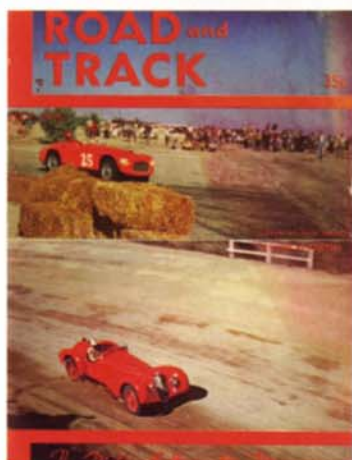




## 1938 ALFA ROMEO 8C 2900B MILLE MIGLIA SPYDER

Foto Christer Lundem / Privat / Tekst Ivar Engerud





På 1920- og 30-tallet, lenge før begrepene "exotic car" og "ultra performance" eksisterte, var sportsbilproduksjonen dominert av merker som Alfa Romeo, Bentley, Bugatti og Mercedes-Benz. I en periode preget av sterk nasjonalisme i Europa var det en ren ydmykelse dersom en bilfabrikant ikke vant et viktig løp arrangert på hjemmebane.

Mot slutten av 1930-tallet var kongen blant sportsbiler Alfa Romeo 8C 2900 Tipo B. Kun 32 biler ble produsert i perioden 1937-1938. Av disse regnes denne 1938 Mille Miglia Spider som den ultimate 2900 Alfa etter sin heroiske innsats med Carlo Pintacuda bak rattet.

Carburetti har hatt eksklusivt møte med Carlo Pintacudas bil, som var i aktiv racing helt til 1952 i Phil Hills eie, og som nå er det siste tilskuddet til motemagnaten Ralph Laurens fantastiske bilsamling.

