

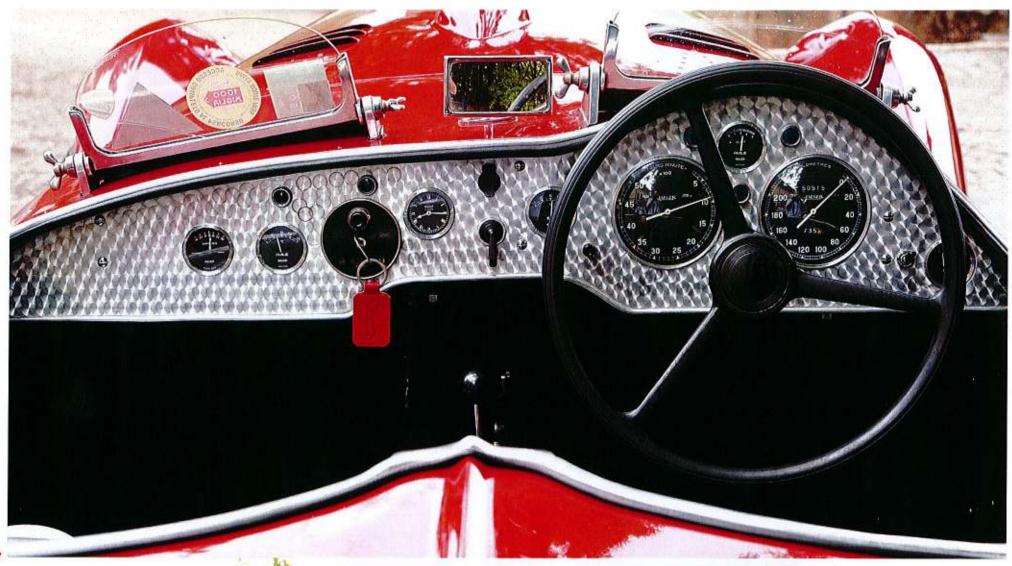
via, direttrice del Museo Nicolis, aveva una vera predilezione per lei, la rossa "Astura"che, invece di trasportare industriali e nobiluomini come tutte le sue sorelle, si era presa la soddisfazione di vincere le corse. Prima in circuito, poi contro la polizia che la inseguiva, con il suo carico di merce di contrabbando. Per questo Luciano Nicolis l'aveva cercata tenacemente, finché l'aveva scovata in un de-

posito delle forze dell'ordine svizzere.

ig Luciano, come amava chiamarlo la figlia Sil-

Da allora, questa barchetta taglia extralarge occupa un posto d'onore nelle sale del museo, ma non rimane a lungo ferma a poltrire: sono numerose le sue partecipazioni ai grandi eventi del mondo delle auto storiche, in primis la Mille Miglia. D'altronde, è per questo che è nata: nel 1938 il concessionario Lancia milanese Minetti decide di far allestire, per la Scuderia Ambrosiana, una vettura Sport sul telaio di un" Astura" quarta serie, per contendere la vittoria nelle gare principalmente alle Alfa Romeo "6C 2500 SS". Non si tratta di un'operazione improvvisata, tanto che il telaio viene accorciato, alleggerito e ribassato, le sospensioni e i freni modificati, pare con l'apporto niente meno che di Vittorio Jano, e la carrozzeria viene a lungo studiata per definire la migliore efficienza aerodinamica unita alla massima leggerezza.

La paternità di questa grossa Sport viene universalmente riconosciuta alla carrozzeria Colli, che aveva sede a Milano in viale Certosa, anche se Auto Italiana, nel 1940, l'attribuiva alla torinese Ferrari. I collaudi e la messa a punto si protraggono per tutto il 1939, poi finalmente la notizia dell'iscrizione alla>



## Dettagli da corsa

Sotto. Il tappa del serbatolo ad apertura rapida e una degli aeroscreen orientabili In basso. Caratteristici i fari all'interno della calandra, che non consentana però una grande ampiezza del fascio luminoso.









## È pur sempre una Lancia

Sopra. La plancia, oltre ad essere ricca di strumenti per avere sempre tutta satt'acchia, è elegante e comprende pure l'orologia, a destra del quadro di accensione: un tocco di raffinatezza. A sinistra. L'abitacolo, rivestito in pelle nero, è sufficientemente camado e spaziosa. Pratica il cuscino tra i due sedili.

Giugno 2012 RUOTECLASSICHE 97

## CARATTERISTICHE

Ant. longitudinale - 8 cilindri a V (17'30') Alesaggio 74,61 mm - Corsa 85 mm Cilindrata 2972 cm<sup>3</sup>

Potenza 120 CV a 4500 giri/min (stimata) Due carburatori doppio corpo Zenith.

