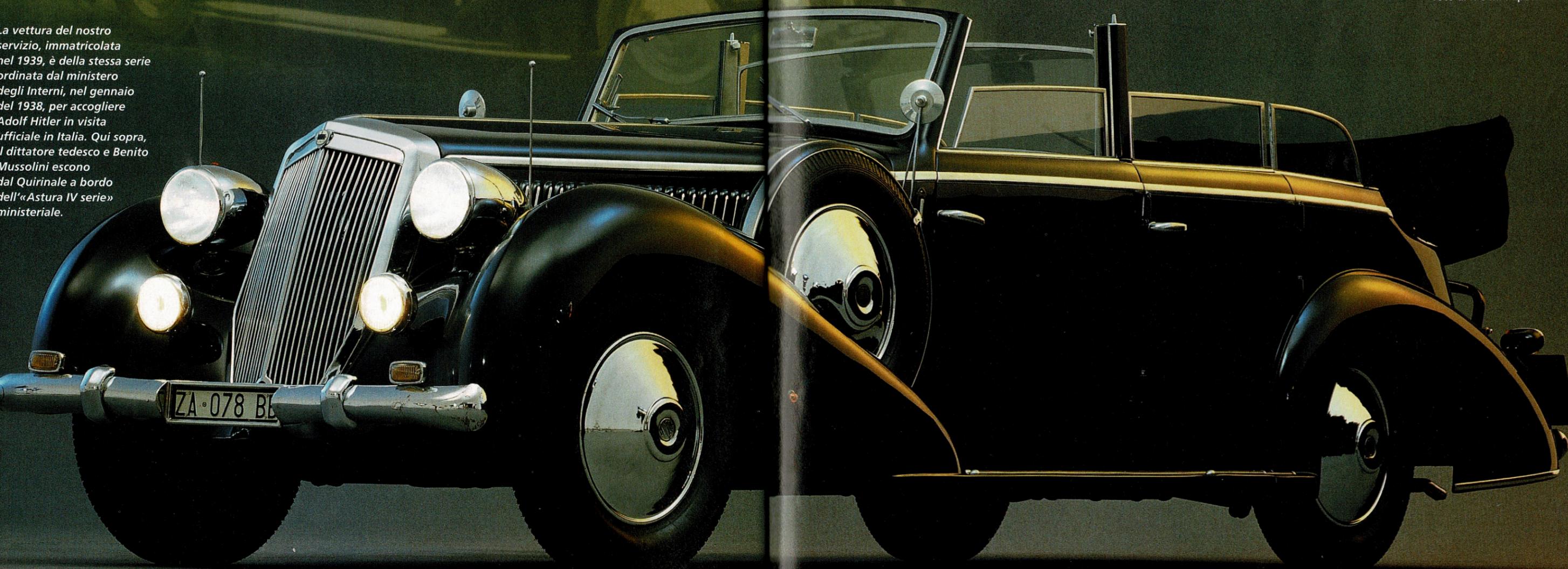


La vettura del nostro servizio, immatricolata nel 1939, è della stessa serie ordinata dal ministero degli Interni, nel gennaio del 1938, per accogliere Adolf Hitler in visita ufficiale in Italia. Qui sopra, il dittatore tedesco e Benito Mussolini escono dal Quirinale a bordo dell'«Astura IV serie» ministeriale.

