

RUOTECLASSICHE

BREXIT COSA CAMBIERÀ PER I COLLEZIONISTI • TECNICA IL CARBURATORE A DEPRESSIONE • BUROCRAZIA I CARRELLI TRAINO

ruoteclassiche.it

PEUGEOT 205 CTI IL TOCCO DI PININFARINA



GARE CLASSICHE

PECHINO-PARIGI
LE MANS CLASSIC
STELLA ALPINA
CESANA-SESTRIERE

LE AUTO DEL MESE

ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO
FIAT TOPOLINO DERIVATE CORSA
VOLKSWAGEN TYP 2 CREME GLACÉE D'ETEREN

FERRARI 166 MM "AGNELLI" TOURING

IN ABITO SCURO PER L'AVVOCATO



FIAT 500 JOLLY GHIA

TUTTI PAZZI PER LE "SPIAGGINE"
ABBIAMO GUIDATO UN ESEMPLARE
IMMACOLATO IN VENETO
E TROVATO UNA SORELLA "REGALE"



ISSN 1121-5521
6 0332 >
9 771121 532008

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n. 46) Art. 1, Comma 1, DCB-Milano - Canton Ticino Fr.Sv. 16,00 - Svizzera Fr.Sv. 17,90 - Austria € 11,80 - Francia € 11,80 - Belgio € 15,80 - Germania € 15,00 - Portogallo € 10,50 - Spagna € 11,30



Quel ramo...

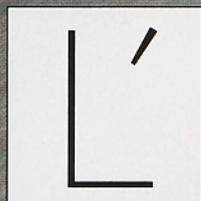
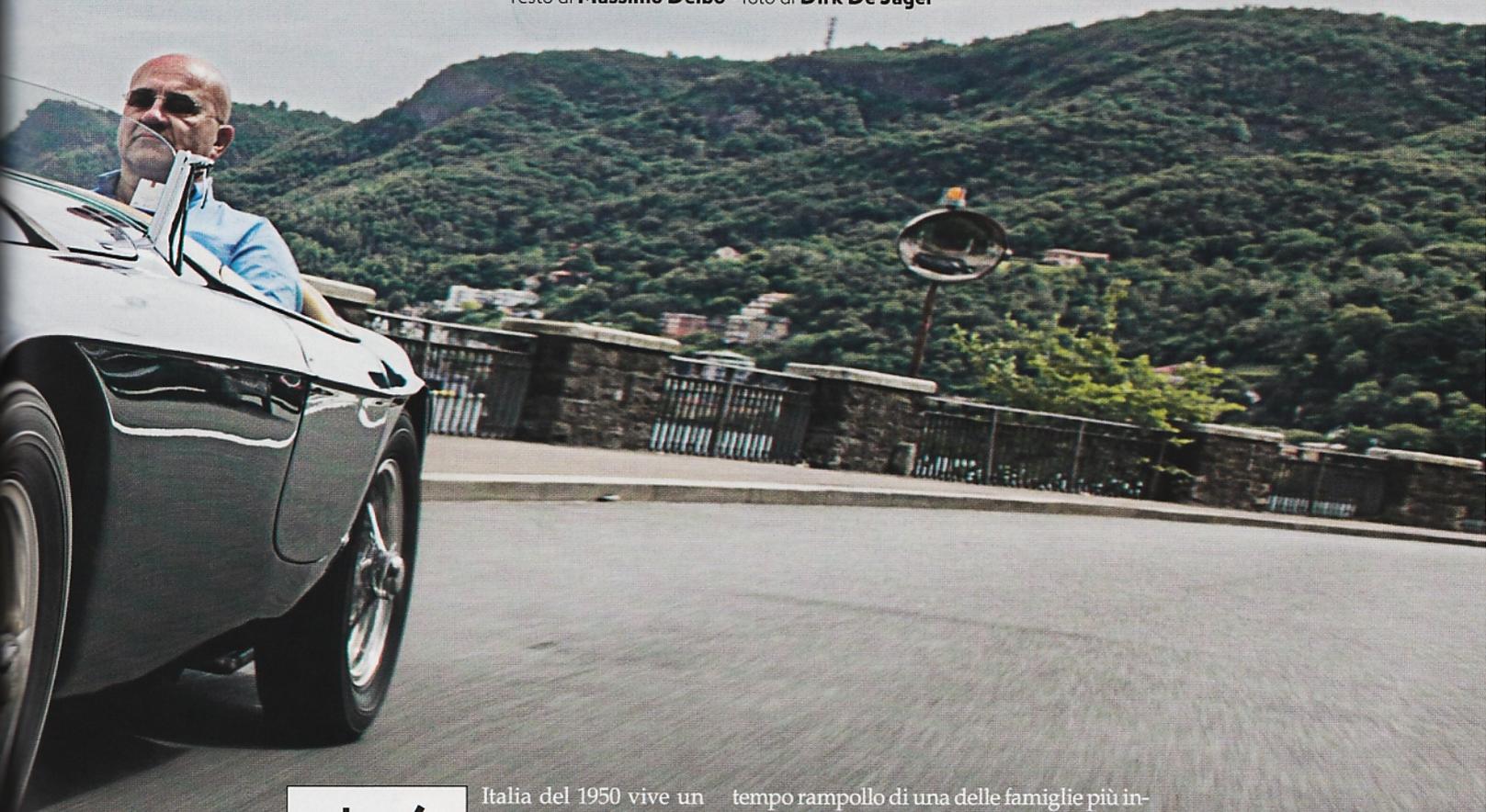
Le strade del Lago di Como fanno da sfondo alla Ferrari 166 MM, telaio #0064M. Alla guida l'attuale proprietario, Clive Beecham; alla sua sinistra, Marcel Massini, autorevole storico della Ferrari.

