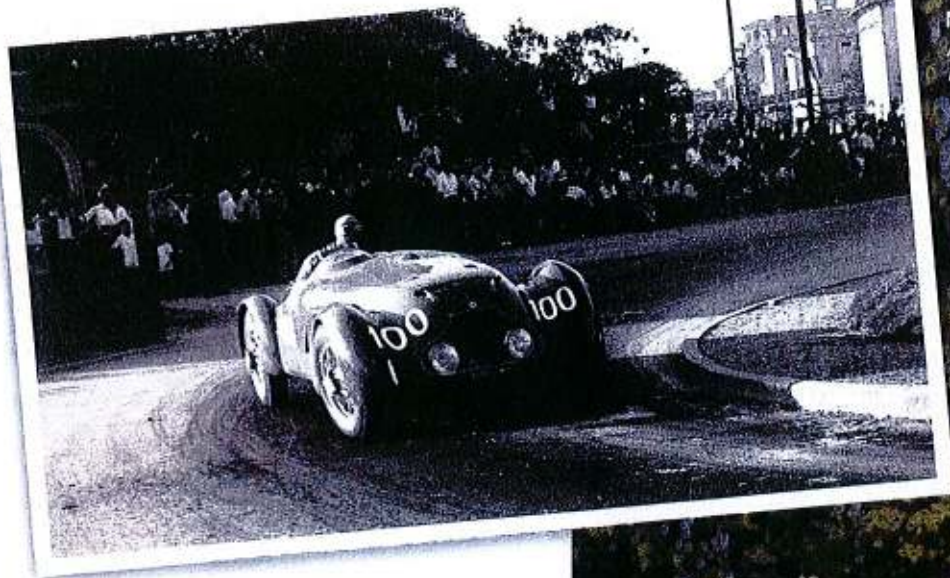


PEZZI UNICI

LANCIA «ASTURA MILLE MIGLIA»



NATA PER LE CORSE

A sinistra, l'«Astura» in azione sul circuito di Modena: l'anno è il 1946, il pilota Franco Cortese. Nella foto grande, la stessa vettura oggi: il restauro è stato eseguito nel pieno rispetto delle sue caratteristiche originali.

FEDINA PENALE SPORCA

Era finita in mano ai contrabbandieri: faceva dentro e fuori dai confini svizzeri, ogni volta con un pieno di orologi. Non sapevano, i balordi, che aveva un passato più degno, legato a Villoresti, a una Mille Miglia mai corsa, alle vittorie con Cortese. Per anni nei depositi della polizia, poi qualcuno l'ha riconosciuta

Testo e foto di Danilo Castellarin



Era la fuoriserie dei contrabbandieri svizzeri. Potente, aggressiva, veloce e soprattutto molto capiente, con quel doppio serbatoio trasformato in vano supplementare per imbarcare Omega e Zenith, Girard-Perregaux e Longines in barba ai doganieri della Confederazione. Succedeva negli anni Cinquanta, quando per un orologio di marca c'era gente disposta a rischiare la galera. Lei, la Lancia «Astura» costruita per Gigi Villorresi nel 1938, era finita nelle mani di questi personaggi che, indiffe-

