Amerikas første Ferrari

ESSEX, MASSACHUSSETS: Samtlige amerikanske Ferrari-historier involverer Luigi Chinetti, merkets legendariske importør fra dag én. Denne 166 Spyder Corsa 016-I var den første han importerte.

IVAR ENGERUD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

Det finnes hundrevis av «viktige» Ferrarier med sin helt spesielle plass i historien. Dette er definitivt en av dem som plasserer seg høyt på listen. Den aller første Ferrari som ble solgt til USA – markedet som senere skulle bli Ferraris viktigste – i 1949.

Den var ikke ny da den ankom kontinentet. Det var en 166 Spyder Corsa – en ren racerbil – som var bygd året før.

Ferraris ambassadør i USA

166 var den første virkelig vellykkede Ferrari-modellen som vant internasjonale race som Targa Florio og Mille Miglia våren 1948. I september vant den italienske racerføreren Luigi Chinetti 12-timersløpet på Monthléry utenfor Paris i akkurat dette eksemplaret, og et par måneder senere vendte han tilbake og satte flere hastighetsrekorder over en time, 100 miles og 200 kilometer for biler under 2,0 liter. Alle de nye rekordene lå rett rundt 200 kilometer i timen.

Chinetti var ingen hvem-som-helst. Allerede tidlig på 1930-tallet hadde han vært selger – og ikke minst racerfører – for Alfa Romeo i Paris. Høydepunktene hadde kommet tett, med seire på Le Mans både i 1932 og 1934 som de største. Mens han i USA for å delta på Indy 500 i USA i mai 1940, brøt Andre verdenskrig ut for fullt i Europa. Chinetti kom seg ikke tilbake til Frankrike, og han valgte å forbli i USA gjennom krigen.

I 1946 ble han amerikansk statsborger, men dro ofte tilbake til Europa for å kjøre race, etter hvert også i de nye Ferrari-racerne. Chinetti kjente Enzo Ferrari fra sin tid med Alfa Romeo, hvor Enzo var racingsjef for fabrikksteamet Scuderia Ferrari. Nå hadde Ferrari virkeliggjort sin drøm om eget bilmerke.

