

CLASSIC DRIVER

Mit diesem Ferrari 166 Spyder Corsa nahm die Motorsportsaga von Maranello ihren Anfang

Lead

Nach einem Ausfall im allerersten Rennen avancierte dieser Ferrari 166 Spyder Corsa zu einem wichtigen Entwicklungs-Prototyp, der der Marke wertvolle Dienste erwies, im Versuch, sich in den frühen Jahren als Hersteller zu etablieren.



Wenn der Satz, dass „Eigentum verpflichtet“ wahr ist, dann lädt sich der künftige Eigner dieses spektakulären Ferrari 166 Spyder Corsa, der passenderweise aktuell in einem ehemaligen Stall auf dem Gelände des österreichischen Händlers und Restaurators [Egon Zweimüller](#) parkt, eine bedeutsame Verantwortung auf die Schultern.

Warum? Einen ersten Anhaltspunkt liefert das Baujahr: 1948. Was nichts anderes bedeutete, als dass dieses Auto erst ein Jahr später gebaut wurde, nachdem der erste Ferrari mit dem noch jungen Emblem rollte. Aber das allein erklärt nicht die wahre Signifikanz dieses 166, denn er fungierte zugleich als wesentliche Komponente in der Entwicklung und dem Erfolg der Ferrari-Rennwagen der fünfziger Jahre und in den weiteren Dekaden.



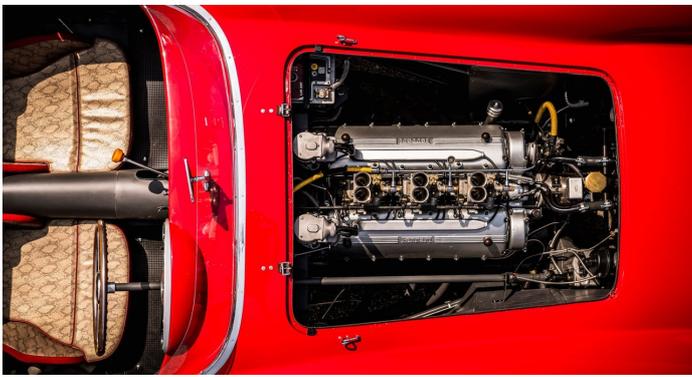
Es verließ Maranello mit einer der ersten Karosserien, die von der noch jungen Modeneser Carrozzeria Ansaloni entworfen worden war – Die Designer gaben ihm eine Spyder Corsa-Formensprache mit Kotflügel im Vorkriegsstil vorne und hinten.

Mit dieser Karosserie debütierte der 166 erstmals auf der Rennstrecke beim Bari F2 Grand Prix am 30. Mai 1948 mit Werksfahrer Fernando Righetti am Steuer – ein glückloser Auftakt, der mit einem „DNF“ (did not finish) wegen eines Frontschadens jäh beendet werden musste.



Danach sollten Piloten wie Giuseppe Farina, Raymond Sommer und Giampero Bianchetti mit diesem Rennwagen in einer Reihe von italienischen Motorsportevents auftreten, die mit einem letzten Start mit dem Werksteam bei dem Formula Libre-Rennen am Gardasee gekrönt wurde. Danach wurde es aber interessant, denn dann begann die Verwandlung dieses großartigen historischen Fahrzeugs zu einem Prototyp in der Entwicklung hin zu Ferraris Motorsportzukunft.

Gemäß den Werksunterlagen hatte dies zunächst eine Überarbeitung des damals verbauten 2,0-Liter-Motors von Colombo zur Folge, von dem sich auch die Bezeichnung „166“ ableitet (166 Kubik multipliziert durch 12 gleich 1.992). Mit einem auf den aktuell 2,3 Liter Hubraum vergrößerten Motor, kaufte Bianchetti, der anscheinend von der Leistung angetan war, das Auto für sich selbst und startete als Privatfahrer bei der Targa Florio, dem Grand Prix de Lausanne und dem San Bernado-Bergrennen, wo er einen zweiten Platz errang.



Allerdings war das Auto dann Ende 1949 wieder in Maranello, wo es erste wichtige Modifikationen wie eine Verstärkung des Chassis sowie eine Verkürzung von 2.420mm zu 2.254mm erhielt, um das Handling zu schärfen. Bianchetti startete mit dem Fahrzeug bei nur einem Rennen in der Saison 1950, dem Gran Premio del Autodromo in Monza. In der ersten Runde wurde er dritter und fünfter in der letzten – das sind beeindruckende Platzierungen für eine Design, das definitiv veraltet war.

Diese formale Herausforderung wurde im folgenden Jahr in Angriff genommen, als im Werk eine Front im Grand Prix-Stil des Tipo 125 montiert wurde, außerdem erhielt der 166 Federungs- und Lenkungs-Optimierungen auf die Ferrari bei künftigen Rennwagen setzen würde.