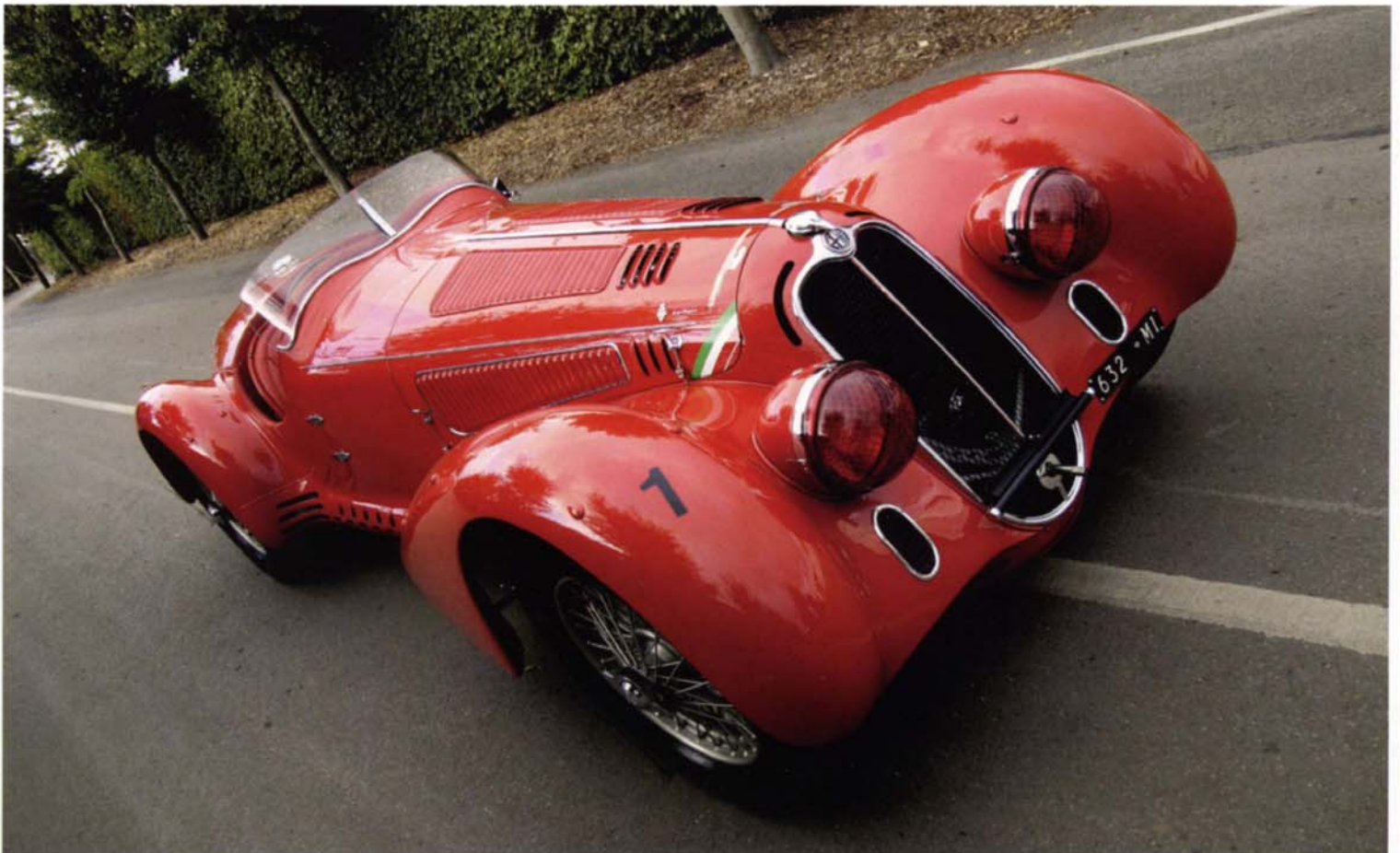
3. April 1938 er datoen som skulle gi denne bilen legendestatus. Da gikk nemlig starten for den tolvte utgaven av Mille Miglia. Allerede fra starten i 1927 var dette et meget krevende løp på 1.600 kilometer gjennom det italienske landskap, fra Brescia til Roma på østsiden og tilbake gjennom Toscana. I kamp med både klokken og de andre bilene hadde Alfa Romeo vist seg som den absolutte kongen i MM fra den andre utgaven ble kjørt i 1928. Det var bare Mercedes-Benz som greide å bryte seiersrekken i 1931, men fra 1932 hadde Alfa Romeo igjen dominert hvert år frem til 1937. Carlo Pintacuda hadde vunnet to år i en 8C 2900A, da 1938-utgaven sto for døren i begynnelsen av april.

Alfa Corse, fabrikkens racingteam hadde gjenoppstått, og satsingen hadde ett mål: Å vinne Mille Miglia. Enzo Ferrari hadde styrt Alfas racing under sitt eget Scuderia Ferrari i flere år før fabrikken igjen kom på banen under eget navn. For å sikre videre suksess, bygde Alfa Romeo en helt ny 8C 2900B Mille Miglia Spider. Fire biler ble konstruert av det fremragende karosserifirmaet Touring, ved å bruke deres patenterte "Superleggera-teknikk". Carrozzeria Touring, grunnlagt i Milano i 1926 av Felice Bianchi Anderloni, var pionerer på lettvektsrammer for biler. Touring adopterte metoder utviklet gjennom flere års produksjon av flydeler for den italienske regjering. Deres idé var å lage rammeverk av små tynne stålrør og dekke med aluminiumsplater, på en tid da de fleste biler fremdeles hadde rammer bygd av tre.

Bilene ble utstyrt med en 2,9-liters rekkeåttmotor med doble overliggende kamakslar og doble kompressorer. Motoren var den ultimate utvikling av sjefingeniøren Vittorio Janos design fra 1924. Denne motoren gikk gjennom tallose endringer og forbedringer, og ga Alfa årevis med racingsuksess inklusiv deres verdensmesterskapseier i 1925.