IL CAVALLINO PROIBITO

IL PRIMO AMORE DELL'AVVOCATO

Al giovane rampollo della famiglia Agnelli non piacevano troppo le regole: quando Valletta gli ordinò di non farsi vedere al volante di vetture che non fossero Fiat, l'allora trentenne Gianni acquistò la sportiva più ambita, commissionando l'allestimento alla carrozzeria di Anderloni. Ne uscì una splendida barchetta bicolore. Oggi di un collezionista inglese

Testo di **Massimo Delbò** - foto di **Dirk De Jager**



L'Italia del 1950 vive un momento di grande fermento. In mezzo alle macerie lasciate dalla guerra e in un quadro economico drammatico, uomini di grande talento e animati da un'incrollabile volontà si impegnano per far ripartire il Paese. Tra loro ci sono Enzo Ferrari, impegnato a imporre il suo nome nell'Olimpo dell'automobilismo sportivo, Carlo Felice Bianchi Anderloni, che dopo l'improvvisa morte del padre Felice nel giugno del 1948 si trova al timone della prestigiosa carrozzeria Touring, e il trentenne Giovanni "Gianni" Agnelli, a quel

tempo rampollo di una delle famiglie più influenti d'Italia, che vive una giovinezza spensierata sotto la "tutela" di Vittorio Valletta. Nel 1950 il cammino di questi tre protagonisti si incrocia grazie a una vettura d'eccezione, la Ferrari 166 MM barchetta Touring telaio #0064M, che lascia Maranello l'8 agosto di quell'anno, venduta alla Lombardi & Kolliker di Milano per 2.950.000 Lire.

