

AUTOMOBIL LANCIA ASTURA SPIDER COLLI

SPORT STATT LUXUS

Papst Pius XII., König Vittorio Emanuele III., Il Duce Benito Mussolini und zahlreiche Industriekapitäne fuhren Lancia Astura. Ein einziges Exemplar des Achtzylinders im Engwinkel-V erhielt einen Querstromkopf und eine Karosserie für den Motorsport, doch der Zweite Weltkrieg vereitelte den sportlichen Erfolg

40 **OLDTIMER MARKT** 3/2018



Lancia an jeder Ecke. Die 1906 von Vincenzo Lancia gegründete Marke erfreut sich in Italien großer Beliebtheit und nimmt bei den Neuwagen einen Spitzenplatz ein, weit vor dem traditionellen Rivalen Alfa Romeo. Wir zeichnen hier nicht etwa das Bild der glorreichen Vergangenheit, sondern der Gegenwart, denn während die Marke hierzulande 2017 genauso verschwand wie wenige Jahre zuvor die Lanze aus dem Logo, ist sie in Italien beliebter denn je. Das einzige Modell, der Ypsilon, lag im vergangenen Jahr auf Platz zwei



Lancia (spricht „Lantschah“) heißt übersetzt Speer oder Lanze, die im Logo symbolisch das Schild mit dem Namenszug hält

der Zulassungsstatistik. Die Lancia von heute haben mit dem Kern der Marke allerdings nichts mehr gemein. Statt ingeniosen Geistes und technischer Avantgarde wohnt modernen Lancia der Cinquecento inne. Seit der Übernahme durch die Agnelli 1969 wurde die Marke sukzessive auf Fiat-Linie gebracht und ihrer Eigenständigkeit beraubt. Auch die Oberklassenmodelle verschwanden, für die Lancia einst berühmt war.

In den dreißiger Jahren stand der Astura an der Spitze der Modellpalette. Er war nach dem Trikappa und dem sehr luxuriösen Dilambda Lanci-

as dritter Achtzylinder für die Straße und der letzte, abgesehen vom Thema 8.32 mit Ferrari-V8. Als der Astura 1931 erschien, endete in Turin fürs Erste das griechische Alphabet. Bis zum Dauerläufer Lambda hatte Vincenzo Lancia seine Modelle mit altgriechischen Buchstaben durchnummeriert, nur das *Iota* hatte er ausgelassen.

Mit dem Lambda hatte der ideenreiche Konstrukteur, 1881 im piemontesischen Fobello geboren, 1922 einen großen Wurf gelandet: die weltweit erste selbsttragende Karosserie kombiniert mit V4-Motor und Einzelradaufhängung an der Vorderachse. Der



Enzo Ferraris erster Mann

Die wenigen sportlichen Erfolge des Lancia Astura gehen auf das Konto von Franco Cortese. Der 1903 in Oggebbio geborene Piemonteser gehörte von den Zwanzigern bis in die Fünfziger zur italienischen Motorsport-Elite, ohne jemals den ganz großen Durchbruch zu schaffen. Bereits 1932 belegte er im Werks-Alfa 8C Platz zwei bei den 24 Stunden von Le Mans. Als Enzo Ferrari 1947 einen versierten Fahrer für die ersten Einsätze seines filigranen V12 suchte, fiel die Wahl auf den erfahrenen Cortese, der während des Kriegs außerdem für Ferrari im Werkzeugmaschinen-geschäft gearbeitet hatte. Bei 21 der 27 Mille Miglias war Cortese am Start, beenden konnte er allerdings nur eine einzige: 1933 wurde er Zweiter auf Alfa 8C. 1958 fuhr er 55-jährig sein letztes Rennen. Franco Cortese starb 1986.



AUTOMOBIL LANCIA ASTURA SPIDER COLLI

Lancia in den Dreißigern: vier Serien Astura



Von 1932 bis 1939 wurde der Lancia Astura in vier Serien gebaut. Die Form wurde der automobilen Mode entsprechend weiterentwickelt. Die obere Reihe zeigt die **Serien eins bis drei**. Während die ersten beiden in den Zwanzigern verhaftet sind, ist bei der dritten der Kühler bereits geneigt. Die **vierte Serie** (links), die auch als Basis für den Spider diente, zeigt bereits den Einfluss, den die Stromlinienform in den Dreißigern gewann. Zu sehen sind jeweils die Limousinen mit Werkskarosserie mit vier oder sechs Fenstern.