Den 2.9 liters store motoren ble laget av to blokker med fire sylindere og en kompressor til hver blokk. Motoren dukket opp første gang på 8C 2900A i 1936. Kun 10 eksemplarer av disse bilene ble bygd før introduksjonen av Tipo B i 1937.

Bil nummer 412030 var antagelig den første av de fire bygde 1938 Mille Miglia Spiders. Denne bilen ble kjørt av Pintacuda, tidligere dobbeltvinner i







Mille Miglia. Hver av Pintacudas tidligere seiere i Mille Miglia hadde gitt nye fartsrekorder i løpet. I 1938 satte Pintacuda igjen ut i et enormt tempo. De raskeste bilene i løpet hadde starttid med to minutters mellomrom. Biondetti, en lagkamerat av Pintacuda, startet løpet to minutter bak Pintacuda.

I løpet av de første etappene sydover mot Roma opparbeidet Pintacuda seg en stor ledelse, men på strekningen fra Roma til Terni fikk han problemer med bremsene. Han tapte 13 minutter og gav fra seg ledelsen til Biondetti i en av søsterbilene. Pintacuda kom tilbake etter problemene og kjørte resten av etappen som en besatt. Han tok igjen Biondetti, men klarte ikke å passere ham for å ta igjen det tapte. Pintacuda buldret over mållinjen to sekunder etter Biondetti. To minutter og to sekunder var alt som skilte dem etter tolv timers kjøring!

Alfa Corse vant både første og andre plass i løpet og en privateid 2900A med Dusio i førersetet kom på tredje. Dreyfus i en Delahaye 145 var beste utlending, men han var over 40 minutter etter Biondetti. Pintacuda

klarte å kjøre gjennomsnittlig 135 kilometer i timen i 1 600 kilometer - til tross for nærmere ett kvarters stopp! Det var ingen tvil om hvem som hadde utført den største førerprestasjonen.

Bilen ble brukt av Alfa Corse i to år til, blant annet kjørt av Grev Trossi, inntil utbruddet av andre verdenskrig. Bilen overlevde krigen og fant sin vei til Amerika hvor playboyen Tommy Lee i California brukte den før den ble kjøpt og kjørt av Phil Hill.

Han konkurrerte med bilen i de tidligste 50-årene, ofte med suksess mot 14 år yngre biler. På Pebble Beach Road Races i 1951 vant han handicapløpet med den aldrende, men svært kjørbare raceren. I selve Pebble Beach Cup ble han nummer fire, etter to Cadillacmotoriserte Allards og en Jaguar XK120. Hills karriere var definitivt på vei opp, og han skiftet raskt over til Ferrari. Et år senere solgte Hill bilen, og gjennom en rekke eiere fant den til slutt veien til den kjente industridesigner Brooks Stevens i Milwaukee. Stevens foretok en kosmetisk restaurering i 1968 og viste den stolt frem de neste 14 årene.



I 1982 ble bilen kjøpt av entusiasten Bill Serri. Bill skjønte hvor viktig Alfaen var, den eneste gjenværende av fire 1938 Mille Miglia biler hvor det originale karosseriet er intakt. Bill var en sportsbilelsker som eide flere av de fineste sports- og racerbiler som noen gang er produsert. Han var også våkent klar over at sportsbiler og racerbiler er bygd for å bli kjørt og kjørt fort!

Motoren i denne bilen var slitt etter år med racing, og begge motorblokkene var ødelagt. Bill begynte en grundig mekanisk restaurering av bilen, mens han lot karosseriet beholde patinaen etter mange års bruk. Da denne var fullført tidlig i 1994 var bilen igjen klar for veien. Som en pasjonert vintage-racer, brukte Bill sin Alfa regelmessig på historisk racing.

Jeg traff Bill første gang ved 70 års-feiringen til Mille Miglia i 1997. Sammen med kona Maureen feiret han jubileet med å ta den patinerte raceren tilbake til løypa den hadde kjørt 59 år tidligere. Tilfeldigvis bodde vi på samme hotell i Brescia dagen før start, slik at det ble mulighet både til å studere den vakre bilen og å snakke med dens entusiastiske eier.