Trazione posteriore

Cambio a 4 marce + RM Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco-Pneumatici 16/45.

Corpo vettura Sport 2 porte, 2 posti

Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molte elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici

Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizz, a leva Freni a tamburo anteriori e posteriori, comando idrautico:

Carreggiata ant./post. 1400/1420 mm Peso in ordine di marcia 1000 kg (stimato)

Velocità 200 km/h (stimata). Prestazioni

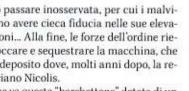


Otto cilindri stretti stretti Freccia Rossa edizione 1940. Alla guida, niente me-Sopra. Il V8 ha un angolo fra le no che Gigi Villoresi, per cui ci si aspettano duelli bancate ridattissimo: appena 17°30'. con gli equipaggi più agguerriti e un buon piazza-Sotto. La cada è particolarmente mento, se non la vittoria, al traguardo. Invece, dopo affusolata, secondo le teorie le verifiche tecniche, il pilota non prende il via, proaerodinamiche dell'epoca; in origine babilmente per un incidente in prova, anche se Au- cupera Luciano Nicolis. il bocchettone di rifornimento era al centro, sopra la targa. to Italiana riporta si sia trattato di "un'indisposizione del campione".

Della nostra Sport ritroviamo traccia dopo la

to non può passare inosservata, per cui i malviventi devono avere cieca fiducia nelle sue elevate prestazioni... Alla fine, le forze dell'ordine riescono a bloccare e sequestrare la macchina, che finisce nel deposito dove, molti anni dopo, la re-

Ma come va questa "barchettona" dotata di un V8 di 3 litri con 120 cavalli circa per 1000 chili di peso? L'abbiamo guidata nelle campagne del Veroneguerra, quando partecipa e vince all'Aerautodro- se e abbiamo chiesto anche a Giordano Mozzi, che





acquista una reattività inaspettata e perde l'eccessiva pesantezza, che rimane in parte solo nei tornanti in salita, per la pendenza della strada unita alla necessità di ridurre la velocità, ma anche a causa della posizione del volante che rende difficile esercitare una grande forza. Il cambio, ad andatura elevata, migliora in velocità e in precisione, tanto che non è necessario azzeccare alla perfezione i giri per effettuare la cambiata. I freni, poi, sono stupefacenti: tanto sembrano infidi andando piano, tanto sono equilibrati ed efficaci nella guida sportiva".

Abbiamo provato a seguire i consigli di Nicolis e abbiamo verificato che il modo migliore per affrontare le curve strette è quello di far derapare gradualmente la coda, in modo da raggiungere il rettilineo successivo già riallineati e con minimi movimenti del volante, sei d'accordo? "Esatto: trovato il giusto equilibrio fra sterzo e acceleratore, l''Astura' gira in un amen e sul bagnato questa tecnica funziona ancora meglio, ovviamente se sai dosare bene il gas. In rettilineo è molto stabile grazie al passo lungo e, ad alta velocità, an-

che per la pressione aerodinamica che schiaccia l'auto verso terra: è una sensazione chiaramente avvertibile e che infonde fiducia".

A proposito di velocità, ti sei fatto un'idea delle reali prestazioni e dei consumi? "Per le gare di regolarità, anche tirate come la Mille Miglia, non serve cercare il limite estremo di una macchina da corsa come questa. Ho toccato i 4500 giri solo in seconda e terza, con un rombo che riempie il cuore e fa venir voglia di tenere sempre giù... In quarta a circa 3900 giri si viaggia a 160, con una carburazione piuttosto ricca che abbiamo scelto per sicurezza; credo che i 200 all'ora vantati settant'anni fa, con un'opportuna regolazione, siano tutt'altro che irraggiungibili! Questo si paga in benzina, ovviamente: siamo sui 4 km/litro e il pieno dura pochino, perché il serbatojo non è grande come pensavo: terrà più o meno 60 litri. Comunque è un'auto che mi ha conquistato, penso sia successo anche a te". Già. Le barchette non sono mai state le nostre favorite: scomode, inutilizzabili per weekend e vacanze, talvolta anche brutte. Però l"Astura" di Colli non l'avevamo mai provata.

Sopra, Pensata per l'uso agonistico. l'Astura MM' è ostica se la si guida con i guanti di velluto. Per godersela e aporezzarne tenuta e arestazioni bisogna spingere sul gas.

Da usare senza cautela

L'interpretazione dei numeri A sinistra. La targa è fortemente

inclinata per sequire l'andamento della cada, per cui non è facile

leggerla. Alla Mille Miglia del 1940

la nostra Lancia si era presentata

con quella "Prova Mi 175".



98 RUOTECLASSICHO Giugno 2012

Giugno 2012 RUOTECLASSICHO 99