Lambda war seiner Zeit so weit voraus, dass er neun Jahre im Programm blieb, was in den schnelllebigen Zwanzigern einer Ewigkeit gleichkam. Obwohl das Modell natürlich ständig verbessert wurde, war es irgendwann Zeit für eine Neuentwicklung. Da das Automobil während der *Roaring Twenties* einen gewissen Demokratisierungsgrad erfahren hatte, ersetzte Vincenzo Lancia seinen Dauerläufer durch zwei nahezu identische Modelle, die sich quasi nur durch ihren Motor unterschieden: hier der Artina mit Vierzylinder, da der Astura mit der doppelten Zylinderzahl.

Die Entscheidung war auch der Weltwirtschaftskrise geschuldet, denn mit einem einzigen Luxusmodell würde seine Marke nicht überleben können. Das wusste Vincenzo Lancia.

Unter der Haube des Artina steckte die Weiterentwicklung des bewährten 17-Grad-V4 aus dem Lamb-



da. Während andere Hersteller den Reihenachtzylinder Anfang der Dreißiger nicht in Frage stellten, entschied sich Lancia auch für sein neues Flaggschiff für das Engwinkel-V. Bei einem Zylinderwinkel von 19 Grad würde man heute von einem VR-Motor sprechen – Volkswagen sei Dank.

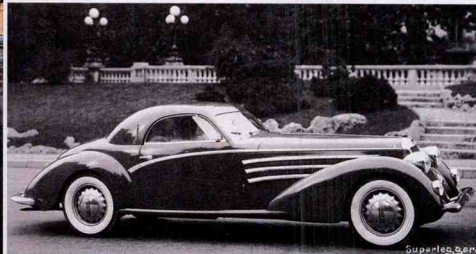
Im Gegensatz zum frühen Lambda war der Astura nicht selbsttragend, sondern hatte einen klassischen Leiterrahmen. Der Grund für diesen Rückschritt lag auf der Hand: Die selbsttragende Bauweise schränkte die Kreativität der Karosseriebauer ein, denn er begrenzte ihre Möglichkeiten. Maßgeschneiderte Aufbauten machten zu dieser Zeit allerdings einen großen Teil des lukrativen Luxusautogeschäfts aus, denn viele reiche Kunden wünschten ein Auto nach Maß.

Lancias Rechnung ging auf, denn der Astura erfreute sich bei den *carrozziere* wie Pinin Farina, Castagna oder Touring großer Beliebtheit. Sonderkarosserien auf Basis des großen Lancia sind auch heute bei Concours d'Élégance stets Anwärter auf den Titel *Best of Show*.

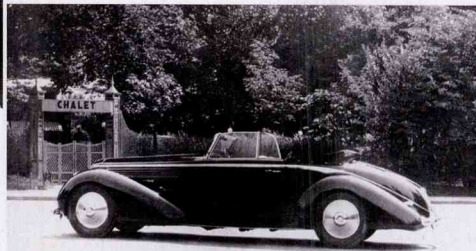
Lancia Astura: Beliebte Basis



Der Astura war beliebt bei italienischen Karosseriebauern, hier ein Cabriolet von Pinin Farina. Die Chassis wurden nach Kundenwunsch eingekleidet



Dieses Coupé von der Carrozzeria Touring auf Basis der vierten Serie ist der vielleicht spektakulärste Entwurf auf einem Astura-Fahrgestell



Noch ein Cabriolet von Pinin Farina: Auf 3140 Millimetern Radstand nur zwei Sitzplätze (plus Notsitze) unterzubringen, war purer Luxus



Pinin Farina schuf nicht nur extravagante Kreationen, dieses Cabriolet der dritten Serien nahm trotzdem an einer Schönheitskonkurrenz teil



Die *Scuderia Ambrosiana* setzte den Lancia Astura Spider ein. Der Rennstall war 1936 unter anderem von Conte Giovanni „Johnny“ Lurani gegründet worden.



