



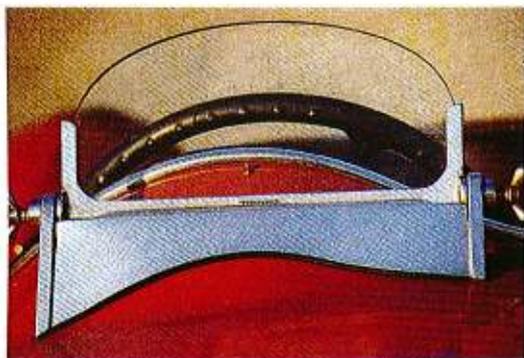
L'Astura Mille Miglia di Villforesi

«FATTA PER ME»



Gigi Villoresi e la Lancia Astura, costruita per lui nel 1938, si rincontrano 53 anni dopo. Perfettamente restaurata, ha alle spalle una storia di gare, di appuntamenti mancati. Finita nelle mani dei contrabbandieri fu sequestrata alla dogana: aveva un serbatoio pieno di orologi d'oro.

Testo e foto di Giorgio Bellia



Per la prima volta, grazie ad un brevetto Lancia, il motore era fissato al telaio con due molle a lama, montate in modo da permettere all'intero gruppo di oscillare senza trasferire vibrazioni al telaio e alla carrozzeria. La velocità

Discende da una nobile famiglia di ingegneri, architetti e costruttori e il famoso Canale Villoresi, che ha dato fertilità alla campagna lombarda, porta il nome del nonno Nicola. Ventenne Gigi ha incominciato a correre al principio degli anni Trenta. Con una Balilla Sport si è piazzato quinto alla Mille Miglia. Nel '37 è passato alla Maserati. Nel '38 ne è pilota ufficiale e nello stesso anno si laurea Campione Italiano delle 1500 Corsa. Nel '39 deve affrontare il dolore per la morte del fratello Emilio avvenuta durante il collaudo di una vettura. Superata la crisi l'anno dopo riprende a correre. È l'anno della grande vittoria alla Targa Florio e, come spera segretamente, alla Mille Miglia.

