Sober karosserikunst

CERNOBBIO, ITALIA: Vignale sparte ikke på detaljene da de skulle bygge sin Ferrari 212 Europa til Torino-utstillingen i 1953. Resultatet ble karosserikunst på høyeste nivå.

TEKST OG FOTO: IVAR ENGERUD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

Noen biler har en helt spesiell plass i historien. Slik er det også med Bradley Calkins 1952 Ferrari 212 Europa Vignale Coupé med chassisnummer 0267 EU.

Chassiset ble bygd spesielt til Carrozzeria Vignale, som fikk det levert i november 1952, slik at de skulle ha de nødvendige månedene til å bygge et fantastisk vakkert karosseri til bilen skulle presenteres på Torino-utstillingen våren 1953.

Her ble den kjøpt rett av Vignale-standen av den franske entusiasten Jean-Louis Lafourcade. Det han fikk var egentlig en sivil racerbil, hvor den viktigste forskjellen var askebegeret.

Løpsbiler til gatebruk

Ferrari hadde kun eksistert i fire år da 212 kom på markedet i 1951. Modellen var etterfølgeren til den kortlivede 195, som bare ble produsert i 1950 og 1951. Den ble produsert i to alternative oppsett. Inter var beregnet for gatebruk, mens Europa var en ren racingversjon. Majoriteten av de vel 100 bilene Ferrari hadde produsert til da var gått rett inn i aktiv racingtjeneste.

Inter ble bygd i to varianter på chassis med henholdsvis 2.600 og 2.500 millimeters akselavstand som passet utmerket til Gioacchino Colombos V12-motor. Den var for anledningen boret opp fra 2,4 til 2,6 liter.

Modellens viktigste seier kom i Carrera Panamericana i 1951, hvor Luigi Chinetti og Piero Taruffi vant foran Alberto Ascari og Luigi Villoresi i en annen 212.

Kundene hadde valget mellom en motor med en singel Weber-forgasser som ga 150 hk ved 6.000 o/min eller en motor med triple Webere på 170 hk ved 6.500 o/min. Uansett motor og chassis brukte alle variantene den samme femtrinns girkassen. Topphastigheten for en 170 hestekrefters 212 Inter lå på rundt 200 km/t, og 0 til 100 km/t gikk unna på i underkant av ni sekunder. Ikke noe å kimse av den gang.

Unike karosserier

Dette var i tiden før Ferrari hadde valgt noen hoffleverandør av

TILBAKE TIL ITALIA: For første gang siden den ble solgt på Torino-utstillingen i 1953 var Ferrarien tilbake i Italia i fjor.

■ Den andre av totalt seks slike Vignale Coupéer ■ Perfekt restaurert av Paul Russell & Co i USA ■ Nydelige linjer og fantastiske håndverksdetaljer

EN AV SEKS: Carrozzeria Vignale bygde kun seks slike coupeer – denne var den andre bygde.

LUKSUS: Forskjellen mellom gatebilene og racerne var blant annet bruken av skinn og interiørmaterialer. Det nydelige Nardi-rattet er obligatorisk.

NYDELIG COUPÉ: Hele designen er lang og lav ut fra det chassiset Ferrari tilbød, forsterket av to farger.

Det han fikk var egentlig en sivil racerbil, hvor den viktigste forskjellen var askebegeret

Etter karosserier, så det var vanlig at kunden kun bestilte et rullende chassis. De valgte ofte selv en karosseri-maker for å bygge en bil etter eget ønske. De ulike karosserimakerne hadde sine grunnmodeller, men det ble oftest gjort tilpasninger i større eller mindre grad på så vel eksteriør som interiørdetaljer.

Firmaer som Motto, Ghia, Vignale, Touring, Zagato og Pinin Farina hadde både designere og fremragende karosserimakere som ville skape den definitive Ferrari-look. På eget initiativ kjøpte de chassiser som de designet og bygde karosserier på for egen regning for i neste omgang kanskje å kunne få en mer langsiktig kontrakt med Ferrari.

Vignale var blant de som bygde flest karosserier til Ferrari på den tiden. Pinin Farinas første 212 Cabrioleter og Coupéer ble imidlertid meget godt tatt i mot av Enzo Ferrari selv, så fra 1953 var det Pinin Farina (Pininfarina-navnet kom først i 1959) som vant konkurransen om å kle opp alle Ferraris gatebiler og offisielle showbiler.

Pinin Farina skulle kun bygge to Cabrioleter og 16 Coupéer på 212, så dette var den siste modellen hvor Vignale som bygde de fleste karosseriene med i hvert fall 36 eksemplarer før produksjonen ble lagt ned i 1953.

Forførende vakker

Resultatet må være noe av det vakreste som har forlatt Vignales verksted. Leveringen av chassis nummer 0267EU skjedde etter utstillingen i april 1953. Karosseriet var kledd i tofarget sort og grønn, med de laveste, tøffeste coupélinjene du kan tenke deg.

Den franske eieren viste den umiddelbart i Enghien Councours d'Elegance, før han nøt den i seks år. I 1959 ble den eksportert til England, hvor den fikk flere eiere opp gjennom 1960- og 1970-tallet.

Etter hvert ble den restaurert, men de nye eierne var ikke så nøye med detaljene, så de fjernet støtfangere og listverk litt etter egen smak. Etter å ha gjort et par mislykkede forsøk på å selge den på Christie's auksjoner i 1977, ble bilen snappet opp for en relativt hyggelig sum rundt 5.000 britiske pund. Kjøper var designeren Larry Nicklin i Leo, Indiana. Han var en stor Ferrari-entusiast og hadde vært med på å starte Ferrari Club of America.

