

TEXT: IVAR ENGERUD.
FOTO: RUNE BAASHUS.

Ferrari

166

Ferraris första all-roundbil, 166 Mille Miglia Touring Barchetta, är också den mest inflytelserika. Frågan är vad Ferrari varit utan den vackra Touring-skapelsen?

"Enzo Ferrari uppfattades knappast som en enkel man att samarbeta med, men när jag 1948 skapade karossen till den första 166 'Barchetta' uttryckte han sitt fulla stöd – tack och lov! Tänk om den första Ferrari jag ritade inte blev vacker ..."

Det var Carlo Felice Bianchi Anderloni, son till grundaren av Carrozzeria Touring, som berättade om sitt samarbete med Ferrari när jag träffade honom i Villa d'Este för några år sedan. Man kan förstå hans nervositet. Hans pappa hade just dött knall och fall i en hjärtinfarkt och Anderloni junior, då blott 32 år gammal, skulle försöka leva upp till de mästerverk pappan skapat under förkrigstiden.

"Det var viktigt att hitta på något nytt, något ingen sett tidigare och som ändå gick att identifiera som en Ferrari! Dessutom var tiden knapp. Som tur var hade jag mycket hjälp av Ferraris chefskonstruktör Gioacchino Colombo och tillsammans planerade vi hur det nya chassi han tagit fram skulle kläs."

Ritningarna var klara i juli och i september 1948 skulle resultatet visas på Turinsalongen. På klassiskt Carrozzeria Touring-manér handknackades aluminiumkarossen över en stomme av tunna stålror – Super-

leggeraprincipen alltså – och det första exemplaret, 0002-M, blev klar precis i tid till salongen.

Anderloni hade inte behövt vara rädd, bilen skapade sensation och formen fortlevde sedan i ett flertal andra Ferrarimodeller. Men en inflytelserik italiensk journalist vid namn Giovanni Canestrini hade en avvikande åsikt – föga anade han att hans sågning skulle ge bilen, och framför allt karosstypen, ett kärt smeknamn som bakvägen även smugit sig in som modellnamn. Han sa nämligen att "det där ser inte ut en som bil – det liknar en liten båt – en 'Barchetta'."

Vad han än tyckte så var alltså succén ett faktum. Tillsammans hade Ferrari och Touring skapat den perfekta kombinationen av racerbil och gatbil, en av nycklarna var att Colombo och Anderloni gjort en kompaktare bil med en hjulbas som var 22 centimeter kortare än hos tidigare Ferraribilar. Den blev också avstamp för Ferraris framtid, en epok där man levde på att sälja bilar till rika amatörracerförare för att finansiera det egna fabriksstallet.

Ferrari 166 MM "Barchetta" vägde 650 kilo och V12-motorn på 1 995 kubik gav från början 140 hästar vid 6 600 varv. Toppfarten var 170 km/h och därmed var detta en av de snabbaste bilarna man kunde köpa



NOTERA ATT V12:AN
VARVAR 7 000 - FANTASTISKT FÖR 1949!
LÅNGST BAK I MOTOR-
RUMMET TRONAR DE
TVÅ MAGNETERNA OCH
OVAN SER VI HUR MAN
BALANSERADE EKERHJUL
FÖRR. MED BLYTRÅD
RUNT EKRARANA!

DET HÄR EXEMPLARET
KOM PÅ 34 PLATS
I MILLE MIGLIA 1949,
FÖRARE VAR
GIOVANNI VACCARI.
VANN GJORDE EN
SYSTERVAGN MED
STORSTJÄRNAN
CLEMENTE BIONDETTI
BAKOM RATTEN.



disk i slutet av 40-talet. Totalt vann modellen över 80 total- och klasseggar i större tävlingar i Europa och USA. Sex exemplar av 166MM blev fabriksracers och det mest kända exemplaret var chassinummer 0008-M, en av de första av de 25 byggda och dess historia leder oss in på en annan viktig person i Ferrari- och 166 MM-historien.

Luigi Chinetti var en av Enzo Ferraris gamla kompisar som efter att ha varit chefsmek för Rene Dreyfus Maserati under Indy 500 i maj 1940 blev kvar i USA och även amerikansk medborgare under kriget. Chinetti bidrog i hög grad till att bilar som 166 MM kom till, han hade nämligen identifierat en stor marknad bestående av rika racingamatörer i USA, men hade inget att sälja.

Han satt dock inte med armarna i kors och väntade på att Enzo skulle leverera, han åkte tillbaka till det gamla hemlandet och satte bokstavligen fart på Ferrari. Han tog 0008M, som redan samma vår vunnit Mille Miglia, och startade i Le Mans 24-timmars med en totalseger som resultat. Och bara för att hamra in budskapet segrade han i 24-timmarsloppet på Spa i en annan 166M samma år. Efter det hade han inga problem att sälja Ferrari i USA och 166MM blev hans första succé på den nya marknaden.