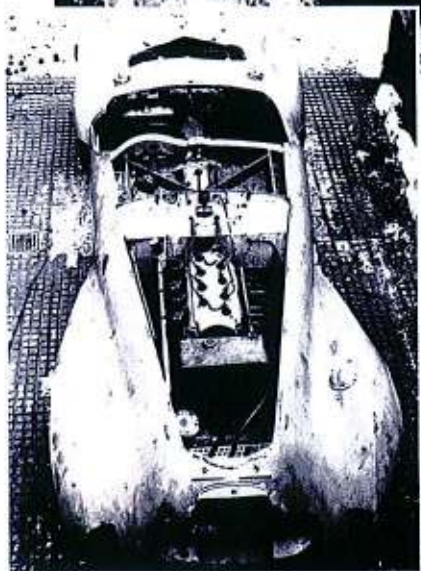
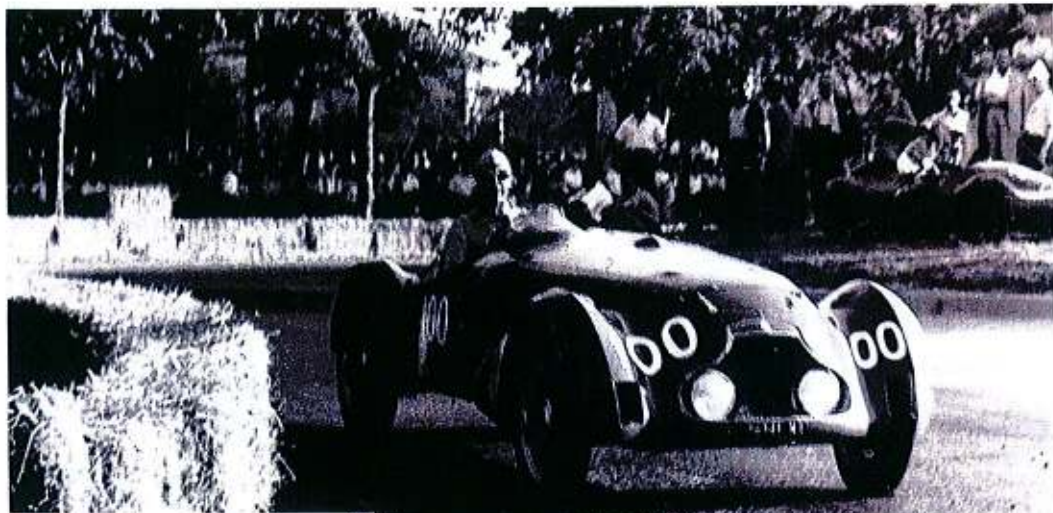
renti al palmarès sportivo, ne avevano fatto uno «strumento di lavoro». Quei traffici continuarono fino al 1960, quando due gendarmi in borghese, a bordo di una Porsche «356» civetta, si lanciarono all'inseguimento, lungo i tornanti alpini, di quella vecchia sportiva dai fianchi snelli e ancora piacente, che però, negli ultimi mesi, aveva insospettito i poliziotti per i troppi viaggi dentro e fuori i Cantoni svizzeri. Costretti a fermarsi, i due contrabbandieri, in realtà inglesi, rivelarono i loro traffici illeciti e con aplomb britannico

consegnarono le chiavi della Lancia «Astura» ancora fumante per la lunga fuga. A nessuno venne in mente di cercare di capire che auto fosse quella spider dalla linea un po' retrò, le ruote maestose, il profilo penetrante, la linea decisamente sportiva.

Così la vecchia «Astura» finì al deposito, assieme a tante altre anonime vetture, lei che aveva conosciuto piloti come Villorresi e Cortese. Passarono anni di oblio. Finché non si decise di vuotare il magazzino della polizia svizzera. Così fu indetta un'asta e, assieme alla



