

sulle strade storiche

De

Gerenommeerde autobladen schrijven vooral

eerste

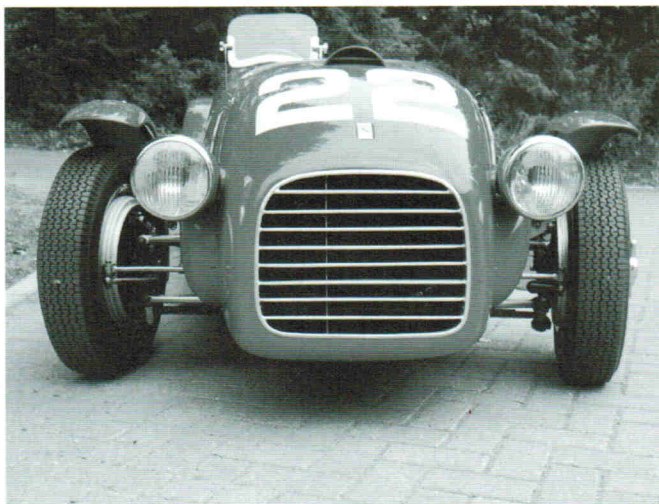
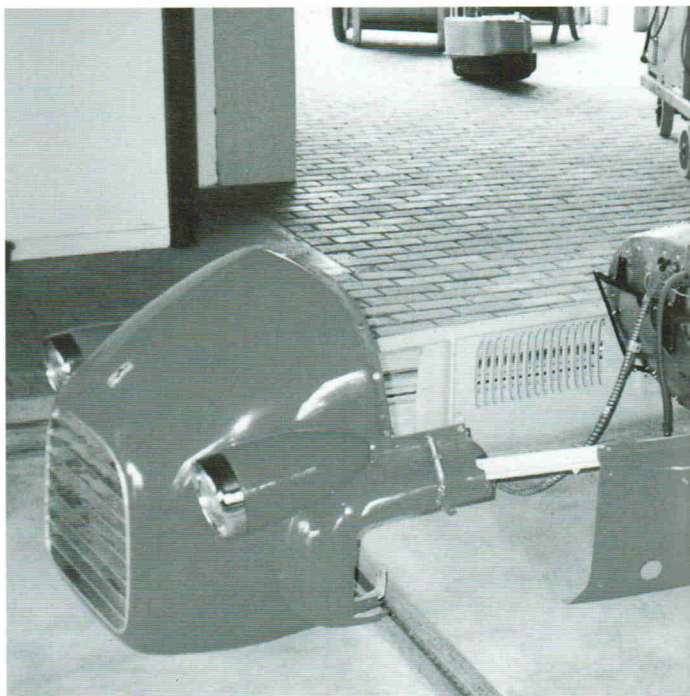
in de winter over open auto's.

Ferrari?

Het verhaal over de eerste echte Ferrari is daarom

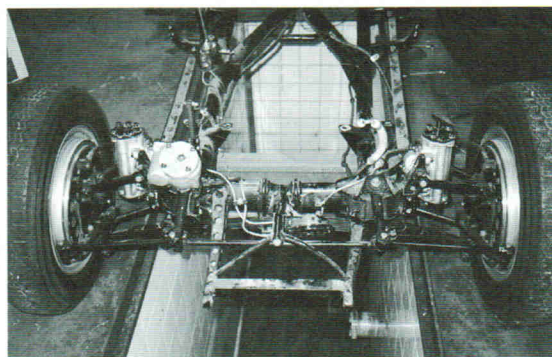
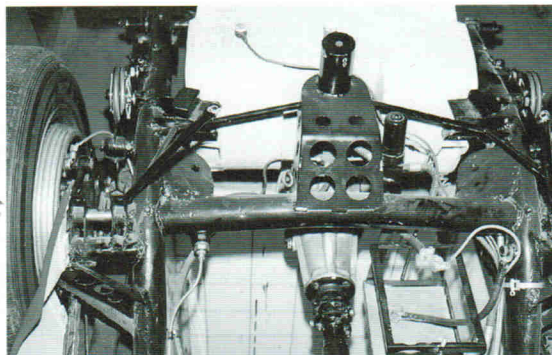
wel iets voor **Sulle Strade Storiche**.

Met een stukje Nederlandse historie.



Na ontelbare uren werk stond 002C met zijn markante snuit er weer als nieuw bij.

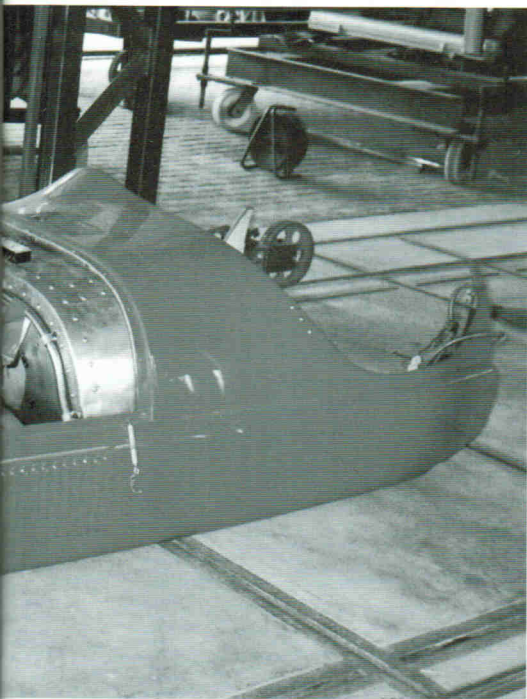
Foto: Piet Roelofs



Restaureren op z'n Amerikaans? Bij inspectie door Piet Roelofs bleek dat het werk aan de 166 Spyder Corsa ver onder de maat was.