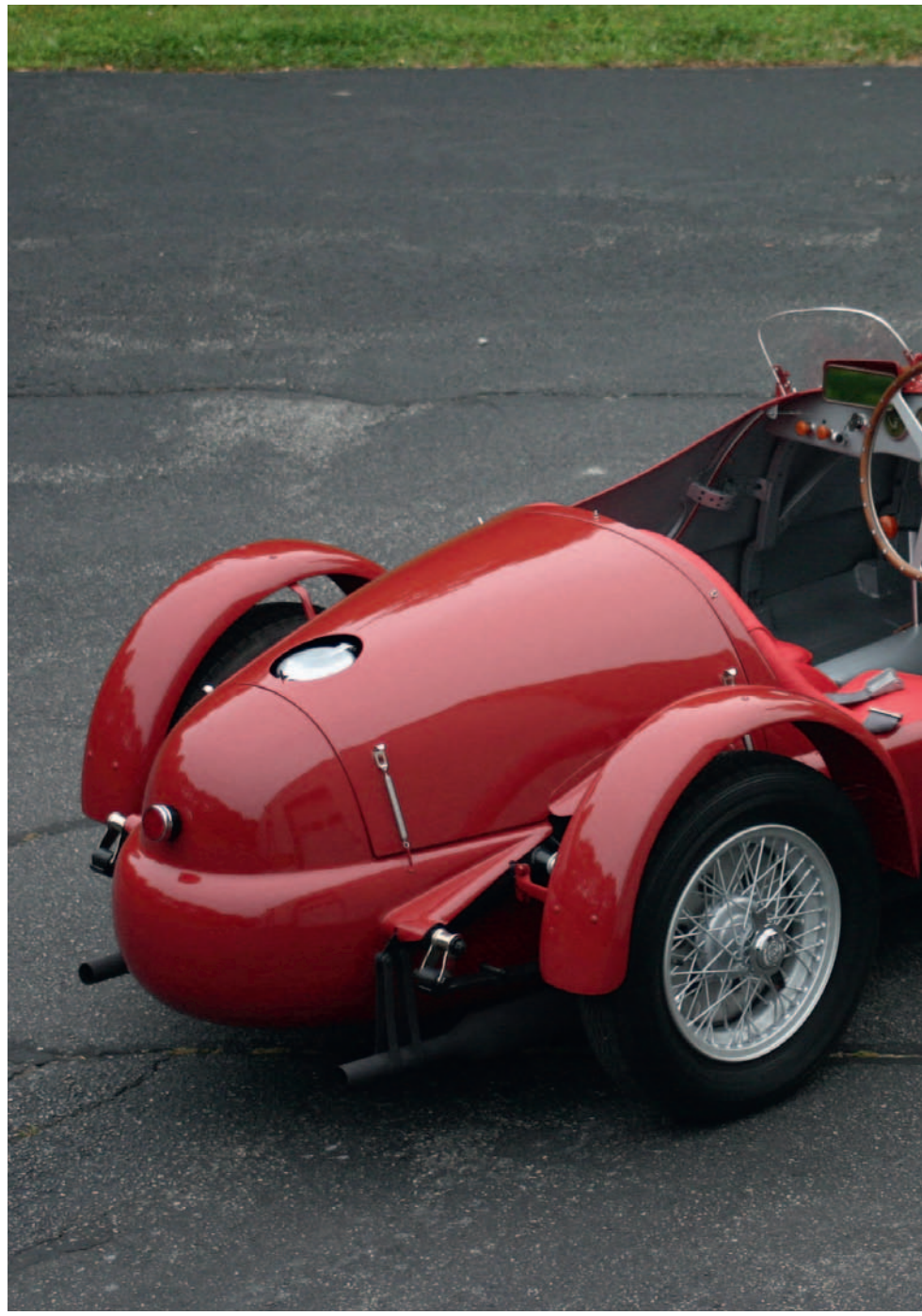
I starten av 1950-sesongen vant Cunningham et løp på Suffolk Airport – den første Ferrari-seier i USA

I 1949 føyde Chinetti nok en – og Ferraris første – Le Mans-seier til sin merittliste. Denne gang i en Ferrari 1949 166 Touring MM Barchetta han hadde solgt til Lord Selsdon i England. Lord Selsdon var også med å kjørte 24-timersløpet. Han satt bak rattet en halvtime, slik at Chinetti kunne få litt hvile for å kjøre de 23,5 øvrige timene…

Skulle vært Jaguar

I tillegg til å kjørte flere eksemplarer, brukte Chinetti sitt salgstalent på å selge biler for Ferrari til velhavende privatracere. En av disse var Briggs Cunningham (tenk Proctor & Gamble, bank og jernbanepenger) i USA.

Egentlig hadde Cunningham planlagt å delta i racing med en av



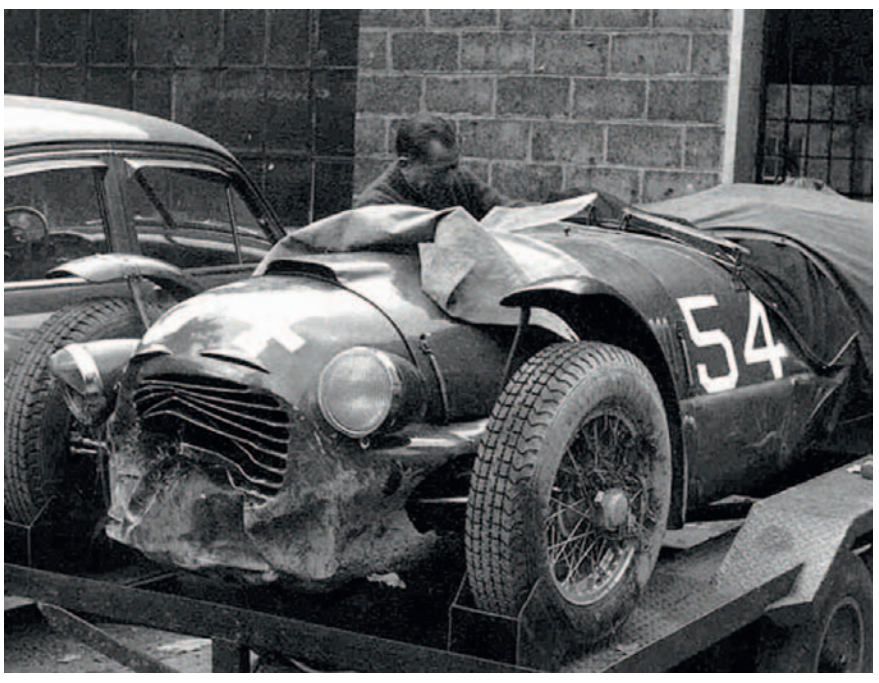
UNIK HISTORIE: Amerikas første Ferrari ble importert i 1948 og restaurert av Paul Russell & Co. 65 år senere.