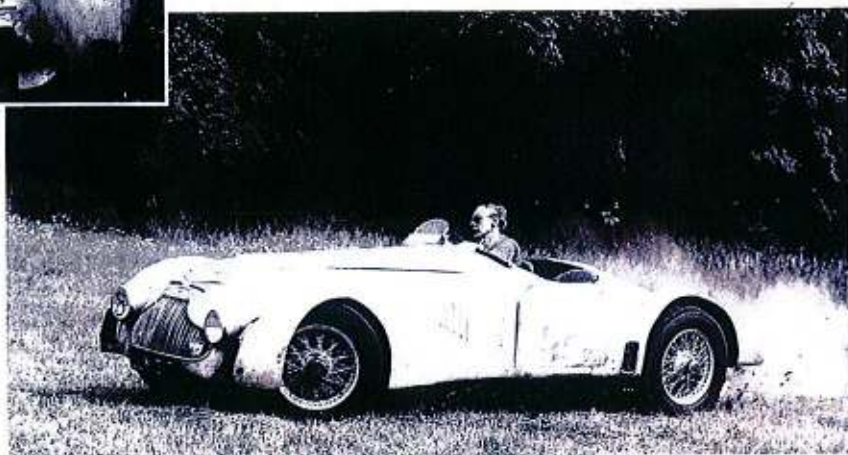
La guidarono Cortese e Villoresi

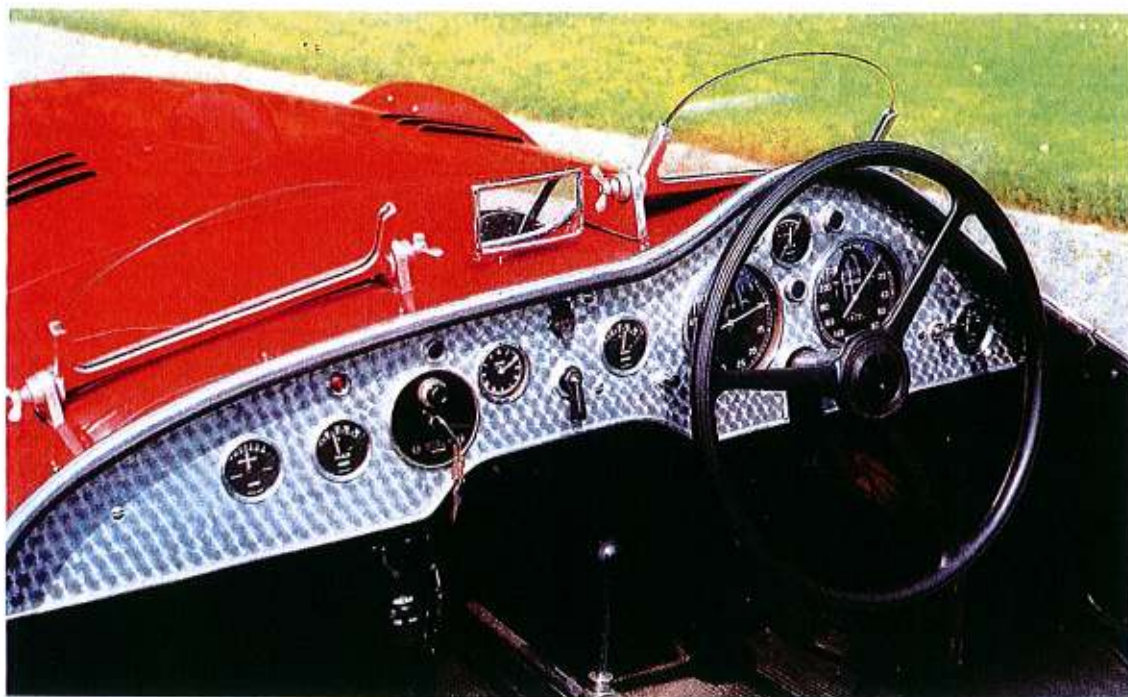


L'idea di costruire una Lancia «Astura» speciale per la Mille Miglia nacque nel 1938, durante una partita a golf, a Monza, fra Gigi Villoresi e Gene Minetti, distributore Lancia a Milano. All'epoca, Villoresi era pilota ufficiale della Maserati, che però non disponeva di una vettura adatta a quella gara. Così si pensò a un autotelaio e al motore dell'«Astura». La cilindrata venne portata da 2973 cm³ a 3200 cm³ e la potenza salì, dopo un'opportuna elaborazione, da 96 a 140 CV. Acquisito il telaio (numero 41-3207), la carrozzeria venne affidata alla ditta Colli di Milano, mentre la preparazione del motore (numero 41-297) all'officina Pagani e figli, pure di Milano. Il collaudo, Villoresi decise di farlo personalmente a Cortina d'Ampezzo. Il viaggio d'andata andò benone. Ma al ritorno, sulla strada viscosa per la pioggia, Villoresi finì fuori strada. I danni erano troppi per essere riparati entro il 28 aprile, giorno di partenza della Mille Miglia. Così quel sogno svanì. In seguito Franco Cortese, con la stessa vettura, si impose sui circuiti di Luino, sul lago Maggiore, e di Modena.

RIDOTTA COSÌ

In alto, ancora Franco Cortese a Modena. Sopra, l'«Astura» così come venne ceduta all'asta indetta dalla polizia svizzera qualche anno dopo il suo sequestro. A destra, dopo un primo e sommario restauro, la vettura era già in grado di mostrare tutta la grinta del motore V8.