AUTOMOBIL LANCIA ASTURA SPIDER COLLI

Was aus Colli wurde

Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete die Carrozzeria Colli hauptsächlich für Alfa Romeo. Zu den schönsten Schöpfungen gehörten die Karosserien der Rennsportwagen 6C 3000 CM im Jahr 1953. 1955 baute Colli für die Scuderia Volpini einen völlig erfolgreichen Formel-1-Rennwagen mit Maserati-Motor. Später stieg das Mailänder Familienunternehmen mit Alfa-Kombis in die Massenproduktion ein. 1973 sperrte der Karosseriebauer mangels Aufträgen zu.



Die Aufbauten der 6C 3000 CM stammten von Colli. Hier Karl Kling bei der Mille Miglia 1953



Die Kombi-Versionen der Giulietta füllten Ende der Fünfziger die Auftragsbücher der Colli-Brüder



Kombis und Kastenwagen auf Basis der Giulia gehörten zu den letzten bei Colli gebauten Autos

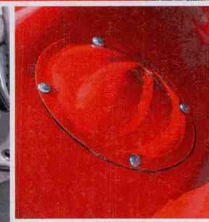
Dank des langen Radstands ist die Sitzposition ausgesprochen entspannt, auch für groß gewachsene Menschen. Der Astura Spider startete schon häufig bei der historischen Mille Miglia



Im flachen, nach dem damaligen Wissen von Strömungslehre gestalteten Heck sitzt das Reserverad – unerlässlich bei einer Mille Miglia



Da der Fahrer in der Colli-Karosserie sehr weit hinten sitzt, musste das Schaltgestänge verlängert werden



Die Deckel ermöglichen den Zugang zu den Stoßdämpfern der typischen Lancia-Vorderachse mit Geradewegfederung

Vom in vier Serien gebauten Astura gab es neben Limousinen vor allem extravagante Cabriolets. 1937 erschien die vierte Serie. Bereits für Serie drei war der Zylinderwinkel auf 17 Grad und 30 Minuten verkleinert worden – ein Beleg für die Detailverliebtheit Lancias. Serie vier erhielt schließlich ein Chassis aus Pressstahl. Vincenzo Lancia erlebte die Präsentation der letzten Generation nicht mehr: Er war am 15. Februar 1937 verstorben. Sein Sohn Gianni übernahm das Ruder.

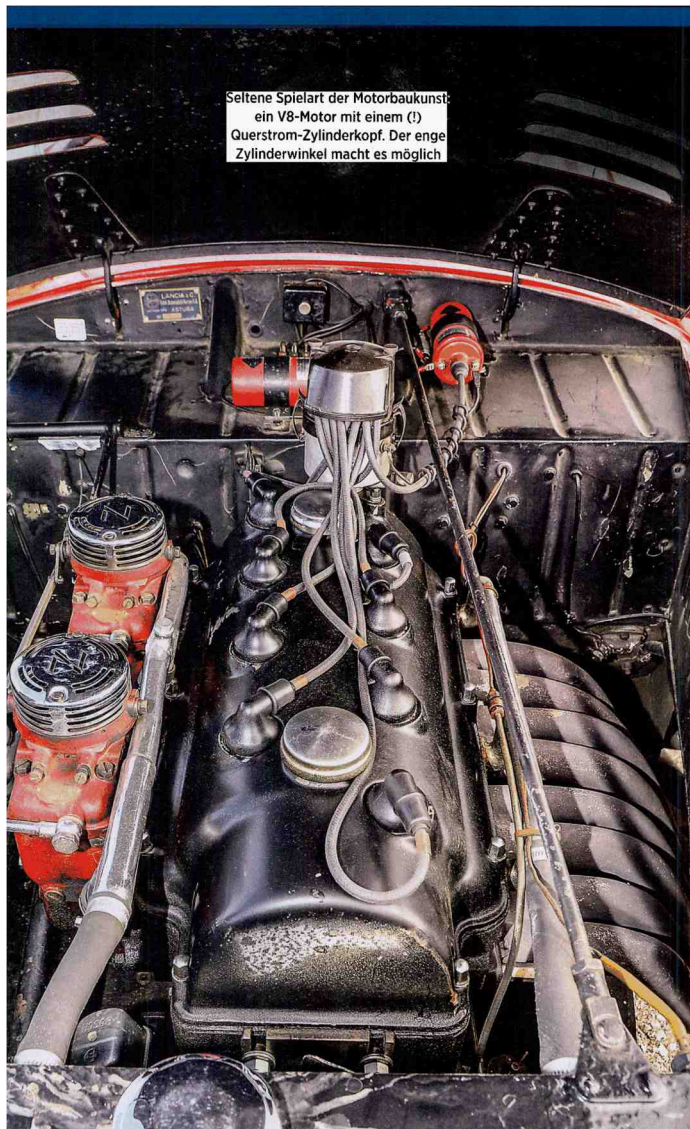
Ob Papamobil, faschistisches Paradefahrzeug oder Sieger bei Concours