AKTIV RACERFØRER: Sommeren 1948 kjørte Luigi Chinetti denne Ferrari 166 Spyder Corsa både på Spa i Belgia og Monthléry utenfor Paris, før han vant Le Mans med en Ferrari 166 MM i 1949.

ALLE FOTO: PAUL RUSSELL & CO.

INTERIMSMODELL: Chassis nummer 016-I er en ren racerbil med 2-liters V12-motor på 140 hestekrefter og sigarkarosseri.

SPYDER CORSA: Ferrari 166 er den første Ferrari-modellen som både ble bygd for bane og vei. Dette er racingversjonen.



FATALT KRASJ: Sam Colliers Ferrari etter dødsulykken.

SPARTANSK: Interiøret i raceren er funksjonelt, uten overflødig luksus.

EGEN BILBYGGER: Briggs Cunningham startet med produksjon av sine egne racingbiler tidlig på 1950-tallet. Her en 1951 Cunningham C-2R ved siden av Ferrarien.

I de følgende 33 årene skulle bilen være en del av Briggs Cunninghams samling

de nye Jaguar XK120. Men da Jaguar ikke greide å levere en bil til et løp på Long Island utenfor New York i august måtte plan B iverksettes – en Ferrari-racer.

Bilen ankom USA bare noen dager før racet på Bridgehampton-banen. George Rand het føreren som fikk æren av å kjøre den første amerikanske Ferrarien. Han vant kvalifiseringen, startet i pole position og ledet da en oljeledning sprakk og teamet måtte bryte.

I det neste løpet på Watkins Glen i september kjørte Briggs Cunningham bilen selv inn til to pallplasser. I starten av 1950-sesongen vant han et løp på Suffolk Airport – den første Ferrari-seier i USA.

Fatalt billån

Senere den sommeren lot han sine gode venner, de meget velstående og racinginteresserte brødrene Sam og C. Miles Collier i Florida, låne bilen.

Sammen hadde de lagt grunnlaget for det som skulle bli Sports Car Club of America allerede i 1933. Collier-brødrene var sønner av Barron Collier som – blant mye annet – var den største eieren av eiendommer i Florida. Kort og godt styrtrik, og det dryppet nok litt på hans bilinteresserte sønner også.

Sam Collier var den som kjørte Ferrarien i racing, og han vant på Bridgehampton i juni. Det skulle bli hans siste seier både i denne bilen og overhode.

I september var han igjen bak rattet i det store løpet på Watkins Glen. Sam Collier lå på 3. plass i løpet da han kom ut i grusen, kjørte av og fikk et fatalt møte med gjerdet. Ulykken førte til at Cunningham umiddelbart proklamerte at han aldri ville se bilen igjen. Uttalelsen var nok litt forhastet, for i 1951 var bilen igjen bygd opp og tilbake i

racing både i Buenos Aires og på Bridgehampton.

