Paul Easter e Munari/Davenport con le spider si classificarono rispettivamente undicesimi e tredicesimi. Barbasio/Mannucci con la 1600 standard si ritirarono per la rottura del comando dell'acceleratore, mentre fra gli equipaggi delle 1300 i coniugi Trautmann persero 22 minuti e molte posizioni per riparare il comando dell'acceleratore. Ballestrieri/Audetto invece furono risparmiati dalla sfortuna e con una condotta di gara superlativa portarono al decimo posto assoluto una 1300.

Il Campionato europeo si concluse il 15 novembre con il RAC Rally. Per laurearsi campione Kallstrom doveva assolutamente battere il fortissimo pilota della Porsche Bjorn Waldegaard. Ma questa volta la sfortuna si distribuì in modo più uniforme. Nelle prime battute andò in testa Waldegaard mentre Kallstrom fu attardato da due forature. Nelle fasi successive la malasorte si accanì prima con le Lancia di Munari e Makinen fermandoli uno per un guasto e l'altro per un incidente. Infine rivolse le sue attenzioni a Waldegaard che prima perse 26 minuti per un'uscita di strada, poi uscì di strada nuovamente nel tentativo di recuperare e precipitò in dodicesima posizione. Il bilancio della Lancia si concluse quindi in modo trionfale con due campionati all'attivo: l'europeo con Harry Kallstrom e l'italiano con Sandro Munari.



# La star del museo non museo



**La Lancia Astura MM Sport è il cuore antico del futuro in una dinamica realtà museale alle porte di Verona. Cultura, divertimento, sorprese e sperimentazione in un moderno centro in vetro e acciaio.**



Sopra, a sinistra, il logo del Museo Nicolis dell' Auto, della tecnica e della meccanica. La vettura stilizzata che vi compare è la Lancia Astura MM. Sopra, una vista esterna dell'edificio in acciaio e vetro del Museo Nicolis. La vettura è una Bugatti T 49 roadster del 1931. A sinistra, una vista esterna dell'edificio in vetro e acciaio. A destra, la leggera ed elegante struttura delle scale che collegano i piani dell'esposizione.



La parola museo va stretta alla moderna struttura espositiva che a Villafranca, alle porte di Verona, propone ai visitatori due secoli di storia della locomozione e altro ancora. Nell'edificio del Museo Nicolis dell' Auto, della Tecnica e della Meccanica la forza dell'acciaio e della pietra si temperano nelle trasparenze

Sotto, una Cottareau del 1903 esposta con gusto accanto ad alcuni oggetti e abiti dell'epoca. Sotto, a destra, una delle più antiche Lancia esposte: la Lancia Beta "SGV" del 1911.

del vetro e nel calore degli arredi. Sono i segni di uno spazio aperto alla circolazione delle idee, dove i riverberi del passato sono alimento per il futuro. Disposti su 6000 metri quadrati sono esposti mezzi di trasporto e altre opere dell'ingegno umano che Luciano Nicolis, imprenditore veronese, ha raccolto in questo modernissimo edificio spinto dalla sua passione per la tecnica e la meccanica.

Fin dall'inizio Luciano Nicolis ha voluto che il museo fosse spettacolare e creativo. Il suo

messaggio è stato accolto in pieno dalla figlia Silvia che dal 2000 è la direttrice di questo innovativo esempio di museo-impresa, costantemente proiettato verso il nuovo e attento al proprio ruolo di promotore di cultura. Alla suggestione degli oggetti esposti si affianca un ricco centro di documentazione con un archivio storico e una biblioteca capaci di soddisfare le esigenze dei ricercatori più esigenti. Ma pure chi non è uno studioso ha la possibilità di approfondire la storia dei mezzi di trasporto.

All'interno del museo Nicolis è in funzione anche un modernissimo Centro Congressi dotato di una sala conferenze con 120 posti, di una sala per i relatori, di un'area multifunzione di 230 mq, di un'ampia terrazza e di un bar. Questo vero e proprio crocevia delle idee diventa di volta in volta punto d'incontro per studiosi e appassionati, meta di percorsi didattici, sede per il lancio di prodotti commerciali, luogo di incontri istituzionali o di business. L'automobile è l'indiscussa protagonista del museo perché è

Sopra, a sinistra, la Lancia Astura Mille Miglia ritratta davanti all'ingresso del museo del quale ha ispirato il logo. Sotto, una 3500 GT e una 3500 GT Spider nello spazio espositivo dedicato alla Maserati. Sulle pareti si notano le foto di scena con le auto protagoniste di alcuni film degli anni Sessanta. Sotto, a destra, il cavaliere Luciano Nicolis (il primo da destra) mentre conduce una visita guidata. La vettura è un'Alfa Romeo 6c 1750 GTC carrozzata da Castagna.