d'Elégance. Die vierte Serie des Lancia Astura war vieles, nur kein Rennwagen. Doch keine Regel ohne Ausnahme: Die Carrozzeria Colli baute den Spider von diesen Seiten.

Der Renn-Astura entstand im Auftrag der Mailänder Scuderia Ambrosiana. Es wäre sicherlich übertrieben, den Rennstall im Namen des Heiligen Ambrosius, des Schutzpatrons der Stadt Mailand, den vierrädrigen Ableger des Fußballclubs Inter Mailand zu nennen, allerdings war Ferdinand Pozzani damals sowohl Präsident des Fußballvereins als auch der Scuderia.

Der große Lancia ist nach der **Torre Astura**, benannt, einer mittelalterlichen Burg an der Küste vor Rom: Hier wurde 1268 Konradin, der letzte in Italien regierende Staufer, gefangen genommen und anschließend in Neapel hingerichtet. Damit endete der lange Einfluss des deutschen Geschlechts der Staufer in Italien.





Seltene Spielart der Motorbaukunst: ein V8-Motor mit einem (!) Querstrom-Zylinderkopf. Der enge Zylinderwinkel macht es möglich

Und Inter hieß damals *AS Ambrosiana*. Unmittelbar nach ihrer Gründung 1936 hatte die Scuderia mehrere Maserati-Monoposti und Autos für Sportwagenrennen gekauft. Erfolge stellten sich ein: 1938 etwa holten die Mitglieder Franco Cortese und Luigi Villorosi Klassensiege bei der Mille Miglia. 1939 herrschte Mille-Miglia-Verbot wegen eines Unfalls im Vorjahr, bei dem zehn Zuschauer, darunter sieben Kinder, gestorben waren. Im Kriegsjahr 1940 gab es eine Neuauflage, allerdings auf einem 103 Meilen langen Rundkurs südlich von Brescia, den es neun Mal zu umrunden galt. Als Favoriten galten die Werksteams von BMW und Alfa Romeo, die ihren Rollen gerecht wurden.

Der Astura, der für diesen Gran Premio di Brescia gebaut worden war, spielte nicht einmal eine Außenseiterrolle, denn Villorosi war bereits im Training verunfallt und an einen Start war nicht zu denken. Lancia hatte das Projekt mit einem ganz besonderen Versuchsmotor unterstützt: einem 3,5-Liter-V8 mit Querstromkopf (Einzahl!) und halbkugelförmigen Brennräumen. Der enge Zylinderwinkel machte es möglich, alles in ein einem Gussteil unterzubringen. Lancia hatte den Querströmer beim neuen Vierzylinder-Modell Aprilia verwirklicht und das Prinzip einfach auf die doppelte Zylinderzahl übertragen.