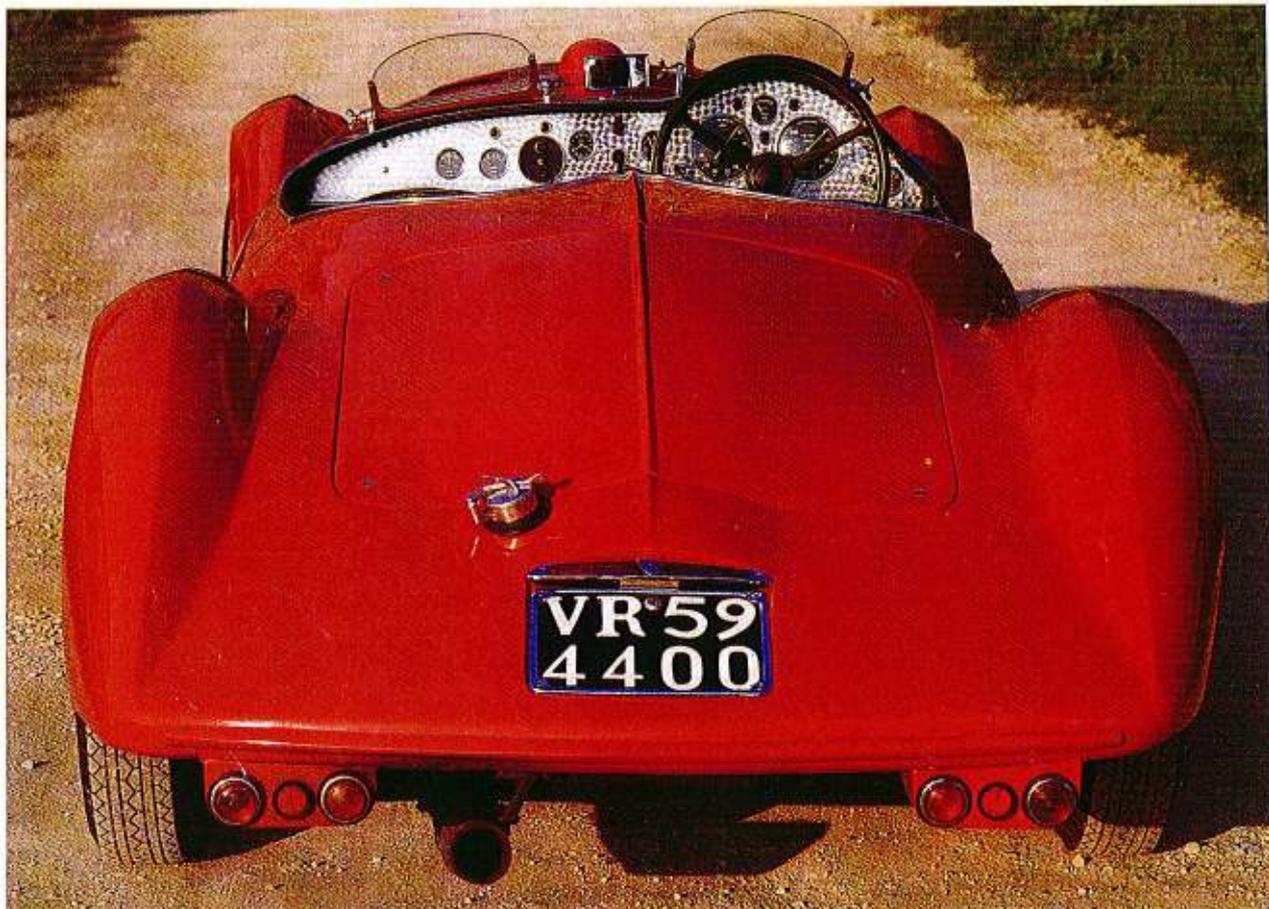
Vi sono storie, nel mondo dell'automobile che sembrano leggende; e leggende che qualche volta riemergono dal passato per diventare realtà. Così è successo per un pilota indimenticabile come Gigi Villoresi e per la sua Lancia Astura del 1940, forse il «pezzo unico» più affascinante costruito a quei tempi. Rivisitarli significa tornare indietro di oltre mezzo secolo, all'inizio della seconda Guerra Mondiale, ai tempi del «voi», del trio Lescano e di un Fausto Coppi appena affacciato alla ribalta del successo. Altrettanto giovani erano i piloti dell'automobilismo che si chiamavano Ascari, Farina, Villoresi e Taruffi. «Vecchia» di nove anni era invece la prestigiosa Lancia Astura, apparsa con l'Artena ai Saloni Internazionali del 1931.

La Lancia Astura proseguiva la tradizione delle grandi berline Lancia con un motore 8V di 19°, una cilindrata di 2604 cc e 68 cavalli di potenza a 4000 giri.

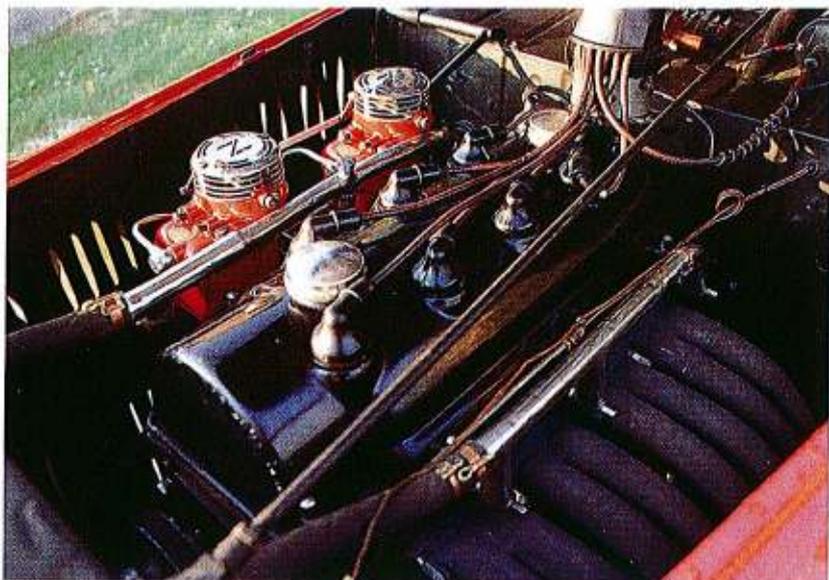
dell'Astura era di 125 km orari che sarebbe salita a 130 con il motore di 2972 cc e 82 cavalli delle ultime serie. Tra il 1931 e il 1933 vennero costruite 1173 berline I e II serie, ma poiché il telaio era una splendida palestra per i carrozzieri, fra il '34 e il '39 ne vennero costruite oltre 1900 con motore 3000 cc. Fra questi, nel 1938, con il numero 41-3207, numero di motore 41-297, quello che nelle mani della Carrozzeria Colli di Milano sarebbe diventato uno degli spider più avveniristici realizzati su Lancia Astura. Il documento di identificazione del veicolo rilasciato dal Reale Automobile Circolo d'Italia porta la data del 27 Aprile 1940. Con esso l'«Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti» trasferiva al signor Luigi Villoresi la proprietà di una Astura con «carrozzeria aperta», fabbricata dalla Lancia, certificato d'origine 27 dicembre 1938.