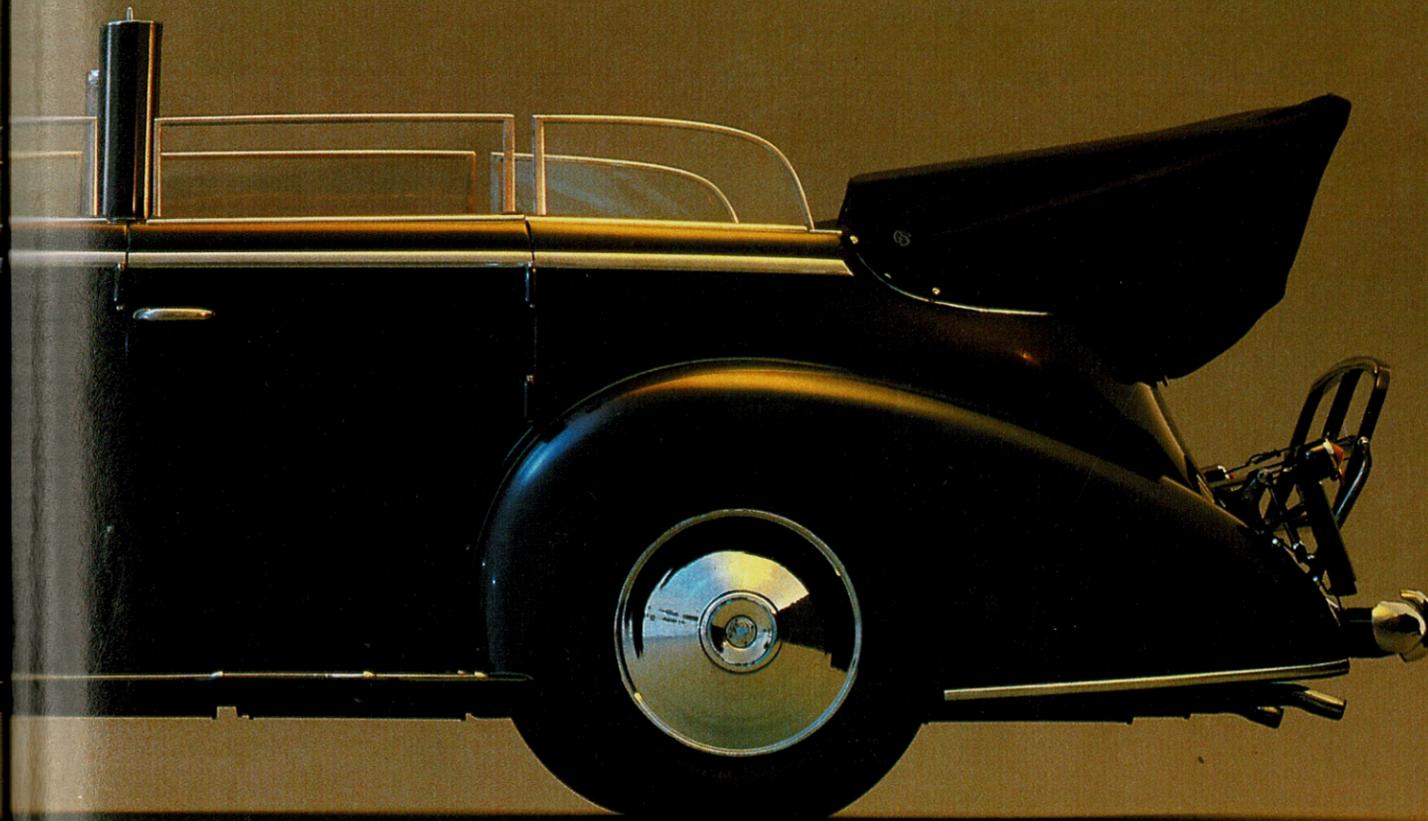


# DITTATORI IN CABRIOLET

Suntuosa e superba come si conviene a una vettura del Regime. Quasi sei metri di lunghezza, una capote che si apre con la precisione di un meccanismo a orologeria, sui parafranghi le aste delle bandierine di rappresentanza. Pochi sanno, però, che deriva da un modello concepito per l'esportazione in America