In den nächsten Jahren ruhte die Rennerei in ganz Europa. In Italien erwachte der Sport



1946 fuhr Franco Cortese mit dem Astura Spider in Modena zwei Siege ein

TECHNISCHE DATEN

LANCIA ASTURA SERIE 4 (TIPO 241)

MOTOR

Bauart	wassergekühlter Achtzylinderviertakt-V-Motor (Zylinderwinkel 17°30'), vorne längs eingebaut; hängende Ventile, über Kipphebel von einer kettengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen betätigt; Fallstromvergaser Zenith 30 DVI; vierfach gelagerte Kurbelwelle
Bohrung x Hub	74,61 x 85 mm
Hubraum	2972 ccm
PS bei U/min	82 PS bei 4000 U/min
Antrieb	Vierganggetriebe; Hinterradantrieb über Kardanwelle

KAROSSERIE

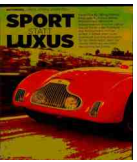
Aufbau	gepresster Stahlplattformrahmen, verschiedene Karosserievarianten zur Wahl
Radstand	3475 mm
L x B (nur Chassis)	4840 x 1620 mm
Leergewicht	1050-1750 kg

FAHRWERK

Vorderachse	Einzelradaufhängung an Gleitrohren (Lancia-Patent) ähnlich Geradewegfederung; ölgedämpft
Hinterachse	Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern und Siata-Stoßdämpfern
Bremsen	Hydraulische Vierradbremse, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend

DATEN & MESSWERTE

Verbrauch Ø	16,5 l/100 km
Vmax	128 km/h
Bauzeit	1937-1939
Stückzahl	426



AUTOMOBIL LANCIA ASTURA SPIDER COLLI

Asturas dunkle Seite

Die Bauzeit des Astura fiel in die Zeit des italienischen Faschismus und so lag es nahe, dass sich Ministerpräsident Benito Mussolini und andere Oberen der Faschistischen Partei im Lancia Astura chauffieren ließen – der Achtzylinder war schließlich das größte Automobil italienischer Produktion, abgesehen von einigen Luxussportwagen von Alfa. Vom Astura Ministeriale der vierten Serie entstanden 25 Exemplare. Das Foto zeigt Adolf Hitler bei einem Staatsbesuch in Rom im Fond eines Astura gemeinsam mit *Il Duce*.



1946 zu neuem Leben. In Modena stand bei einem Sportwagenrennen Franco Cortese mit dem Astura Spider am Start und gewann. Außerdem siegte er in Luino bei Varese.

Die Scuderia Ambrosiana pflegte damals gute Beziehungen nach England und verkaufte den Astura an Gentleman-Fahrer John Gordon. Zusammen mit Lance Macklin, der 1955 traurige Berühmtheit erlangte als Beteiligter an der Le-Mans-Katastrophe mit über 80 Toten, wollte Gordon 1948 bei der Mille Miglia starten. Warum die beiden Briten trotz Nennung nicht zum Start erschienen, verliert sich im Dunkel der Geschichte.

Ein paar Monate später ging Gordon mit David Lewis bei den 24 Stunden von Spa an den Start, fiel aber aus. Im Jahr darauf schaffte es der Astura tatsächlich doch noch über die Startrampe der Mille Miglia. Gordon/Lewis gelang es aber nicht, die Tausend



Wer die Marke mit der Lanze liebt, kommt an Wim Oude Weerninks Buch *Lancia* nicht vorbei – ein Feuerwerk an Fakten und Fotos. 1992 auf Deutsch erschienen, ist es antiquarisch kaum unter 100 Euro zu bekommen.

Meilen zu beenden. Eine Nennung für Le Mans verlief 1949 im Sande.

Das weitere Schicksal des Wagens war unsportlich und doch spektakulär: Mit geheimen Staufächern versehen, wurde der Astura zum Schmuggeln von Uhren über die Schweizer Grenze nach Italien benutzt. Als der Schwindel aufflog, verschwand der Wagen erst einmal für Jahre in Polizeigewahrsam. Dort hat ihn Luciano Nicolis schließlich entdeckt. Es gelang ihm, den Astura zu kaufen. Aufwendig restauriert, ist der Lancia heute im Museo Nicolis in Villafranca di Verona zu sehen. Dort

befindet sich der sportlichste aller Astura in bester Gesellschaft, wie die nächsten Seiten zeigen.

TEXT **Gregor Schulz**

FOTOS **Andreas Beyer, Fiat Historic Center**
g.schulz@oldtimer-markt.de

