

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 Cottereau 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, macchine per scrivere, 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 legge 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