Il signor Luigi Villoresi, detto «Gigi», ha in quel tempo soltanto 29 anni, ma è già pilota ufficiale della Maserati.

La vettura con la quale intende partecipare è infatti la potente Astura carrozzata da Colli, un gioiello di eleganza e di grinta sportiva che Villoresi ha seguito passo per passo nello sviluppo stilistico e, soprattutto in quello aerodinamico. Ne è uscita un'auto poderosa, di linea tondeggiante, ma sorprendentemente affilata nel trattamento formale della coda. All'imponenza complessiva l'Astura unisce particolari raffinati di disegno in uno stile d'avanguardia che anticipa quello di molti grandi nomi della carrozzeria. Villoresi è ansioso di provarla e, appena impugnato il



volante, parte verso Cortina per un lungo giro di collaudo sulle strade delle Dolomiti. Tutto fila a meraviglia ma a pochi giorni dalla Mille Miglia un guasto obbliga Villorosi a rinunciare alla corsa a bordo della vettura così a lungo sognata. Ma tanto basta perché la storia del-



riuscita d'un femore. Per un anno dovrà restare lontano dalle corse. Nel frattempo, anche l'Astura ha ripreso a correre. Le luci del suo palcoscenico non sono così vivide come quelle che hanno accompagnato Villorosi; ciò non toglie che la personalità stessa della macchina ne faccia