La 166, mossa da un motore V12 di due litri, è una delle sportive più desiderate del momento. Era stata presentata al Salone di Torino del 1948 in versione coupé e spider, entrambe allestite dalla Touring. Proprio in quella occasione Giovanni Canestrini, osservando quella carrozzeria scoperta dalla ➔

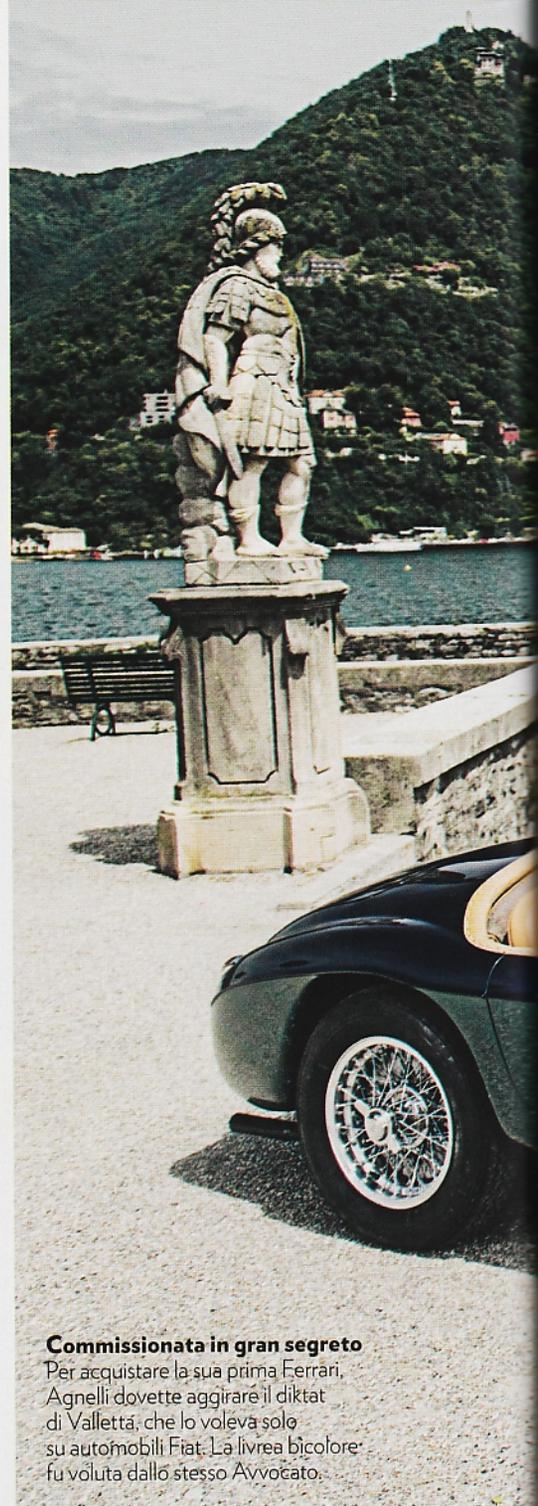
Anche se Anderloni non era inizialmente d'accordo, Agnelli non volle sentir ragioni: la barchetta doveva essere bicolore verde e blu



→ linea elegante ed essenziale, pronunciò la celebre esclamazione: "Ma questa non è una macchina, è una barchetta". Nacque così una tipologia di sportiva destinata a far sognare generazioni di appassionati. La 166 MM era subito entrata nel mito vincendo nel 1949 la Mille Miglia con Clemente Biondetti-Enrico Salani e la 24 Ore di Le Mans con Luigi Chinetti-Lord Selsdon. Ferrari aveva già manifestato il suo apprezzamento per l'operato della Touring anni addietro, in una lettera inviata il 13 aprile 1938 a nome dell'Alfa Corse, nella quale ringraziava la carrozzeria milanese per avere allestito le Alfa Romeo classificate ai primi tre

posti della Mille Miglia di quell'anno. La stima tra Bianchi Anderloni ed Enzo Ferrari si era rafforzata ulteriormente quando quest'ultimo, lasciata alla fine del 1939 la Casa del Portello per fondare l'Auto Avio Costruzioni, aveva affidato proprio alla Touring il compito di allestire la 815, piccola spider da competizione mossa da un motore 8 cilindri in linea di 1496 cm³.