Museumsobjekt

Det skulle imidlertid kun bli en håndfull løp til før Cunningham pensjonerte Ferrari-raceren i sin private samling i 1953. Cunningham hadde i løpet av de fire årene han hadde hatt Ferrarien kjørt både Cadillac og egenbygde racere på Le Mans, startet sportsbilproduksjon hjemme i USA, vært på cover av Times Magazine og ivaretatt en stadig mer aktiv seilerkarriere.

I de følgende 33 årene skulle bilen være en del av Briggs Cunninghams samling og etter hvert museum i Los Angeles frem til nyttårsaften 1986. Da ble den solgt til Miles C. Collier i Florida.

Synes du det var noe kjent med Collier-navnet? Det var onkelen hans som kjørte seg i hjel i Ferrarien i 1950…

OMFATTENDE ARBEID: Paul Russell og hans kyndige håndverkere har ført den første Ferrarien i USA tilbake til den konfigurasjon bilen hadde før start på racet på Watkins Glen høsten 1950.

ALLE FOTO: ANDERS OG TORGEIR TOFT ENGERUD

Varsom tilbakeføring

Paul Russell & Co har fått tilliten til å restaurere dette viktige stykke Ferrari-historie for dagens eier Miles Collier i Florida.

Motor fikk en eksklusiv omvisning i verkstedet i Essex, litt nord for Boston av Paul Russell selv da prosjektet var inne i sin siste fase før montering og fullføring sist sommer.

– Cunningham trodde nok han fikk en ny bil, for Ferrari og Chinetti hadde ikke gitt inntrykk av at det var Chinettis gamle racerbil, smiler Paul Russell mens vi beskuer de enkelte bestanddeler av chassis, motor, interiør og karosseri som gjøres klar for lakkering og montering i det berømte verkstedet.

Herfra har det i de seneste 35 årene trillet ut en fantastisk rekke klassikere etter omfattende arbeider på flere tusen timer. Ikke mindre enn 36 ganger har han kunnet hente hjem «Car of Show»-prisen på noen av verdens mest prestisjefylte concourser. Ikke minst takket være et team på rundt 20 topp kvalifiserte ansatte som gjør det meste bortsett fra forkromming og fornikling selv.

Restaurert for 60 år siden

– Den hadde allerede begynt å få spor av et hardt liv da den kom til USA, og som de fleste racerbiler fikk den mye juling i løpet av racingkarrieren de fem årene den ble brukt i USA. Ikke minst var krasjen da Sam Collier ble drept kraftig, og karosseriet ble bygd opp med et litt annet utseende. Da Briggs Cunningham tok sin Ferrari ut av aktiv tjeneste i 1953 ble den gjenstand for en rask restaurering før den ble satt inn i Cunninghams museum, forklarer Russell.

Det var egentlig bare denne Ferrarien Miles Collier var ute etter å kjøpe av den aldrende Cunningham i 1986, men det endte med at han overtok hele Cunningham-samlingen på 70 biler. Miles Collier fører bilinteressen (og eiendomsimperiet) videre etter sin far, sine onkler og bestefar som en av de fremste og mest kunnskapsrike samlere i verden.

Tredje Collier-jobb

– Det er et privilegium å få jobbe for Collier. Dette er den tredje bilen vi gjør for ham. En varsom tilbakeføring av Jean Behras 1959 Porsche RSK 718-007 til originalkonfigurasjon var det første for ti år siden. Så en av de berømte sølvpilracerne, en 1939 Mercedes-Benz W154, og nå altså denne.

Bilen har hatt ulikt utseende i karosseri og skjermer etter hvert som den har krasjet og blitt bygd opp igjen, så det eksisterer bilder av den i ulike konfigurasjoner.

– Miles Collier ønsket å restaurere den tilbake til slik den så ut før start i løpet på Watkins Glen da hans onkel kjørte seg i hjel i bilen. Så vi har studert originalbildene fra løpet når vi skulle spesielt grillen tilbake til den konfigurasjonen med startnummer 54, fastslår Russell rolig.

To måneder etter besøket vårt debuterte den ferdige bilen på Cunningham Reunion på Lime Rock, hvor den blir kåret til «Car of Show». Det er garantert ikke den siste anerkjennelsen dette arbeidet får.