Karosseriformen er både sexy og aggressiv. Skarpt vinklet grill, fluktende skjermer, nedkuttete dører og en distinkt avspisset hekk. En rekke louvers på panseret og langs nedkanten av bilen gir den et utseende som er et av de råeste i historien: "Klar for startstreken, her skal det kjøres!". Bilen er en nytelse for øyet, et sant designmessig mesterverk!

Da Bill trykket på startknappen tente motoren momentant uten noe tull eller nøling. Med mange års erfaring bak rattet og med full kjennskap til kjøretøyet, håndterte Bill den krevende multi plate-clutchen som en gammel

racer. Lyden var en herlig kombinasjon av kraftig brøling fra de åtte sylindrene og det herlige, høye, intense hvinet fra kompressorene. Bill roste bilen for hvor lettkjørt den var, med overraskende lett og presis respons på rattet. Selvsagt fullførte han Mille Miglia uten et eneste fuskeslag.

I 2000 var den en viktig del av utstillingen av tidligere Pebble Beach-racere på Pebble Beach Concours d'Elegance, hvor den ble gjenforent med Phil Hill på samme sted som han kjørte den nesten femti år tidligere. Det ble et følelsesladet møte mellom to eldre herrer og en vakker gammel racer! De diskuterte motorytelser, kjøreegenskaper og -teknikk med den gamle raceren: "The gearbox was a little slow, but it wasn't bad. You couldn't flick it like a Ferrari Formula 1 car from one gear to another, but it didn't have that annoying crunch that a Jag XK120 had when you were trying to hurry the change into second gear."

Ikke lenge etter døde Bill Serri, og etter hvert kom hans Bugatti 51 og 43, samt noen Ferrarier på auksjon. Den kjæreste av alle bilene hans, den du kan betrakte på disse sider, ble kjøpt direkte av Ralph Lauren for å inngå i hans eksklusive bilsamling, som kan klassifiseres greit under temaet "Speed, style and beauty".

Fra før inneholdt den en annen Alfa Romeo 8C 2900B Corto Touring Spyder og blant annet en av tre produserte 1938 Bugatti 57SC Atlantic Coupe, en Bugatti 59 og en 1937 57SC Gangloff Drophead Coupe, en Ferrari 375 Plus, 250 Testa Rossa og en GTO, 1929 Blower Bentley, 1930 Mercedes-Benz Count Trossi SSK og en Porsche 550 Spyder. Fra Maureen Serri gikk bilen rett i shopen til Paul Russell for en grundig restaurering, hvor alt ble gjennomgått til minste detalj, så vel teknisk som karosserimessig.



*"I loved the noise. I loved the snap of it. The Alfa was sort of the ultimate car of its breed before the war."* — Phil Hill, World Champion, previous owner



*"The only thing I heard about it was people telling how much it last sold for and how stupid I was to give it away..."* — James Magin, eier etter Phil Hill på 1950-tallet

Sommeren 2005 ble den klar til Boston Museum of Fine Arts utstilling av Laurens biler og senere ble den vist på den enorme Alfa Romeo-samlingen på Pebble Beach Concours d'Elegance samme høst. På Goodwood Revival i september 2006 (se egen reportasje) skulle Phil Hills lange racingkarriere markes, og i den forbindelse ble bilen fraktet over Atlanteren til Europa igjen. Til glede for Phil Hill, 100.000 tilskuere og forhåpentligvis Carburettis lesere!

Special thanks to Ralph Lauren for providing this wonderful racer for Carburetti! Also big thanks to his collection manager Mark Reinwald, Paul Glynn and Joe Leweck of Paul Russell and Company for all their help preparing the photo session at Goodwood Motor Circuit! Thanks to Janet Olivier and Paul Russell for providing all the facts regarding the cars history.