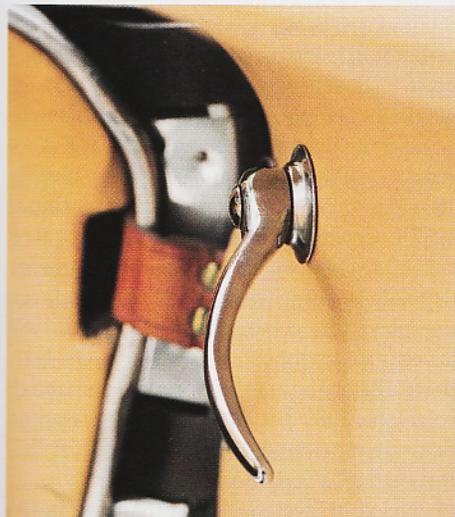
Ma torniamo alla nostra "0064M": nell'agosto del 1950 entra in scena Gianni Agnelli, non ancora "l'Avvocato" per eccellenza, che acquista la 166, scegliendo per quel fantastico autotelaio la carrozzeria barchetta di Touring (numero 3454, penultima delle 25 costruite).



Commissionata in gran segreto

Per acquistare la sua prima Ferrari, Agnelli dovette aggirare il diktat di Valletta, che lo voleva solo su automobili Fiat. La livrea bicolore fu voluta dallo stesso Avvocato.





Il giovane Gianni sa esattamente quello che vuole, ma non ha ancora la forza di contrariare in modo plateale Valletta, il quale gli ha vietato nel modo più assoluto di farsi vedere in giro al volante di una qualsiasi vettura non prodotta dalla Fiat. Ma si sa, i divieti spesso si trasformano in un esplicito invito alla trasgressione e d'altronde una Ferrari è una tentazione irresistibile. Per evitare di essere riconosciuto o scoperto, quando si reca alla Touring per seguire lo stato dei lavori Agnelli si accerta che nessuno lo sappia, parcheggia la sua macchina ben lontana dall'atelier di via Ludovico di Breme (sede della Touring) e fa in modo di seminare eventuali "accompagnatori" incaricati da Valletta di vegliare sulla sua incolumità. Se l'allestimento della carrozzeria e la defini-

zione dei particolari (compresi gli inediti gruppi ottici posteriori dalla singolare forma a goccia) non sono oggetto di particolari discussioni, numerose ore sono spese per scegliere la livrea. Racconta Giovanni Bianchi Anderloni come suo padre Carlo Felice in un primo momento non fosse per nulla convinto della scelta cromatica bicolore, blu scuro nella parte superiore e verde scuro in quella inferiore, perché sicuro che le linee della 166 ne sarebbero uscite mortificate. Dopo numerosi e infruttuosi tentativi per far cambiare idea al committente, alla fine cedette, ammettendo però subito dopo aver terminato la vettura che Agnelli aveva visto giusto. Nel 1952 la 166 MM viene acquistata dal visconte belga Gery d'Hendercourt tramite un commerciante di Bologna; il nuovo ➔





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 60 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 1995 cm³
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 140 CV a 6600 giri/min.
2 valvole per cilindro
Distribuzione a valvole in testa, due alberi a camme in testa (uno per bancata) azionati da catena
3 carburatori Weber 32 DCF (in origine singolo carburatore Weber 36 DCF)
Lubrificazione a carter umido
Raffreddamento a liquido
Impianto elettrico 12 Volt.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 5 marce
Frizione monodisco a secco
Pneumatici 5,50 x 15
Cerchi Borrani a raggi RW 4 x 15.