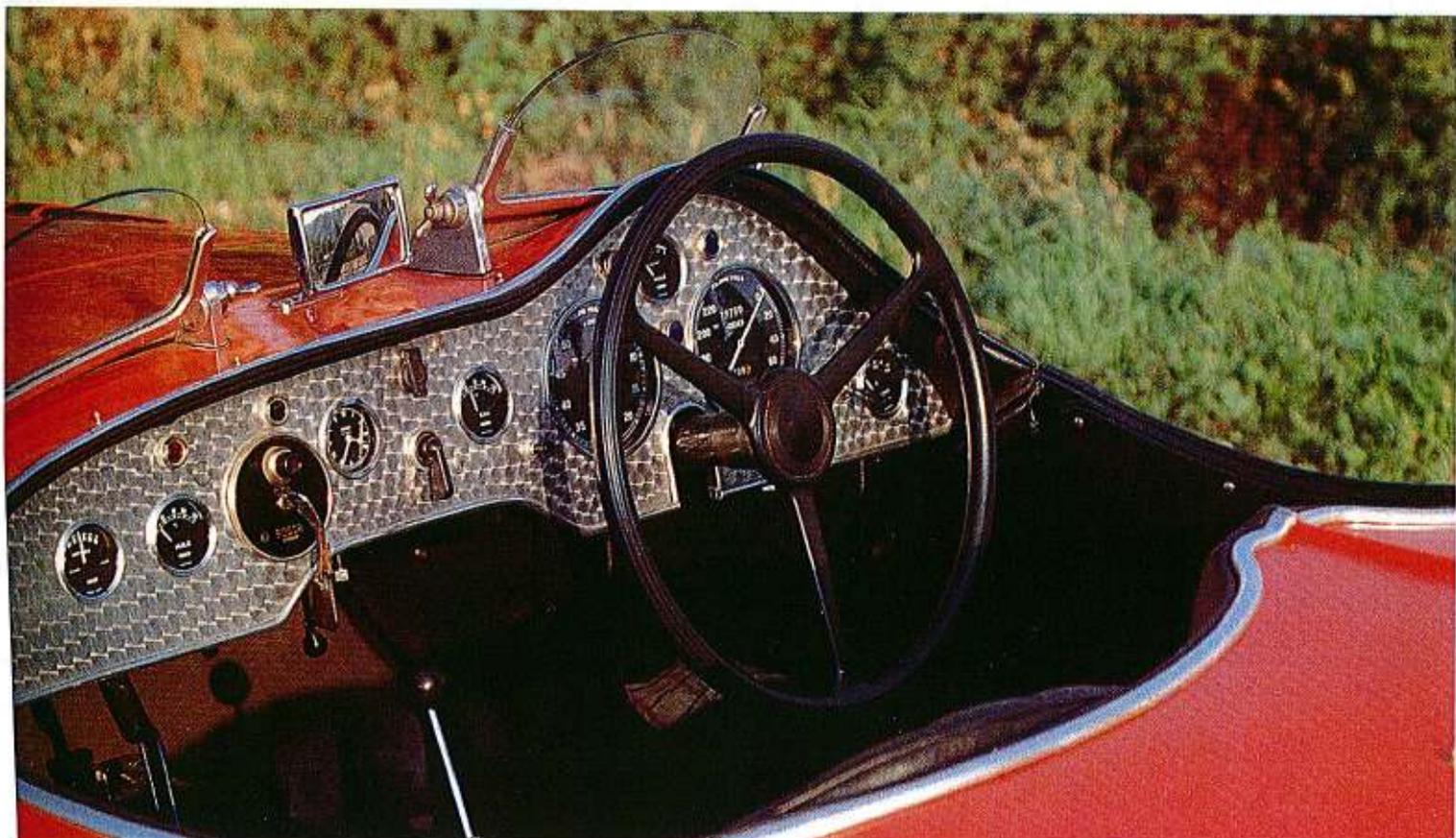
l'«Astura di Villorosi» nasca e si consolidi. Anche se due mesi più tardi, come attestano i documenti del pubblico registro, ritornerà di proprietà dell'agenzia Minetti, il suo nome è ormai legato a quello del pilota. Per entrambi, anche se su strade diverse, il futuro è appena incominciato. Bloccata dalla parentesi bellica, (Villorosi si meriterà una medaglia d'argento) l'Astura dovrà aspettare qualche anno. Villorosi, invece, acquista per conto suo una Maserati, e così fa Ascari. Insieme si buttano nelle corse, gareggiando e vincendo su tutte le piste d'Europa e del Sud-Africa. Nel dopoguerra Gigi è con Ascari, Farina, Trossi e Taruffi, una delle figure più popolari dell'automobilismo italiano. La placida impassibilità di

Ascari, il coraggio infinito di Nino Farina, la pignoleria tecnica di Taruffi, (così ce li mostrano le cronache e i ritratti fotografici dell'epoca) non sono caratteristiche evidenti, in Villorosi. Al volante è formidabile e la sua classe è quella di pochi. Ma i capelli già spruzzati d'argento, i vividi occhi azzurri, i modi raffinati e gentili ne fanno un personaggio diverso da tutti. Per due anni consecutivi, nel '47 e nel '48, si laurea Campione Italiano Assoluto.

Nel '49 passa alla Ferrari e subito vince tre Gran Premi. Del '50 è il gravissimo incidente a Ginevra dove, già due anni prima, aveva subito lo spapolamento di un ginocchio. Questa volta i danni sono ancora più gravi: frattura della base cranica e fuo-

una prim'attrice. Non dimentichiamo che se oggi metropoli statunitensi o australiane si contendono il privilegio di ospitare circuiti cittadini di Formula 1 con grande sfoggio di tecnica e di organizzazione, era normale in quegli anni, (e parliamo del '46-'48) che città come Modena, Luino o Vercelli si battessero per il loro circuito stracittadino. Così scriveva nel giugno del 1947 un cronista della corsa di Vercelli: «Abbiamo visto, nella placida città fra le opime cam-

In queste due pagine, la Lancia Astura, modello unico, costruito dalla Carrozzeria Colli nel 1938 per Gigi Villorosi. Il motore è un 3000 cc di 8 cilindri.