di Gaetano Derosa,  
foto di F. e M. Papetti

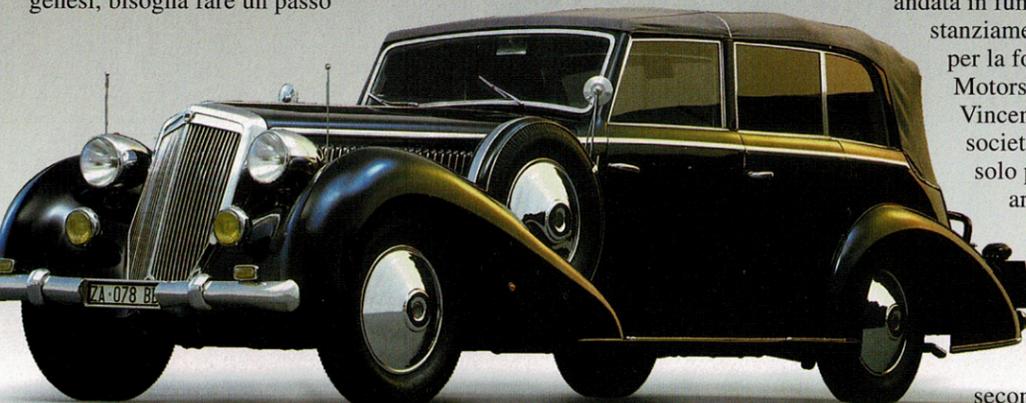
La carrozzeria fu costruita da Boneschi a tempo di record: commissionata il 2 luglio 1939, venne consegnata il 4 agosto



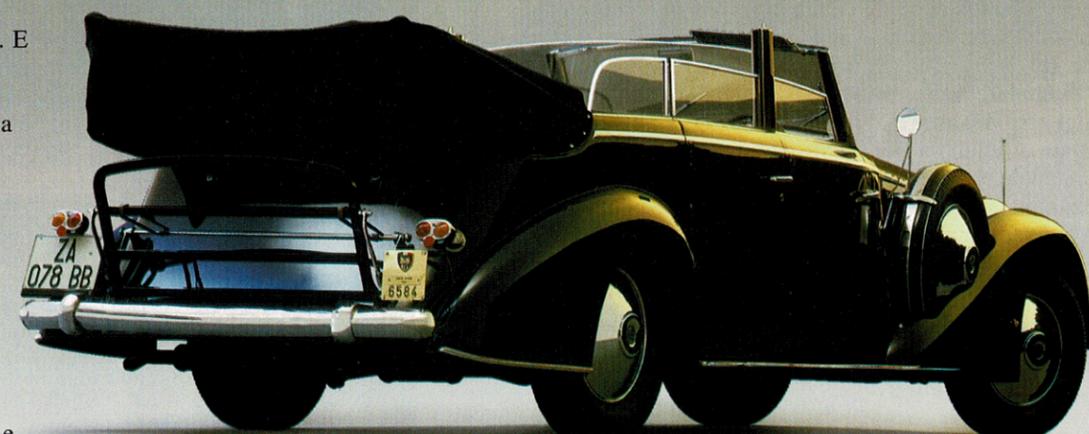
*Il portapacchi posteriore è un accessorio montato negli anni Sessanta; esiste un vano per un paio di piccole valigie accessibile dal divano posteriore.*

**S**untuosa e severa, legata a un periodo fatale della nostra storia, caduta nell'oblio per molti anni e ritrovata anni fa in Emilia. Oggi la Lancia «Astura IV serie» ministeriale del 1939 appare in tutta la sua opulenza, splendida capostipite delle vetture di rappresentanza in servizio presso il ministero degli Interni. Per spiegarne la genesi, bisogna fare un passo

indietro e ritornare al 1925, quando Vincenzo Lancia si era fatto circuire dalle promesse di un discutibile uomo d'affari, un certo mister Flocker, che aveva prospettato alla Lancia una produzione su vasta scala negli Stati Uniti. Il piano prevedeva la costruzione di 20 esemplari al giorno di un modello otto cilindri, con cilindrata di quattro litri, al prezzo di 3500 dollari. Un'operazione rivelatasi poco chiara e poi andata in fumo nonostante lo stanziamento di un ingente capitale per la fondazione della Lancia Motors of America. Quando Vincenzo Lancia si accorse che la società americana si era costituita solo per vendere azioni e arricchire alcuni personaggi equivoci, decise di abbandonare l'impresa. Al suo ritorno in Italia, egli dispose l'adattamento della vettura «americana» secondo gli standard di

