

## 1939 Lancia Astura Series 4 Pinin Farina Cabriolet

Hans Jörg Hübner

VINCENZO LANCIA LAUNCHED THE ASTURA IN 1931, with the aim of setting new standards with regard to the development of a luxurious, comfortable, quiet sports touring car with the highest level of innovation. Named after a monumental castle on a small island near Nettuno on Italy's west coast, the Astura sold well despite a difficult economic climate through the decade.

Keeping up Lancia's reputation for innovation, the newcomer featured a narrow-angle V8 engine with a staggered cylinder arrangement and two-piece cylinder head. The Astura also had independent front suspension with self-lubricating sliding pillars.

However, while the first three series (Series 1, 1931; Series 2, 1933; Series 3, 1934) all had a wheelbase of 3177mm, Lancia revised the set-up with an extended wheelbase of 3475mm for 1937's Series 4. The new car featured an increased engine capacity of 3.0 litres, and the option of an electric soft-top, as well as hydraulic brakes. Only 423 were made over two years.

Unlike with the car's pioneering Lambda stablemate, Lancia eschewed a monocoque construction method for a more traditional steel ladder frame, making the Astura easier for coachbuilders such as Castagna and Boneschi to create customised bodies. One of the most beautiful was produced by Pinin Farina, featuring an aerodynamically inclined radiator front and screen, and pontoon-like wings, as seen on this Cabriolet.

VINCENZO LANCIA PRÄSENTIERTE DEN ASTURA 1931 MIT dem Ziel, einen neuen Maßstab für luxuriöse, komfortable und leise Sporttourer auf höchstem Innovationsniveau zu setzen. Benannt nach einer monumentalen Burg an der Westküste Italiens südlich von Rom, verkaufte sich der Astura trotz schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen ein Jahrzehnt lang recht gut.

Seinem Ruf als innovativer Hersteller wurde Lancia einmal mehr gerecht: Der Astura verfügte über einen V8-Motor mit 24 Grad schmalem Bankwinkel und versetzten Zylindern sowie einen zweiteiligen Zylinderkopf. Auch die vordere Einzelradaufhängung mit gleitenden selbstschmierenden Achsschenkelbolzen war hochmodern.

Während die ersten drei Serien (Serie 1: 1931; Serie 2: 1933; Serie 3: 1934) alle einen Radstand von 3.177 mm aufwiesen, modifizierte Lancia das Layout für die 1937 vorgestellte Serie 4 und verlängerte den Radstand auf 3.475 mm. Der Hubraum legte auf 3,0 Liter zu, außerdem lieferte Lancia auf Wunsch ein elektrisches Verdeck und hydraulische Bremsen. In zwei Jahren entstanden nur 423 Exemplare dieses Modells.

Im Gegensatz zum wegweisenden Modell Lambda verzichtete Lancia beim Astura auf die Konstruktion einer selbsttragenden Karosserie und setzt stattdessen auf einen traditionellen Stahlrahmen – was es Karosseriebauern wie Castagna und Boneschi erleichterte, maßgeschneiderte Karosserien zu gestalten. Eine der schönsten Karosserien entwarf Pinin Farina: Frontpartie und Windschutzscheibe sind aerodynamisch geneigt, die Kotflügel wie bei diesem Cabriolet schon teils in die Karosserie integriert.

**‘A luxurious,  
comfortable, quiet  
sports touring car  
with the highest  
level of innovation’**

**„Ein luxuriöser, komfortabler, leiser Sporttourer  
auf höchstem Innovationsniveau“**



*New car had a 3.0-litre engine, the option of an electric soft-top and hydraulic brakes.*

*Das neue Modell hatte 3,0 Liter Hubraum; auf Wunsch lieferte Lancia ein elektrisches Verdeck und hydraulische Bremsen.*