Il cruscotto in alluminio ospita numerosi strumenti, sparsi per tutta la sua larghezza. Ridotti al minimo i due parabrezza.

paccottiglia, vi finì anche la bella «Astura». «Fu un collezionista bolognese a propormela» racconta Luciano Nicolis, 66 anni, imprenditore veronese e presidente del Veteran Car Club Enrico Bernardi. Non gli ci volle molto a capire l'importanza storica di quel «pezzo» unico. Le foto a pagina 98 testimoniano le condizioni in cui l'auto si trovava: motore «inchiodato», carrozzeria danneggiata,

selleria alterata e tracce di corrosione ovunque. Il restauro durò anni. La carrozzeria venne affidata al padovano Dino Cognolato; per rifare la testata fu necessario ricorrere a un modello in legno costruito a mano a Torino. «Queste cose sai quando iniziano e non sai quando finiscono» commenta Nicolis «e quando i tempi si allungano e le fatture si ammucchiano ti vengono dubbi, incertezze, rim-

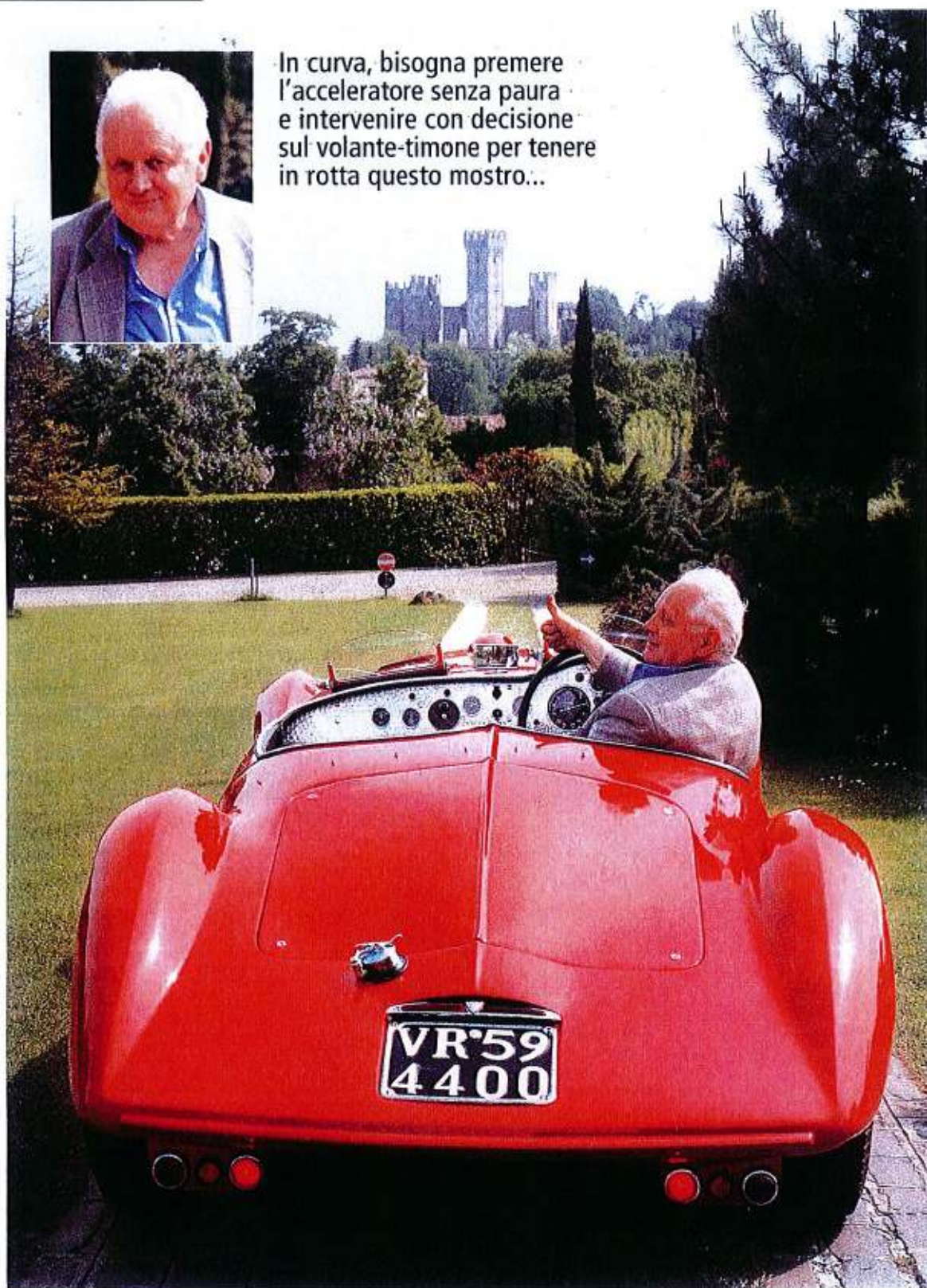
pianti. Quando mi prendeva lo sconforto aprivo il libretto e cercavo il nome di quel primo proprietario: Luigi Villoresi. Ecco, mi bastava quello per convincermi che dovevo andare avanti». Oggi, a quasi vent'anni di distanza, l'«Astura» vanta dieci partecipazioni alla rievocazione storica della Mille Miglia e dozzine di coppe e trofei prestigiosi, primi fra tutti quelli per la vittoria di cate-