*Villoresi al volante
della Astura che era stata
realizzata per la sua partecipazione
alla Mille Miglia. Nella pagina a
fianco, il magnifico profilo
dell'auto la cui linea anticipa uno
stile ripreso nel dopoguerra.
Il numero di telaio è 41-3207.*



pagne, folle immense sostare per ore e ore sotto la sferza del sole; un pubblico che si interessa sempre più intensamente alle corse automobilistiche, dalle quali si ricaveranno grandi vantaggi per lo sviluppo della motorizzazione del nostro Paese che ne ha tanto bisogno!»

Erano corse alle quali partecipava ancora, talvolta, l'intramontabile Nuvolari, ma i personaggi nuovi si chiamavano Cortese, Biondetti, Borelli, Scagliarini, Bertani e Balestrero. È soprattutto Franco Cortese a portare al successo l'affascinante Astura sui circuiti di Modena e di Luino dove surclassa tutte le agguerrite Alfa Romeo spider ed «ala spessa». Gordon e Lewis ne fanno invece una delle più applaudite protagoniste della Mille Miglia, mentre altre competizioni la vedono sfrecciare in Germania e in Inghilterra.

Frattanto, dopo l'incidente di Ginevra, Villoresi è rientrato in pista cogliendo una grande vittoria alla Mille Miglia del '51 e, in coppia con Ascari, un secondo posto alla Carrera Pan-americana. Il '52 è dominato da Ascari, (Villoresi sarà il protagonista vittorioso del Circuito del Valentino, a Torino, con la Ferrari che Ascari guiderà ad Indianapolis), ma nel '53 (ultimo anno di intensa attività agonistica) Villoresi vince il Giro di Sicilia, il Gran Premio di Mon-

za e la 12 Ore di Casablanca in coppia con Ascari. Nello stesso anno i due amici firmano per la Lancia, che sta allestendo una nuova F1. Ma la lunga preparazione, e le note disavventure della macchina, lasciano inattivi i due piloti.

Quando la vettura è quasi pronta, Ascari muore a Monza. Per Villoresi, che ha ormai più di 45 anni, è un colpo durissimo. Correrà ancora, con la Maserati, con la Lancia e con l'Oscar, ma sa che i vecchi tempi, ormai sono finiti.

È bello però ricordare la conclusione molto spettacolare della sua carriera: sulla collina di fronte all'Acropoli, i reali di Grecia lo premiano, (in coppia con Basadonna) quale trionfatore del 6° Rally della Grecia su Aurelia 2500. È il primo equipaggio italiano ad affermarsi in quella competizione.

Anche l'Astura è giunta al capolinea dell'attività sportiva ma, come vettura privata, conserva intatto il suo fascino. A tal punto che una sera, alla frontiera svizzera, un doganiere troppo... affascinato scopre che uno dei due serbatoi di carburante è pieno zeppo di preziosi orologi. Divenuta la navetta di un grosso giro di contrabbando fra Svizzera e Inghilterra, l'Astura viene sequestrata e rinchiusa in un parcheggio dove, in completo abbandono, languirà per molti anni.

Riscoperta da un collezionista e rimessa sommariamente in ordine (il motore è completamente bloccato), l'Astura va all'asta, a Ginevra, nel 1979. Questa volta è un noto collezionista italiano ad aggiudicarsela e a dare subito il via ad una scrupolosa operazione di restauro, soprattutto meccanico. Ritrovato lo smalto non soltanto dell'elegante carrozzeria, ma del poderoso 8 cilindri, la rinata «Astura di Villoresi» diventa la prima donna di ogni manifestazione automobilistica rievocativa.

Ma la nostra storia, come avrete ormai visto nelle fotografie, non finisce qui. Su un ponte, a Veggio sul Mincio, poche settimane fa, Gigi Villoresi e la «sua» Lancia Astura si sono incontrati di nuovo a mezzo secolo di distanza. Spudoratamente giovane lei, impeccabile Villoresi con i suoi lucidi 82 anni, il sorriso, la gentilezza e la signorilità di sempre. L'attenzione degli automobilisti di passaggio è tutta per lui in un sovrapporsi di saluti, di auguri e di frasi affettuose. «Ma è proprio Villoresi?» domanda con rispettosa ammirazione un ragazzino che si regge appena sulla bicicletta.