Hier enkele foto's van de wielophangingen.

Foto's: Piet Roelofs



De body was eigenlijk het enige deel dat een voldoende scoorde.

Foto: Piet Roelofs

De geschiedenis van de Ferrari 166 SC (SC voor Spyder Corsa), met chassisnummer 002C, gaat eigenlijk terug naar de eerste Tipo 125 met chassisnummer 1C. Zo vlak na de oorlog had Ferrari moeite metaal te vinden voor zijn racewagens. Er werd dan ook niets weggegooid. Vooral in de beginjaren werden auto's met schade of overjarige auto's opgeknapt om er vervolgens een motor met nieuwe specificaties in te hangen en met een nieuw chassisnummer weer uit te brengen. Men zegt dat 002C zijn leven begon als Tipo 125 S met chassisnummer 1C, de eerste echte Ferrari. Gioachino Colombo begon al in 1945 met het ontwerp van de 125. Revolutionair was het allemaal niet: een licht star buizenframe met voor onafhankelijke wielophanging, gerealiseerd met boven A-armen en onder één doorlopende bladveer, en een starre achteras met halfelliptische bladveren. De ontwikkeling kostte twee lange jaren. Het debuut in mei 1947 op het stratencircuit van Piacenza was niet zo succesvol; de auto was uiteraard nog niet uitontwikkeld. Giuseppe Farina crashte tijdens de training, terwijl Franco Cortese tijdens de race uitviel. Al snel kwamen de eerste successen. Cortese won twee weken later in Rome en Tazio Nuvolari pakte in juli de winst in Forlì en Parma. Toch was de 125 S (met 1,5 liter cilinderinhoud) alleen succesvol in plaatselijke wedstrijden tegen eigengebouwde specials en men vreesde de al aangekondigde komst van de Maserati A6GCS.

Eerste klant

De Ferrari 125 was een listige auto, stijfgeveerd met veel overstuur. Ook nadat Ferrari het blok ontwikkelde tot 1,9 liter, Tipo 159, bleef de wegligging nog steeds verraderlijk en men verloor prompt van Maserati. Colombo moest nu aan het werk om het probleem van het overstuur en de keiharde remmen op te lossen. Er was direct resultaat, want Raymond Sommer reed de Ferrari 159 Spyder naar de overwinning in de GP van Turijn.

In de winter van 1947/48 waardeerde Colombo de Spyder op tot de twee liter 166 Spyder Corsa, die daarna werd verkocht aan de Italiaan Gabriele Besana, die daarmee de historie in ging als de eerste klant van het nieuwe automerk. Hij racete de auto in 1948 overigens zonder succes. In de daaropvolgende jaren ging de auto door diverse handen en één van de toenmalige eigenaars liet een nieuwe koets bouwen door Carrozzeria Motto, waarschijnlijk om de auto beter te kunnen verkopen.

In 1967 herkende de bekende Stanley Nowak tijdens een bijeenkomst van de Ferrari Club of America de wagen. Hij had immers al een Tipo 166 SC gerestaureerd (de 125 S met het chassisnummer 3C, dat later omgenummerd was naar 004C). Richard O'Hare was de eigenaar van 002C en na lang onderhandelen kon Nowak de auto kopen. Nowak beseftte heel goed wat het historische belang van deze 166 SC was en wist ook dat restauratie en ombouwen naar de originele koets economisch niet haalbaar zou zijn. Nowak verkocht uiteindelijk de auto aan Carl Boss onder de voorwaarde dat hij de supervisie zou houden bij de restauratie. Bij Del's Auto Body in Locust Valley werd de Motto body verwijderd en werd een begin gemaakt met het herbouwen van de originele vorm. Carl Boss overleed echter in 1972 voordat de restauratie gereed was. De auto werd verkocht aan Anthony Bamford in Engeland, maar aangezien ook daar de verdere restauratie niet wilde vlotten, gebruikte Nowak zijn overredingskracht om zodoende Bamford de auto te laten verkopen aan David Cohen, de huidige eigenaar.

Nu werden het chassis en de motor aangepakt. Bij Grand Prix SSR Co. op Long Island gaf Tom Selby de body zoveel mogelijk zijn originele sigaarvorm weer terug. Gino Grazioso deed het mechanische gedeelte, maar daarover later meer. Stanley Nowak zag er intussen op toe dat de Spyder in de geest van Ferrari gerestaureerd werd, dus niet te perfectionistisch. Het was tenslotte een racewagen. Zo werden oneffenhe-