Men trots att man påverkat Ferraris framtid i så hög grad fick Carrozzeria Touring inte fortsätta att bygga Ferrarikarosser.

"Vi byggde i underkant av 100 Ferraribilar innan Pinin Farina tog över som märkets dominerande karossleverantör 1953", berättade Anderloni.

Det handlade om 166M, samt olika Coupé- och Berlinettamodeller 1948-50, typ 195, 212, 225S samt 340. Alla klädda i olika både öppna och täckta varianter av basdesignen från en lilla Barchetta.

Den bil vi ser på bilderna är chassinummer 0006-M, den lämnade fabriken 16 mars 1949 och gick till Giovanni Vaccari så att han skulle hinna träna lite innan han en dryg månad senare, den 24 april stod på startlinjen i Mille Miglia med den.

Vaccari var kanske inte den vassaste av förare, men tillsammans med co-drivern Arnaldo Mori gick han i mål 13 timmar senare på 34 plats. Tävlingen vanns av Clemente Biondetti och Ettore Salani i Ferrari 166M nummer 0008-M och Ferrari kunde glädja sig åt att hela fyra 166M startade i den klassiska 160-milatävlingen.

Vaccari var alltså inte riktigt av den förarkalibern, men han måste ändå ha varit nöjd då han i juni köpte sin Mille Migliabil av Ferrari. Hur det kom sig att han inte behövde köpa den förrän efter tre månader förtäljer inte historien,



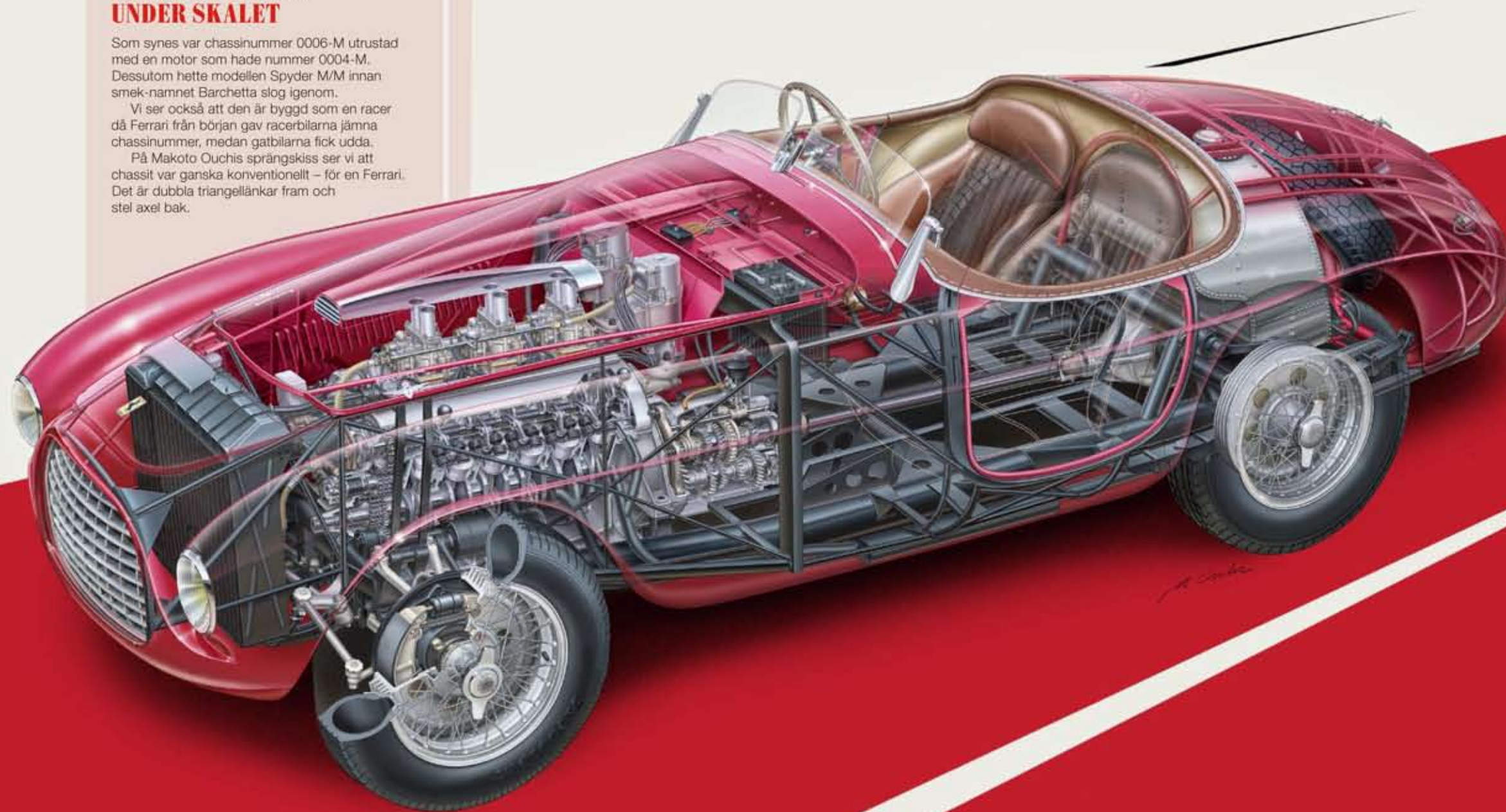


166 MILLE MIGLIA UNDER SKALET

Som synes var chassinummer 0006-M utrustad med en motor som hade nummer 0004-M. Dessutom hette modellen Spyder M/M innan smek-namnet Barchetta slog igenom.