stata ed è una delle grandi passioni del fondatore. Egli ha cercato e cerca in tutto il mondo veicoli storici, li recupera, li restaura e li restituisce alla memoria collettiva come parte del proprio patrimonio e della propria cultura. Fra i reperti più sorprendenti vi è la "motrice Pia", il primo motore a benzina della storia. Nicolis ne è molto orgoglioso per l'intrinseca preziosità e perché fu costruito e brevettato nel 1882 da Enrico Bernardi, veronese come lui. La collezione comprende centinaia di auto

d'epoca, centinaia di motociclette, altrettante biciclette molte delle quali appartenute a grandi campioni, circa quattrocento macchine fotografiche, strumenti musicali e altre meraviglie della tecnica. Silvia Nicolis è cresciuta fra questi oggetti. In un'intervista ha dichiarato: "Ho trascorso la mia infanzia fra mostre-scambio di auto d'epoca, gite in torpedo e serate in officina a lucidare gli ottoni dei fanali a carburo. L'auto e il suo profumo di benzina stanno a me co-

me le scarpette da danza stanno a una ballerina". Silvia è attirata da qualunque automobile in cui, come dice lei, "si legga l'anima, l'intelligenza e la caparbietà dell'uomo che l'ha progettata e desiderata", ma ammette di essere molto legata alla Lancia Astura Mille Miglia Sport dalla quale col padre ha ricavato il logo del museo. È un'auto unica, costruita appositamente per il pilota Luigi Villorosi. Segreto fomentatore della realizzazione tramite la Scuderia Ambrosiana fu Enrico Minetti, concessionario milane-







Sopra, il cruscotto in alluminio lavorato a rosette è un piccolo capolavoro di abilità artigiana nel quale ben si inseriscono gli strumenti con la loro grafica impeccabile. Si notano pure i rinvii della leva del cambio che, lasciati a vista, hanno la nuda bellezza dei meccanismi semplici ed efficienti.

se della Lancia tanto convinto delle qualità della Astura da ritenere che con pochi ritocchi potesse gareggiare con le invincibili Alfa Romeo. Come è noto, l'Astura era una imponente auto extra lusso ideale per i grandi viaggi, per le occasioni formali e per i concorsi di eleganza. L'idea di trasformarla in un'auto da corsa non parve balzana al grande tecnico della Lancia Vittorio Jano. In particolare lavorò sulle testate rendendole molto simili a quelle della Lancia Aprilia, cioè dotate di camere di scoppio emisferiche di alta efficienza. Per il resto bastarono piccoli aggiornamenti e l'eliminazione degli elementi non indispensabili per ottenere un alleggerimento che combinato con la potenza del motore (110 cv contro gli 82 di serie) rese la base meccanica molto competitiva.

La carrozzeria fu realizzata dallo specialista milanese dell'alluminio Giuseppe Colli. Nella nuova veste l'Astura perse l'austerità borghese della berlina di serie, ma conservò i volumi imponenti che diedero a questo modello la personalità unica che ancora oggi affascina e intriga al primo sguardo. La linea segue le più avanzate teorie aerodinamiche dell'epoca. La calandra Lancia qui prende forme e contorni del tutto inediti incorporando i fari e dilatandosi nelle forme plasti-

Sopra, la Lancia Astura Mille Miglia Sport vista di lato. La linea segue le influenze aerodinamiche dell'epoca. I parafranghi hanno volumi autonomi allungati all'indietro a ogiva. Il cofano imponente suggerisce la potenza del motore.



che e allargate del muso. I grandi parafranghi anteriori sono integrati nel corpo vettura con largo anticipo sui tempi, ma hanno volumi autonomi allungati all'indietro a ogiva. Il cofano imponente suggerisce la potenza del motore. In corri-

Sopra, a sinistra, il frontale della Lancia Astura Mille Miglia Sport. La classica calandra Lancia prende forme e contorni del tutto inediti incorporando i fari e dilatandosi nel muso allargato per incorporare i parafranghi. Sotto, la famiglia Nicolis e la Lancia Astura Mille Miglia all'arrivo della Mille Miglia 2008. Da destra: il comm. Luciano Nicolis fondatore del museo, la figlia Silvia direttrice del museo e il figlio Thomas al volante della vettura. (Foto E. Renaldini ©)



