

Concorsi d'eleganza

LANCIA «ASTURA» E BARCHE D'EPOCA A SANTA MARGHERITA





Divine in terra e in mare

Riflettori tutti accesi, nella due giorni ligure, per una sfilata d'eccezione. Una dozzina di affascinanti modelli dell'«Astura» di Casa Lancia si sono contesi il titolo di reginetta dell'estate, sotto gli occhi curiosi e coinvolti del pubblico del lungomare. Da sfondo, nel porto, c'erano anche trentasette vele d'epoca

di Franco Fiorucci

Weekend di giugno a Santa Margherita Ligure con nuvole in cielo e stelle in banchina. Le nuvole gravide di pioggia erano autentiche, metaforiche ovviamente le stelle in banchina. E che metafore! Sul pontile Sant'Erasmus a fare da «star» erano le Lancia «Astura» fuori serie; al molo lungo di ponente, trentasette vele d'epoca (costruite prima del 1950) e classiche (fino al 1974).

Un mix di classe e di eleganza che tra l'altro ha avuto il pregio di essere presentato in maniera molto didascalica, con un commento «in viva voce» sintetico ma esauriente per le auto, e con pannelli su cui erano riportate le caratteristiche salienti per le barche. Altro aspetto insolito della manifestazione sono state le modalità del concorso per le vetture: non la solita giuria di esperti e appassionati, ma il pubblico che si trovava sul lungomare di Santa Marghe-



rita. Sul posto erano state installate due urne in cui chi voleva poteva deporre la scheda con la sua preferenza. Tutto molto semplice e funzionale.

Le vetture partecipanti a questo primo Concorso d'Eleganza del Tigullio non erano moltissime, circa una dozzina, ma l'interesse suscitato è stato sorprendente. Un po' per la rarità dei pezzi, un po' perché gli esemplari presenti consentivano di ricostruire un quadro completo e dettagliato dell'evoluzione dell'impiego dell'autotelaio «Astura» da parte dei carrozzieri degli anni Trenta e Quaranta. Erano infatti presenti modelli prodotti dal 1932 fino al 1947. Tanto da permettere di constatare l'evoluzione della linea della calandra delle Lancia (che da «normalmente» squadrata è andata progressivamente rastremandosi verso il basso), il lavoro di «pulizia» delle linee, le diverse soluzioni di carrozzeria in cui la base della vettura fu impiegata.

E con automobili di questo tipo non potevano mancare gli aneddoti e le storie, tecniche e di costume. È d'esempio l'«Astura» del 1939, realizzata da Pinin



In apertura, un'«Astura Cabriolet» degli Stabilimenti Farina del 1932. Pagina a fronte, un esemplare della «Coupé» del 1938 attribuita inizialmente a Pinin Farina e realizzata invece dal carrozziere francese Marcel Pourtout; in basso lo yacht «Tirrenia II» del presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca. Qui sopra, una «Torpedo Sport» firmata da Viotti nel 1934, a sinistra e sotto due esemplari di quell'anno della «Cabriolet Pinin Farina». In basso, stessa mano anche per la «Berlina» del 1938.





Farina su disegno probabilmente dell'artista Martinengo, allora a capo del Centro Stile di Pinin, costruita su ordinazione di Galeazzo Ciano ed Edda Mussolini. Oppure quella «Torpedo Gran Sport» che il carrozziere Castagna realizzò nel 1933 su bozzetto del conte Revelli di Beaumont. Il telaio però era più corto di quello per cui aveva lavorato Revelli, ma Castagna non se ne fece

un problema e il risultato ottenuto, che ammiriamo tuttora, fu la vittoria al Concorso di Eleganza di Villa d'Este nel 1934. L'auto finì poi al di là dell'Atlantico, nelle mani dell'editore della rivista Automobile Quarterly; a osservarla sulla pedana di Santa Margherita, nello splendore della sua carrozzeria color crema e dei suoi pneumatici con ampia banda bianca, era inevitabile avvertire

tutto lo charme degli Anni Trenta. Sarebbe piaciuta al Grande Gatsby. Di notevole fascino per la linea e per lo stato di conservazione, ma anche per la storia che la circonda, la «Astura Coupé» del 1938. Nella livrea blu e nera che l'ha resa celebre, e con un disegno molto innovativo, un vero e proprio fluire di tratti puliti ed essenziali che piacciono ancora moltissimo. La «storia» ri-





