

NATE PER CORRERE Lancia "Astura MM Sport" Colli 1938

GIOCAVA A GUARDIE E LADRI

Pezzo unico concepito per disputare la Mille Miglia, nasce per volere del concessionario Lancia milanese Minetti. Dopo la guerra poche corse, poi più nulla. Riappare nelle mani dei contrabbandieri e scompare ancora in un deposito della polizia. Oggi è la star del Museo Nicolis

di Fulvio Zucco, foto di Paolo Carlini

Fa il muso lungo

Nella foto. Ciò che più colpisce al primo sguardo è la lunghezza del muso, accentuata dal disegno dei parafranghi e dall'assenza del parabrezza.



Documenti preziosi

Sopra da sinistra. Franco Cortese porta alla vittoria l'"Astura MM" all'Aerodromo di Modena nel 1946; si noti l'assenza della calandra cromata. Gigi Villaresi alle verifiche tecniche della Mille Miglia 1940, che poi non disputò; sono due dei rari scotti d'epoca della vettura.

B

ig Luciano, come amava chiamarlo la figlia Silvia, 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 deposito delle forze dell'ordine svizzere.

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 tappo del serbatoio ad apertura rapida e uno degli aeroscreen orientabili. In basso. Caratteristici i fari all'interno della calandra, che non consentano però una grande ampiezza del fascio luminoso.



È pur sempre una Lancia
Sopra. La plancia, oltre ad essere ricca di strumenti per avere sempre tutto sott'occhio, è elegante e comprende pure l'orologio; a destra del quadro di accensione: un tocco di raffinatezza. A sinistra. L'abitacolo, rivestito in pelle nera, è sufficientemente comodo e spazioso. Pratico il cuscino tra i due sedili.

CARATTERISTICHE



Motore	Ant. longitudinale - 8 cilindri a V (17°30') Alésaggio 74,61 mm - Corsa 85 mm Cilindrata 2972 cm ³ Potenza 120 CV a 4500 giri/min (stimata) Due carburatori doppio corpo Zenith
Trasmissione	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, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizz. a leva Freni a tamburo anteriori e posteriori, comando idraulico.
Dimensioni e peso	Carreggiata ant./post. 1400/1420 mm Peso in ordine di marcia 1000 kg (stimato).
Prestazioni	Velocità 200 km/h (stimata).



L'interpretazione dei numeri
A sinistra. La targa è fortemente inclinata per seguire l'andamento della coda, per cui non è facile leggerla. Alla Mille Miglia del 1940 la nostra Lancia si era presentata con quella "Prava Mi 175".

Otto cilindri stretti stretti
Sopra. Il V8 ha un angolo fra le bancate ridottissimo: appena 17°30'.
Sotto. La coda è particolarmente affusolata, secondo le teorie aerodinamiche dell'epoca; in origine il bocchettone di rifornimento era al centro, sopra la targa.

Freccia Rossa edizione 1940. Alla guida, niente meno che Gigi Villoresi, per cui ci si aspettano duelli con gli equipaggi più agguerriti e un buon piazzamento, se non la vittoria, al traguardo. Invece, dopo le verifiche tecniche, il pilota non prende il via, probabilmente per un incidente in prova, anche se Auto Italiana riporta si sia trattato di "un'indisposizione del campione".

Della nostra Sport ritroviamo traccia dopo la guerra, quando partecipa e vince all'Aerodromo di Modena e al Circuito di Luino del 1946, pilotata da Franco Cortese. Un'ultima apparizione alla Mille Miglia del 1949, con l'equipaggio inglese Gordon-Lewis, poi il silenzio. L'"Astura MM", in realtà, non è stata messa a riposo al termine della carriera agonistica: continua a correre tra Svizzera e Italia, come già accennato, per contrabbandare orologi seminando le auto della polizia. Cer-

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 recupera Luciano Nicolis.

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 Veronese e abbiamo chiesto anche a Giordano Mozzi, che l'ha pilotata alla Mille Miglia di quest'anno e al "Terre di Canossa International", un parere in merito.

Secondo noi è una di quelle auto da corsa che più le spingi e più diventano facili ed entusiasmanti; tu, Giordano, che ne pensi? "Proprio così, se cerchi di andare a passeggio è pesante, impacciata; il cambio è duro e impreciso e quando freni scarta di qua e di là. Se alzi il ritmo, tutto diventa più facile: lo sterzo



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 serbatoio 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. ■

Da usare senza cautela
Sopra. Pensata per l'uso agonistico, l'"Astura MM" è ostica se la si guida con i guanti di velluto. Per godersele e apprezzarne tenuta e prestazioni bisogna spingere sul gas.