Sopra, la coda affilata e sottile della Lancia Astura Mille Miglia Sport. Il cofano è più basso delle creste dei parafranghi, il bocchettone del carburante ha l'apertura rapida tipica delle auto da corsa.

spondenza dell'abitacolo la linea si restringe per poi riprendere volume nella parte posteriore segnata dalla presenza dei parafranghi allungati all'indietro come gli anteriori. Nella coda affilata e sottile il cofano è più basso delle creste dei parafranghi: nel bagagliaio c'è spazio appena sufficiente per la ruota di scorta e due grandi serbatoi del carburante con il bocchettone ad apertura rapida. Le finiture nulla concedono ai fronzoli: sono improntate alla massima funzionalità come nelle auto da corsa, ma non sono prive di eleganza. Il cruscotto in alluminio lavorato a rosette è un piccolo capolavoro di abilità artigiana nel quale ben si inseriscono gli strumenti con la loro grafica impeccabile. I rinvii della leva del cambio lasciati a vista hanno la nuda

bellezza dei meccanismi semplici ed efficienti.

La storia sportiva di questa auto iniziò in data imprecisata probabilmente con targa provvisoria, poi il 25 aprile 1940 fu immatricolata a nome del grande pilota Luigi Villorosi per correre la XIII Mille Miglia che partiva tre giorni dopo. Iscritta con il numero 75, non prese parte alla competizione probabilmente a causa di un incidente nelle fasi di preparazione. Quella anomala Mille Miglia disputata su nove giri di un inedito circuito stradale, fu l'ultima gara prima della guerra. La nostra Lancia Astura per vincere dovette quindi attendere il 30 giugno 1946, quando alla prima uscita dopo il conflitto s'impose nel VII Circuito di Modena con il pilota Franco Cortese. Il 4 agosto successivo vinse ancora con Cortese sul circuito di Luino. Non si hanno altre notizie di grandi vittorie o piazzamenti conseguiti dalla vettura nei due anni successivi.

La vicenda agonistica proseguì in Gran Bretagna, ma la nostra Astura tornò in Italia per la XVI Mille Miglia del 24 aprile 1949 con l'equipaggio inglese John Gordon/David Lewis. Al ritorno dalle corse le prestazioni di quest'auto parvero ideali a una banda di contrabbandieri che sfruttò uno dei due serbatoi per nascondere orologi e preziosi. La leggenda racconta che un doganiere ammaliato dalla bellezza della vettura smascherò i fuorilegge mentre cercava di approfondirne la conoscenza. Sequestrata dalle autorità, l'Astura fu poi messa all'asta nel 1977 a Ginevra e dopo il restauro tornò a correre con Luciano Nicolis disputando ben

#### LANCIA ASTURA MILLE MIGLIA SPORT (1938)

- Numero cilindri e disposizione:** 8 a V di 17° 30', anteriore
- Alésaggio e corsa:** 74,61 x 85 mm
- Cilindrata totale:** 2972,99 cc
- Potenza massima:** 110 cv a 4000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 5,8:1
- Distribuzione:** albero a camme in testa centrale, valvole in testa comandate da bilanceri
- Alimentazione:** due carburatori doppio corpo Zenith 32 DVI con pompa d'accelerazione
- Accensione:** bobina e spinterogeno
- Lubrificazione:** forzata con pompa a ingranaggi
- Raffreddamento:** ad acqua con pompa centrifuga
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 11/47 e altri secondo i circuiti
- Tipo telaio:** a piattaforma in acciaio
- Tipo carrozzeria:** spider corsa a due posti costruzione Colli
- Sospensioni anteriori:** a ruote indipendenti sistema Lancia con ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori:** assale rigido con balestre longitudinali, ammortizzatori meccanici a frizione Siata
- Freni:** idraulici a tamburo sulle 4 ruote
- Pneumatici:** 18 x 36,2
- Passo:** 2950 mm
- Carreggiata anteriore:** 1400 mm
- Carreggiata posteriore:** 1450 mm
- Lunghezza:** 4600 mm
- Larghezza:** 1550 mm
- Altezza:** 1000 mm
- Peso in ordine di marcia:** 980 kg
- Velocità massima:** oltre 150 km/h
- Consumo:** 16,5 litri/100 km

undici Mille Miglia storiche. La carriera sportiva continua ora con i figli Thomas e Silvia Nicolis perché amare le auto d'epoca significa anche continuare a farle vivere.



IL MODELLO DA COLLEZIONE