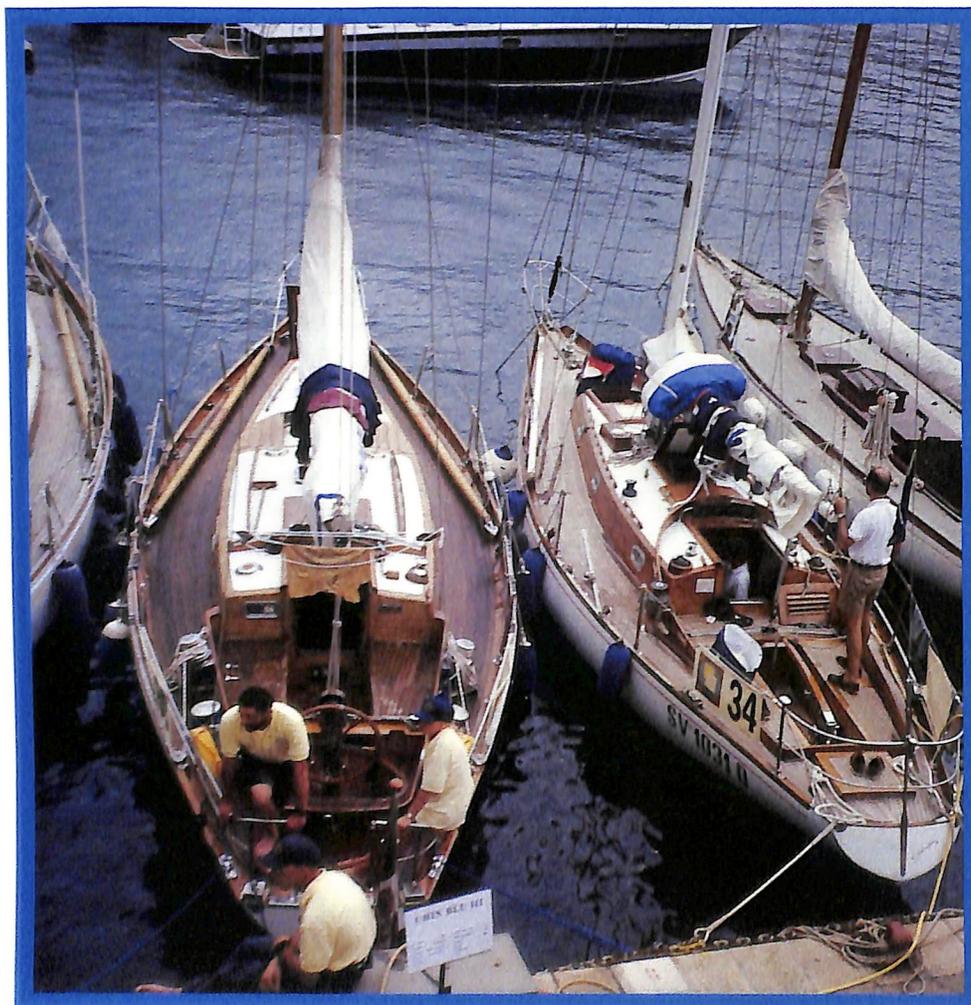
siede nel fatto che per anni questa vettura è stata attribuita a Pinin Farina, mentre qualche tempo fa il suo proprietario ha fortunatamente ritrovato la lettera con cui il primo acquirente la ordinò al carrozziere francese Marcel Pourtout. Curiosità tecnica erano i copriruote della «Astura Cabriolet», realizzata dagli stabilimenti Farina già dopo la guerra: sono mobili, in modo da potersi solle-

Nella pagina a lato, una «Cabriolet» carrozzata nel 1947 da Pinin Farina e in basso a sinistra, la «Torpedo Gran Sport» realizzata da Castagna nel 1933 su disegno del conte Revelli. Qui sopra una panoramica delle auto. Sotto ancora la «Astura» di Pourtout e una scoperta del '47.

vare (rimanendo però uniti alla carrozzeria, per permettere un'agevole sostituzione delle ruote). Altri elementi caratteristici di questa Lancia sono le ruote molto rientrate rispetto ai parafranghi e il cruscotto con il volante trasparente. Altra «chicca» che ha stupito gli spettatori del concorso di Santa Margherita, il colore dell'«Astura Cabriolet» carrozzata da Pinin Farina nel 1934: si chiama



A sinistra, la «Berlinetta» del 1939 realizzata da Martinengo, capo disegnatore degli Stabilimenti Farina, su ordinazione di Galeazzo Ciano e di Edda Mussolini. Nella foto sotto, una vista di alcune delle vele d'epoca ormeggiate in quei giorni al porto di Santa Margherita Ligure.



verde Farina e ha una caratteristica abbastanza rara, se non unica; tanto da sminuire non poco il fascino delle più recenti vernici metallescenti, e via dicendo. Questo colore ha infatti la capacità di cambiare tinta durante la giornata: è verde con la luce del giorno, diventa blu con la prima oscurità della sera e infine si fa nero durante la notte. Insomma, più che verde Farina, è un verde Fregoli...

Diverse anche le testimonianze degli accessori «trendy» del tempo. Per esempio gli sportellini di raffreddamento nelle fiancate del vano motore (mutuati dalle vetture americane), o le ruote di scorta ai lati, nell'apposita custodia metallica, di chiara ispirazione teutonica (sull'«Astura» berlina realizzata nel 1941 su un telaio del 1938).

E mentre le «vecchie signore dei vecchi signori» (queste Lancia fuori serie degli Anni Trenta da nuove costavano attorno alle 80-90 mila lire, non meno di un paio di centinaia di milioni di oggi) sfilavano sotto gli occhi sempre più incuriositi del pubblico, attraccate alle bitte del molo della cittadina del Tigullio, dondolavano sulle onde barche e barchini a vela di svariate epoche.

A richiamare l'attenzione più di tutti i grandi yacht dei primi del secolo: il «Tirrenia II» del presidente dell'AIVE (Associazione italiana vele d'epoca) e il «Cintra», dell'editore Alberto Rusconi. Il primo è del 1914 ed è stato sottoposto a un meticoloso restauro curato dallo specialista triestino Carlo Sciarelli: tutto è stato risistemato secondo la logica costruttiva del tempo, senza alcuna concessione al confort e alle moderne tecnologie, anche a costo di un maggior impegno.

Curioso per il suo color azzurro, insolito nei porti, il «Marjatta», costruito in Finlandia nel 1943; è lungo 18 metri ed è un autentico campione dei raduni d'epoca, visto che l'anno scorso vinse la manifestazione di Imperia. Fresco di restauro e con una linea perfetta, il «Sylphe», del 1926, è stato tra i più ammirati. □