Fra vrak til perle

Nicklin skulle nyte bilen i hele 34 år, men den forfalt mye på slutten. Så det var i realiteten et vrak Paul Russell & Co fikk inn i verkstedet etter at bilen ble kjøpt på RMs auksjon på Amelia Island i 2011.

LINJEVAKKER SKJØNNHET: Vignales designer var fantastisk subtile – du kan studere detaljer og partier av designen uten at øyet blir mett.

FANTASTISKE DETALJER: Vignales håndverkere var kjent for å utstyre hvert eksemplar med unike listverksdetaljer. De kunne sitt fag!

HJEMMELAGD: Vignales håndverkere lagde interiørdetaljene også – de ble ikke hentet fra en eller annen delekatalog.

SMÅ KUNSTVERK: Selv askebegeret er utformet med tanke på det visuelle – ikke bare funksjonen – der det ligger på toppen av dashbordet.

HJERTET: Tre mektige Weber-forgassere troner på toppen av den 2,6-liters V12-motoren på 170 hestekrefter.

Heldigvis var det ikke så mye annet enn støtfangere og listverk som var tuklet med i løpet av årenes gang, så de dyktige fagfolkene kunne få godt inntrykk av hvordan Vignales håndverkere hadde bygd bilen nesten 60 år tidligere.

Alle detaljer ble fotografert og dokumentert under den varsomme demonteringen, slik at gjenoppbyggingen ville reflektere arbeidsmetodene og resultatet som ble vist i Torino best mulig.

Bilen er full av intrikate detaljer som viser Vignales kunnskaper på den tiden, men også at alt ble lagd for hånd til akkurat denne bilen med finurlige former som ikke er vanlige kurver.

Utfordringene var store for Russells folk, men de har lært seg de ulike karosserimakernes finesser å kjenne etter mange år og mange biler, så i august 2014 rullet bilen inn på Pebble Beach med det samme nydelige fargemønsteret som i 1953.

Våren etter ble bilen tatt tilbake til Italia og Concorso d'Eleganza Villa d'Este, hvor vi fikk lov til å studere og fotografere den nydelige perlen som ble hedret med prisen for «den mest følsomme restaurering» av de vel 50 deltagerne. Vel fortjent!

UTGANGSPUNKTET: Ferrarien var sliten og medtatt etter mange års lagring før den ble auksjonert på Amelia Island i Florida i 2011. FOTO: RM AUCTIONS

Perfeksjonisten

ESSEX, MASSACHUSETTS: Ferrarien på disse sider var under restaurering da vi besøkte Paul Russells berømte verksted sommeren 2013. Her tas det ingen snarveier.

Fra det velutstyrte verkstedet i Massachusetts har det i snart 30 år trillet ut en fantastisk rekke klassikere etter omfattende arbeider på flere tusen timer.

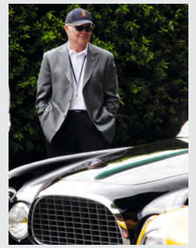
Show-vinnere

Ikke mindre enn 45 ganger har eierne av Paul Russell-restaurerte biler kunnet hente hjem «Best of Show»-prisen på flere av verdens mest prestisjefylte utstillinger: Pebble Beach, Ferrari-møtet Cavallino i Florida, Concours of America, Amelia Island, Cartier Style et Luxe på Goodwood, Villa d'Este og et utall mindre utstillinger rundt om i USA.

Suksessen er ikke minst kommet takket være et team topp kvalifiserte ansatte som gjør nærmest alt bortsett fra forkromming og fornikling selv.

– Kan vi klare jobben selv så gjør vi det. Det er ofte underleverandører ikke skjønner fullt ut hvilke krav vi stiller på vegne av våre kunder, smiler Paul Russell rolig.

Det har vært mange spesielle utfordringer teamet har måttet løse i restaureringsprosessene av noen av verdens mest spesielle biler: Interiør i firfirsleskinn, seteputer med hestehår og listverk i tysk sølv (en spesiell 80/20 kobber/nikkel-legering som knapt finnes i handel) er bare noen av de håndverksmessige problemstillingene som har måtte løses foruten det å skaffe og eventuelt reprodusere manglende deler.



PERFEKSJONISTEN: Paul Russell har restaurert en rekke italienske klassikere,. Her er den ferdige Ferrarien tilbake i Italia 62 år etter at bilen ble bygget.

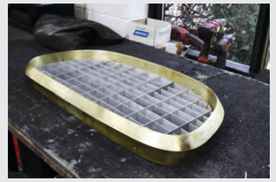
Hands-on

Paul Russell selv liker å være hands-on med sine omkring 20 håndverkere i restaureringsprosessen. Han trives like godt med å diskutere intrikate detaljer vedrørende restaureringsmetoder på verkstedgulvet som å jakte verden rundt etter en kritisk del som mangler for å få arbeidet ferdig på for eksempel en Ferrari 250 Testa Rossa.

– Det er et privilegium å få jobbe for samlere som Miles Collier, Jerry Seinfeld, Paul Andrews, Bruce McCaw, Ralph Lauren og andre meget kyndige kunder. De krever mye, men ønsker at alt skal gjøres for at detaljer blir korrekte, avslutter Russell rolig.

Kunder som ønsker å restaurere bilen hos Paul Russell bør ha noe helt spesielt – og tid til å vente – køen er i øyeblikket over to år på litt større prosjekter.

KLAR FOR LAKKERING: Da Motor var innom verkstedet til Paul Russell & Co. sommeren 2013 var prosjektet kommet så langt at karosseriet var på vei mot lakkboksen. FOTO: ANDERS TOFT ENGERUD



PERFEKTE DETALJER: Ikke én millimeter av bilen ble overlatt til seg selv. Heller ikke grunnarbeidet på grillen før fornikling. FOTO: TORGEIR TOFT ENGERUD