Doch die wichtigste Verbesserung sollte noch kommen. Ferrari nahm das Auto 1953 wieder zurück und lagerte es zwei Jahre ein, ehe Il Commendatore entschied, dass es an den Karosseriebauer Scaglietti in Modena geschickt werde, um eine aerodynamische Karosserie zu entwerfen, die als Vorlage für die Marke in den nächsten Jahren, wenn nicht gar für die nächsten Jahrzehnte gelten sollte.



„Dieser Zeitpunkt war in der Historie Ferraris sehr wichtig“, erklärt Zweimüller. Wie viele seiner Altersgenossen zog Enzo seinen Sohn ins Unternehmen und hätte wohl gerne Dino um Hilfe gebeten, um einen modernen Auftritt Ferraris zu gestalten. Wahrscheinlich wurde Scaglietti ausgewählt, weil die Carrozzeria einen zeitgemäßen Ansatz als beispielsweise Touring verfolgte. So entstand dieses ikonische Ferrari-Bild, das auf vielfältige Art bis heute Bestand hat.“

Obwohl Instrumente, Pedale, Schalthebel und Lenkrad – zusammen mit dem kompletten, vom Werk optimierten Antriebsstrang – wurden von der Ansaloni-Karosserie übernommen, die Sitze wurden im gleichen, python-ähnlichen Kunstleder überzogen, der noch heute zu bestaunen ist. Dieser neue Look wirkte fast wie ein Spiegelbild des künftigen 500 Testa Rossa.



„Es ist bemerkenswert, dass Ferrari dieses Auto gleich nach der Entwicklungsleistung und mit einer neuen Karosserie ausgestattet verkaufen konnte“, stellt Zweimüller fest.

„Enzo hätte das als Weg gesehen, das Unternehmen zu refinanzieren – den Verkaufserlös nutzen, um ihn in die Produktion neuer Fahrzeuge zu investieren, die einige Merkmale aufwiesen, die am 166 entwickelt worden waren.“

Bei dem neuen Besitzer handelte es sich um den Mailänder Händler Michele Vernola, der 1957 das Auto an den ortsansässigen Mechaniker und passionierten Fahrer Nico Gianella weiterreichte. Letzterer schlug als Besitzer ein wichtiges neues Kapitel im Leben von Fahrgestellnummer 0141 auf, denn Gianella übersiedelte ins kalifornische Santa Barbara, wo er eine kleine Werkstatt eröffnete.



Als er sein Geschäft erfolgreich aufgebaut hatte, ließ er seinen geliebten Ferrari aus Italien kommen und genoss rund fünf Jahre lang dieses südkalifornische Klima, das einem Spyder sehr entgegenkommt – das belegen auch einige Fotos aus dieser Zeit, die der Fahrzeughistorie beigelegt sind.

Der nächste Besitzer war mit Michael Peake aus dem Ort und benutzte das Auto fast wie einen Daily Driver. Ist das nicht cool, oder? Danach wanderte es in den Eigentum der Ferrari-Enthusiasten Norman und Jacqueline Blank aus Pasadena, wo der 166 die nächsten 35 Jahre verbrachte und ein gern gesehener Gast bei den Treffen des Ferrari Club Amerika und anderen renommierten Klassiker-Events war.

Seit er die Familie Blank 2005 verließ, wurde das Auto fachkundlich und mit großer Sorgfalt restauriert, wobei es wichtig war, gerade die bedeutsamen Entwicklungskomponenten zu erhalten sowie den eigenwilligen Sitzbezug im Python-Look.



Für Zweimüller, der dieses Auto seit 2017 pflegt, ist es ein Schlüsselement in der Geschichte Ferraris. „Nicht nur, dass es eines der ersten Fahrzeuge des Ferrari-Teams war, es wurde allmählich vom Werk über mehrere Jahre lang optimiert und erhielt viele technische Innovationen, die entscheidend für den späteren Markenerfolg sein sollten – und sie sind heute noch in diesem Exemplar.“

Aber was vielleicht am meisten verblüfft, ist, dass dieser reinrassige Rennwagen sich fantastisch auf ganz normalen Straßen bewegen lässt. Alles ist harmonisch auf einander abgestimmt und die Aerodynamik der Scaglietti-Karosserie sorgt dafür, dass man auf Mille Miglia-ähnlichen Straßen entspannt fahren kann und sich dem Sound des V12 hingeben kann, ohne vom Wind zerzaust oder hinterm Lenkrad durchgerüttelt zu werden.

„Dieses Auto ist eine echte Besonderheit mit einer unglaublichen Historie, und auf jeden Fall eines, das danach giert, aus dem Stall gelassen zu werden.“

Fotos: Stefan Bogner © 2022

Galerie