E nel rispondergli di sí ci sentiamo fieri per Gigi, per la sua battaglia contro il tempo, per l'ammirazione spontanea che ha lasciato nel cuore di tutti. ■



«LA MIA PAUROSA AVVENTURA CON LEI, A CORTINA»

Giocavo a golf, in quella seconda metà degli anni Trenta, perché era uno sport molto elegante, che «distingueva», e anche perché mi rilassava. Dunque, fu proprio in un pomeriggio di golf e chiacchiere sui campi del circolo monzese che il Geni Minetti ed io cominciammo a imbastire l'idea di una Lancia Astura speciale per la Mille Miglia. Desideravamo avere una vettura vincente per il nuovo velocissimo percorso Brescia-Cremona-Mantova che gli organizzatori avevano dovuto inventare. Il Governo italiano, infatti, dopo il tremendo incidente a Bologna, nell'edizione del 1938, aveva proibito di usare le strade metropolitane. Devo premettere che Geni e il padre Enrico erano importantissimi distributori delle vetture Lancia per Milano e Lombardia. Io ero pilota ufficiale della Maserati, ma in quel momento la Casa del Tridente non disponeva di una vettura adatta al nuovo percorso.

Con Geni decidemmo di andare a Torino alla Casa Madre e là, dopo interessanti discussioni, ottenemmo che ci fosse costruita una testata sui disegni di quella dell'Aprilia da applicare sul motore otto cilindri dell'Astura. La soluzione era possibile perché i due motori avevano la stessa cilindrata unitaria e il medesimo alesaggio e corsa. La testata, appositamente fusa, ci fu consegnata e noi la affidammo alla piccola struttura specializzata nel potenziamento dei motori Lancia: l'officina Pagani & Figli, in piazza Castello a Milano. Comprammo un telaio dell'Astura e dopo le necessarie modifiche, suggeriteci dalla



Casa Lancia, lo portammo alla Carrozzeria Colli, sempre di Milano. Ci sottoposero molti disegni, ma quello che ci colpì per la sua straordinaria modernità e armonia aerodinamica, fu il progetto dello spyder. I giorni passavano veloci. La corsa si sarebbe svolta il 28 aprile e, finalmente, all'inizio del mese ci fu consegnata la vettura pronta. Era francamente bellissima, con il suo colore rosso vivo, le forme eleganti e aggressive. Ricordo che sollevai il cofano e mi apparve un motore che mi affascinò per la sua struttura. Nei primi collaudi la macchina si dimostrò potente e maneggevole. Le speranze mie e di Geni di fare un figurone salivano rapidamente. Bisognava però percorrere almeno 1000 km per rodare il motore e tutte le parti rotanti. Minetti decise che il compito toccava a me ed io ne fui fiero. Scelsi un percorso vario, andata e ritorno a Cortina d'Ampezzo. Indossata una nuova tuta azzurra Pirelli e il solito caschetto bianco mi avviai in una giornata plumbea.

Arrivai a Cortina in serata, estremamente soddisfatto del comportamento generale della vettura. Buona tenuta di strada, ottima ripresa e velocità, la frenatura era regolare e lo sterzo decisamente maneggevole.

Quella con gli amici cortinesi fu un'ottima serata (le cene conviviali, gli incontri, i begli alberghi erano piacevoli intermezzi nei lunghi tragitti di prova). Dormii magnificamente e l'indomani, di buon'ora, ripartii per Milano. Pioveva leggermente e il terreno era sdrucioloso: mi infilai la tuta impermeabile.

Viaggiavo a una andatura tranquilla e prudente ma prima di Pieve di Cadore avvenne il «PATA-TRAC». Dopo una curva trovai la strada occupata da un carro. Dall'altra parte arrivava un camion. Frenai, ma la macchina sulla strada sdruciolabile sbandò e finì con l'avantreno in un fosso.

L'avventura della Lancia Astura e della Mille Miglia finiva purtroppo così. Ne fui profondamente rammaricato, anche perché la vettura era vincente e lo dimostrò successivamente Franco Cortese. Una volta riparata, l'Astura, con Cortese, si impose nel circuito di Modena e a Luino. L'ho rivista ora, restaurata con infinita pazienza dall'appassionato signor Luciano Nicolis di Verona. È stato bellissimo ritrovare intatto un pezzo della mia vita.

Gigi Villoresi

Gigi Villoresi, che ha scritto questo articolo di ricordi, accanto all'Astura Mille Miglia.



L'Astura del nostro servizio, prima del restauro, impegnata in una gara inglese nel dopoguerra.