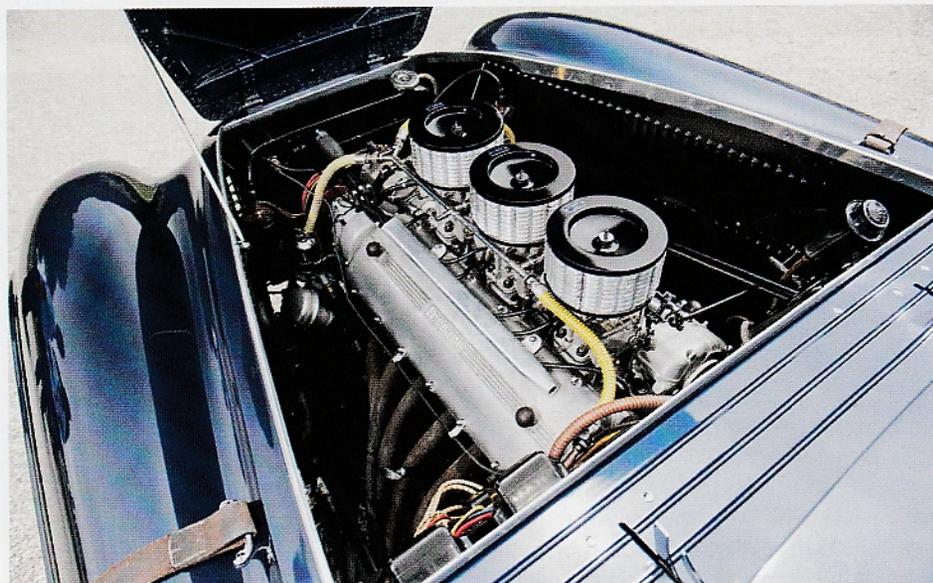
Corpo vettura Barchetta 2 posti
Telaio in tubi a sezione ellittica, in acciaio legato, con longheroni longitudinali e tre traverse
Sospensioni ant. a parallelogramma deformabile e balestra semiellittica trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche
Ammortizzatori Houdaille
Freni a tamburo a comando idraulico
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso Passo 2200 mm
Carreggiata ant./post.: 1250/1200 mm
Lungh. 3550 mm - Largh. 1500 mm
Altezza 1350 mm (parabrezza incluso)
Peso a vuoto 650 kg.

Prestazioni Velocità 220 km/h.

Fanali specifici

L'ultimo restauro presso la Touring di Milano si è dovuto concentrare sul frontale, probabilmente riparato in modo non conforme all'originale dopo un incidente occorso in gara. Da notare le luci posteriori a goccia, caratteristica unica di questo esemplare.



→ proprietario affida la Rossa al Garage Franconchamps SA di Bruxelles, importatore Ferrari per i Paesi Bassi, dove vengono montati tre carburatori in luogo del singolo Weber d'origine, in vista dell'impiego agonistico. Il 17 maggio del 1953 conquista il primo posto assoluto a Spa con Olivier Gendebien. Negli anni successivi i passaggi di mano sono frequenti (la 166 viene anche riverniciata in azzurro): fino al 1967 la concessionaria belga vende e riacquista la 166 MM per ben sei volte, successivamente il titolare Jacques Swaters decide di tenerla come sua vettura personale. Tra il 1980 e il 1987 la vettura è sottoposta a un restauro che la riporta alla configurazione originale, anche di colore; nel 1989 disputa la Mille Miglia prima di essere esposta nel 1990 in occasione di "L'idea Ferrari" a Forte Belvedere (FI).

Nel 2010 Swaters viene a mancare: la 166



passa alla figlia Florence, alla quale il padre ha però lasciato chiare disposizioni: se un giorno avesse deciso di venderla, avrebbe dovuto cederla al collezionista inglese Clive Beecham.

Nel maggio 2012 la "0064M" viene quindi acquistata da Beecham; dopo alcuni lavori svolti presso la rinata carrozzeria Touring, suggellati dalla certificazione Ferrari, la 166 partecipa al Concorso di Eleganza Villa d'Este 2015, dove vince la Coppa d'Oro e sfilata con Lapo Elkann, venuto a vedere la macchina del nonno. Una storia perfetta, quindi, tranne che per un dettaglio che tiene sveglio la notte Beecham: forse per il veto di Valletta o solo per caso, non esiste una foto conosciuta di Gianni Agnelli accanto alla "0064M". Neppure scattata nel 1990, quando Agnelli e la 166 si sono rivisti nel corso della sopracitata manifestazione a Forte Belvedere. **R**