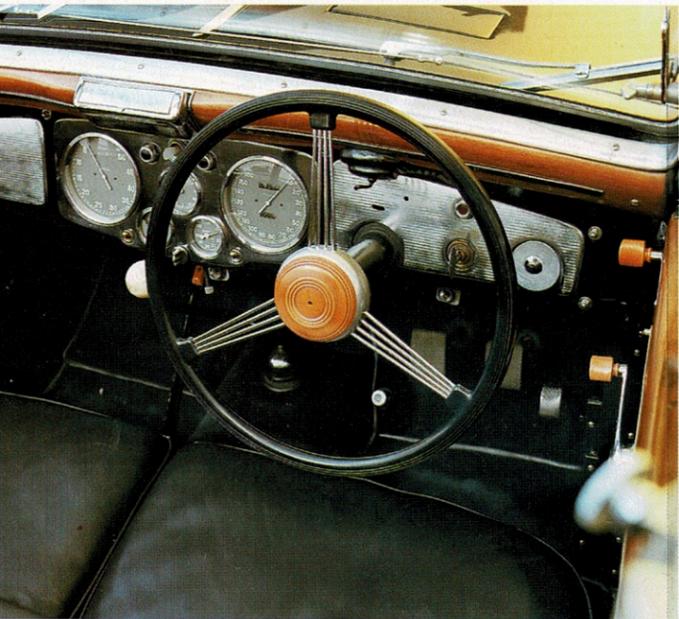


gradimento italiani. E così, da quell'insuccesso iniziale, presero il via due progetti: la «Dilambda» e, successivamente, l'«Astura», che diventò negli anni Trenta la massima espressione della Casa. La quarta serie dell'«Astura», presentata nel 1937 e denominata «tipo 241», introduceva un telaio a pianale inedito, simile a quello dell'«Augusta» di due anni prima. Questa nuova vettura andava così a coprire il vuoto lasciato dall'uscita di scena, nel 1938, della «Dilambda» nel settore delle ammiraglie. In un momento in cui il Governo italiano esigeva imponenti vetture di rappresentanza, era importante per la Casa



torinese disporre di un grande telaio, robusto e moderno. In questo senso la quarta serie risolse brillantemente il problema. Le carrozzerie ministeriali venivano approntate principalmente da Pinin Farina e Boneschi, su specifiche del Governo, che si articolavano principalmente in quattro punti: interni con divisorio, quattro porte, capote totalmente

*La strumentazione è al centro della plancia; il volante, con razze costituite da aste d'alluminio, tende a flettere nelle manovre per il notevole sforzo richiesto.*



apribile e sei posti, con due strapuntini apribili fronte marcia oppure «vis-à-vis».

Sono esattamente le caratteristiche che ritroviamo nell'esemplare (telaiò 413297, motore 41432) che appare in queste pagine, una «Cabriolet sei luci, sei posti» (secondo la definizione del carrozziere) ultimata il 4 agosto 1939. È identica a quelle (cinque o sei, il dato non è certo) che furono commissionate a Boneschi agli inizi dell'anno precedente per la visita di Hitler in Italia, un viaggio di una settimana attraverso Roma, Napoli e Firenze, celebrato dal Corriere della Sera con titoli a doppia pagina di questo tenore: «Dopo essere passato attraverso il gigantesco schieramento del popolo italiano acclamante, il capo della nuova Germania giunge nella più augusta città del mondo accolto da uno splendore di apoteosi».