Vi ser också att den är byggd som en racer då Ferrari från början gav racerbilarna jämna chassinummer, medan gatbilarna fick udda.

På Makoto Uuchis sprängskiss ser vi att chassit var ganska konventionellt – för en Ferrari. Det är dubbla triangellänkar fram och stel axel bak.



DRIVLINAN VAR BETYDLIGT MER SPÄNNADE ÄN CHASSIT. DEN LILLA V12-MOTORN HADE EN KOMPRESSION PÅ HELA 10.0:1 - OCH DET 1949! DESSUTOM HADE DEN ÖVERLIGGANDE KAMAXLAR OCH DUBBLA MARELLI-MAGNETER TILL TÄNDNINGEN.

166

140 HÄSTAR I EN RACERBIL
KAN TYCKAS LITE - MEN
DEN LÅGA VIKTEN GÖR ATT
KRAFT/VIKTFÖRHÅLLET
ÄR ANINGEN BÄTTRE ÄN
HOS DAGENS AUDI S5 ...

men han fick i alla fall en sällsynt mäktig provtur!

Konstigt nog tävlade han inte med den flera gånger det året. Istället anmälde han den till ett par Concours d'Elegance-tävlingar det året. Bäst gick det i Villa d'Este där ekipaget vann "Trofeo Orlandi" för "konstruktiva idéer värda ett speciellt erkännande", ett pris som kanske Carrozzeria Touring kan ta åt sig äran för.

Efter det har den vandrat mellan ett antal ägare i bland annat Frankrike och USA innan den hamnade hos den kände Ferrarisamlaren Albert Obrist i Schweiz.

Men inte heller han hade den speciellt länge, istället gick den till USA igen och under sent 90-tal totalrenoverades den av en av USA:s ledande experter på området, Paul Russel.

"Det svåraste med att renovera gamla tävlingsbilar är att de ofta haft en ganska brokig historia", berättar Russel. "De har reparerats och uppdaterats med vad som funnits till hands. Som tur var fick vi mycket hjälp av fabriken och Carlo Felice Anderloni som bägge var generösa med sin detaljkunskap. Speciellt Anderloni som kunde beskriva hur bilen var när han och hans mannar gjorde färdig de sista detaljerna på den före leverans."

Målet för renoveringen var att den skulle bli klar till Pebble Beach 1998 och där vann den mycket välförtjänt priset för "Most Elegant Sports car".

Sedan dess har den fått otaliga priser, men den verkliga höjdpunkten var ändå när den år 2000 återvände till Villa d'Este och den Concours d'Elegance.

Hela 51 år efter det första framträdandet upprepades historien och det blev en klassseger.

Inte så konstigt efter en så fantastisk renovering av en modell som i Ferrarikretsar betraktas som en av de tio viktigaste Ferraribilarna genom tiderna.

Varför är den då det?

Jö, utan 166 Mille Miglias visserligen begränsade, men ändå i relativa termer stora marknadsframgångar hade förmodligen de senare bilarna aldrig kommit till ... ■

UTAN 166 MILLE MIGLIA HADE FERRARI FÖRMOD- LIGEN INTE ÖVERLEVT. 166 VAR DEN FÖRSTA KOMMERSIELLA SUCCÉN.

FAKTA / FERRARI 166 MM BARCHETTA

Motor: Frontmonterad V12, 1 995 cm³,
140 hk vid 6 600 r/min. Effekt/viktförhållande 4,6 kilo/hk.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift, 5-växlad osynkad manuell växellåda.

Mått: Längd/bredd/höjd 362/157/93 cm, axelavstånd 220 cm.
Vikt körklar 650 kilo.

Prestanda: Toppfart cirka 170 km/h.

Pris: Britten Lord Selsdon lär ha betalat 17 000 dollar för chassinummer 0008-M när den var ny 1949. Det var sedan han som delade bilen med Luigi Chinetti när paret vann Le Mans 24-timmars. Idag är värdet cirka 20–25 miljoner kronor.

166

SITTRUNNEN PÅMINNER
VERKLIGEN OM EN LITEN
BÅT. 1949 SKILJDE
MAN INTE PÅ RACER-
OCH GATBILAR. MEN
SENARE RACERS RENS-
DES PÅ LYX SOM KLÄDD
INSTRUMENTBRÅDA.