La vista posteriore evidenzia il tentativo, affidato esclusivamente all'istinto, di ottimizzare l'aerodinamica. La velocità era di 200 km/h.





In curva, bisogna premere
l'acceleratore senza paura
e intervenire con decisione
sul volante-timone per tenere
in rotta questo mostro...



goria ai raduni internazionali Lancia di Le Mans e Jarama. Mai piantato in asso? «Una volta, alla Mille Miglia del 1989: l'«Astura» scoppiettò e s'inchiò» risponde Nicolis. «Per fortuna avevo con me i ricambi giusti e dopo un'ora di lavoro riuscii a ripartire. Mica potevo presentarmi al traguardo con una macchina simile sul carro attrezzi...»

Otto cilindri, motore di 3200 cm³, quattro marce, una velocità massima di 200 chilometri all'ora, e soprattutto il passo lungo, fanno di questa «Astura» una macchina particolarmente indicata per i tracciati veloci. L'abitacolo è sportivo ma comodo; le due piccole porte hanno un profilo diverso: quella di destra, lato guida, è più «scavata» per dare spazio al gomito del pilota e consentirgli di manovrare meglio l'ampio volante. Due piccoli parabrezza proteggono (si fa per dire) pilota e «secondo», ma quando il contaghiometri sale, non c'è riparo che tenga e si viaggia come in motocicletta.

La sagoma tonda del rilievo dello spinterogeno sul cofano fa da «mirino» nelle curve, che ci arrivano addosso veloci. L'ingresso è caratterizzato da un comportamento neutro, l'uscita da una risposta decisamente sovrasterzante, con la coda che allarga senza pudore. Bisogna tenere il piede giù, senza paura, e intervenire con decisione sul volante-timone per tenere in rotta questo mostro. I freni sono perlopiù decorativi ed è meglio, molto meglio, non farci troppo affidamento. Conviene lavorare di motore e cambio, con l'indispensabile



L'«Astura» in versione «Mille Miglia» monta il motore a otto cilindri a V della berlina di serie, ma con cilindrata maggiorata. La distribuzione è ad asse a camme centrale.

«doppietta» per scalare in sicurezza. Lo sapeva bene Villorosi, che al Mugello, in occasione di una rievocazione storica di alcuni anni fa, tornò alla guida dell'«Astura», affiancato da Nicolis, che ricorda: «Gigi aveva una settantina d'anni, ma guidava con l'allegria di un ragazzo. Gli dicevo: "per favore, non superare i 3000 giri", e lui via, oltre i 5000. Faceva finta di non capi-

re. Le curve si avvicinavano e lui teneva il piede giù sull'acceleratore. Io speravo: "adesso frena, adesso frena", invece niente. Solo qualche metro prima della curva, quando ero già rassegnato, zac, un colpo di volante, una scalata secca e dentro come una palla di schioppo. Mai una volta che l'«Astura» abbia reagito male. Sotto la guida del vecchio maestro, era perfetta». □



SPORTELLLO BASSO

La portiera lato guida è più «scavata» per consentire al pilota di mettere fuori il gomito e manovrare meglio il grande volante.