L'esemplare da noi fotografato venne consegnato al ministero degli Interni il 6 agosto 1939. Usato per alcune parate ufficiali da Benito Mussolini e dal re Vittorio Emanuele, scampato ai disastri della guerra, venne poi accantonato in uno dei garage dell'Urbe e, su quattro cavalletti, rimase fermo fino agli inizi degli anni Sessanta. Acquistato da un collezionista bresciano per poche lire a un'asta pubblica bandita dal Governo nel 1963, rimase in una località sul lago di Garda per

**Guidarla, che fatica, non è semplice sterzare e frenare con due tonnellate di peso**

vent'anni. Alcuni problemi economici costrinsero quindi il proprietario a disfarsi del prezioso cimelio che fu acquistato dal collezionista Angelo Gadioli: «Non sapevo assolutamente che si trattasse di una fuoriserie ministeriale», racconta: «Mi colpì quella mastodontica ma nobile linea e feci carte false per averla». Trenta milioni, prendere o lasciare.



*Il divisorio di cristallo scorre verticalmente, azionato da una manovella centrale (si intravede nella foto). La selleria è in cuoio. Non vi è alcun servocomando. Le maniglie sono in alluminio, i pomelli in bachelite colorata, i sei finestrini sono tutti apribili. Gli strapuntini possono essere fronte marcia o trasformati, all'occorrenza, anche «vis-à-vis».*



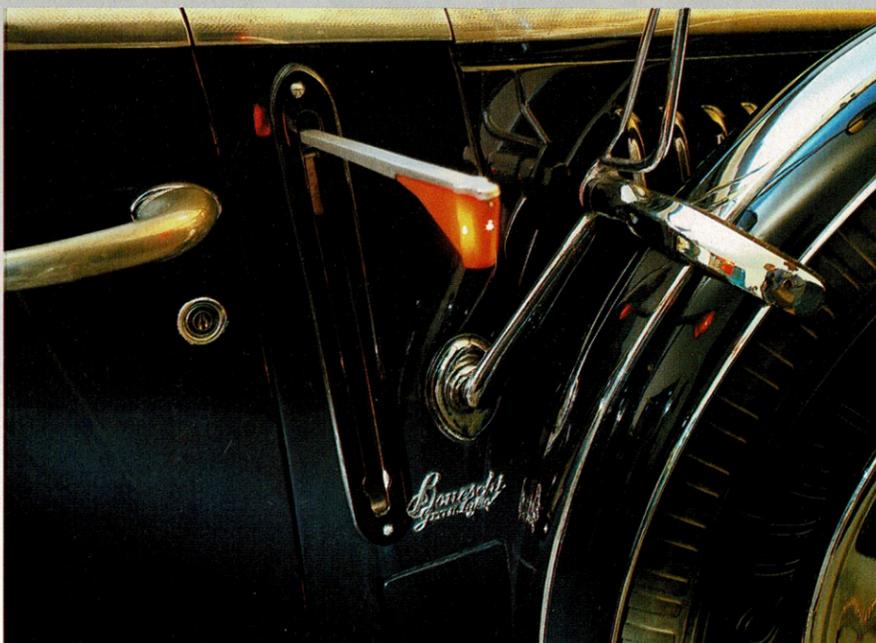
Napoli, 5 maggio 1938: il Führer e il Duce in piedi rispondono al saluto della folla festante. La giornata nella città partenopea culminò, su espresso desiderio di Hitler, con la visita del Maschio Angioino e di Paestum.

## Una visita che trascinò l'Italia nella disfatta

La visita di Hitler in Italia venne salutata sui giornali come «il suggello dell'unione di intenti tra il popolo italiano e quello tedesco». La foto qui sopra e quella in apertura sono tratte da un rarissimo libro fotografico, «Hitler in Italien», uscito qualche anno fa in Germania: vi sono documentati tutti i momenti più importanti dello sto-

rico incontro, che servì a gettare le basi del «Patto d'Acciaio» che, nel 1939, avrebbe legato le due potenze allo stesso destino. Partito da Berlino, con un treno speciale, il 1° maggio 1938, Hitler scese in Italia attraverso il Brennero, per giungere a Roma due giorni dopo, accolto dal re Vittorio Emanuele III, da Benito Mussolini e da

una folla sterminata. Dopo alcuni colloqui politici e un giro turistico, Hitler si trasferì, per sua espressa volontà, a Napoli, dove dedicò un'intera giornata alla visita della parte più antica della città. Il 9 maggio il treno speciale ripartì per Berlino facendo però tappa a Firenze, ultima città visitata dal dittatore tedesco.



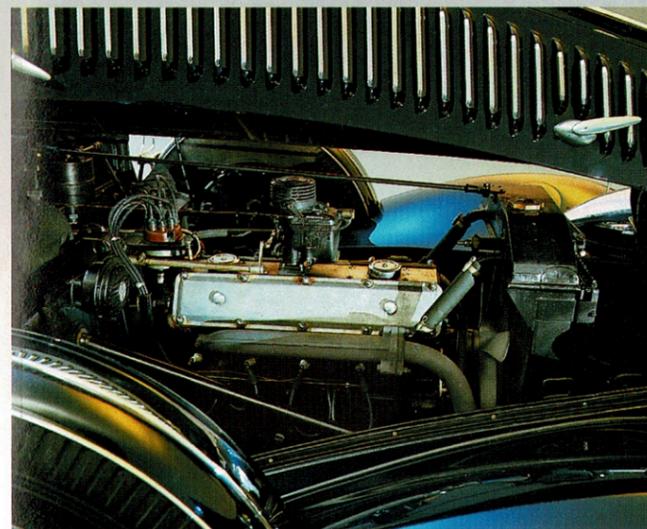
La firma del carrozziere milanese. A destra, alcuni suoi marchi di fabbrica.

## Carrozziere di fiducia

La carrozzeria dell'«Astura» ministeriale fu realizzata da Giovanni Boneschi. Nato a Copiano, nei pressi di Pavia, il 18 dicembre 1888, dopo un periodo di apprendistato alla Carrozzeria Castagna, Boneschi nel 1919 corona il sogno di mettersi in proprio. Apre l'officina a Milano e, dopo i primi esperimenti con alcune Isotta Fraschini, diventa il carrozziere di fiducia della Lancia.



Il frontale imponente è uno dei tratti caratteristici dello stile Lancia dell'epoca. I proiettori supplementari Marchal possono essere accesi separatamente dal resto della fanaleria.



L'8 cilindri a V di 2973 cm<sup>3</sup> eroga una potenza di 82 CV a 4000 giri/min. L'alimentazione avviene con due carburatori doppio corpo verticali Zenith 32 DVI. La velocità di punta è di 128 km/h, mentre il consumo medio è di 17 litri per 100 km.

Negli anni Ottanta fu acquistata per trenta milioni e solo più tardi si scoprì che era stata al servizio del ministero degli Interni

E Gadioli prese. A parte la capote, che è ancora quella originale e che si apre con la precisione di un meccanismo a orologeria, la carrozzeria e la meccanica sono state invece restaurate. «Il motore funzionava a quattro cilindri», racconta Angelo Torelli, che ne ha curato la parte meccanica «Ma nonostante ciò è stata sufficiente una completa revisione, senza dover rifare nulla». La guida è estremamente impegnativa: lo sterzo, duro in marcia, richiede in manovra una forza erculea. L'otto cilindri risponde con prontezza, ma due tonnellate non si spostano con facilità. Gli interni sono ovviamente eleganti e confortevoli: si affonda in un lusso ovattato ma severo, fatto di sedili in cuoio e pochi orpelli. Tutto è all'insegna dell'austerità: non esistono servocomandi e anche il vetro del divisorio si abbassa con una normale manovella. La struttura del divisorio, molto massiccia, si integra alla perfezione con il resto della carrozzeria: alla parte superiore si fissa la capote (che poi viene bloccata sul parabrezza) e questo doppio ancoraggio contribuisce a eliminare fruscii e sibili. Sembra che questa sia l'unica «Astura» ministeriale di Boneschi rimasta delle otto costruite nel biennio 1938-39, mentre non esistono dati certi sull'esistenza degli esemplari costruiti da Pinin Farina. □