

PERIZIA EFFETTUATA IN DATA 24 LUGLIO 2024

AUTOTELAIO A LONGHERONI CON CROCIERA PER FERRARI 166/195 MM
TELAIO N° 0038M

PREMESSA

Il telaio appartiene alla vettura denominata FERRARI 166MM/195S BARCETTA del 1950. Poco dopo la produzione il motore originario 166 fu sostituito, dalla stessa Ferrari, con un più potente motore Ferrari 195 Sport. L'auto è tuttora utilizzata per competizioni sportive; non risulta immatricolata per essere messa su strada.

L'attuale proprietario della vettura ha richiesto una perizia specifica per valutare l'originalità del telaio e la sua rispondenza ai criteri costruttivi della Gilco Autotelai. In data 24/7/2024 una commissione tecnica Gilco si è recata presso l'officina convenzionata Bertamé, di Milano, a esaminare il telaio secondo i propri parametri.



Esame eseguito da Marco Colombo, Martino Colombo e Serena Omodeo.

AUTOTELAIO TIPO 166

Il telaio originale impiegato nelle Ferrari 166 derivava da quello della Ferrari 125, predisposto per adattarsi a una produzione differenziata di modelli finali.

La gamma 166 per le auto da competizione andava dalla sportiva pura monoposto alla barchetta biposto; includendo quindi le 166 SC, 166 F2, 166 FL, 166 Inter Corsa, 166 MM e 166 Sport (fino, poi, alle versioni stradali, o “Ferrari 166 Gran Turismo”, che partono dalla 166 Inter).

La Ferrari 195, pur per un motore più potente, utilizzava lo stesso telaio 166: in tutte le applicazioni per le diverse versioni di 166 / 195 il telaio resta sostanzialmente lo stesso, subendo solo leggeri aggiustamenti (cambierà poi nella successiva evoluzione per la Ferrari 212).

FERRARI 166 MM

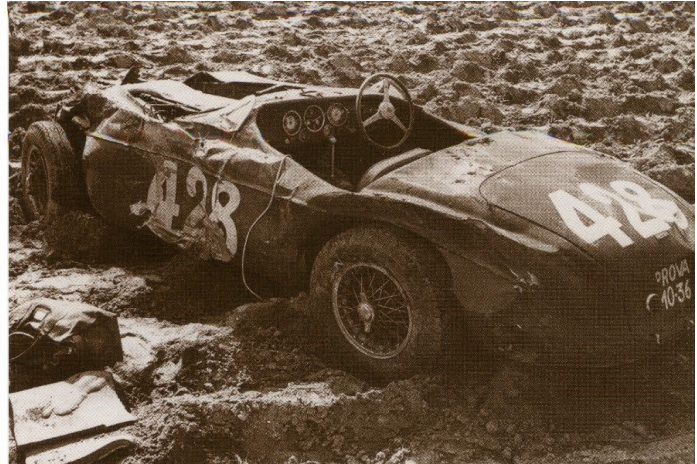
La 166MM, versione evoluta della 166 con una nuova carrozzeria compatta aperta a due posti, prodotta dalla storica carrozzeria milanese Touring, fu la prima vettura Ferrari a debuttare al Salone di Torino, nel 1948. La sua innovativa carrozzeria monoblocco, su progetto di Carlo Felice Anderloni e Federico Formenti, divenne poi famosa con il nome di Barchetta. La vettura venne prodotta in 25 esemplari declinati in diverse varianti (con cofano corto o lungo, cerniera anteriore o posteriore).

IDENTIFICAZIONE DELL'AUTO CUI APPARTIENE IL TELAIO E NOTA STORICA

La vettura cui appartiene il telaio esaminato, costruita dalla Ferrari nel 1950, nasce originariamente come Ferrari 166 MM Touring Barchetta e inizia subito una intensa attività sportiva.

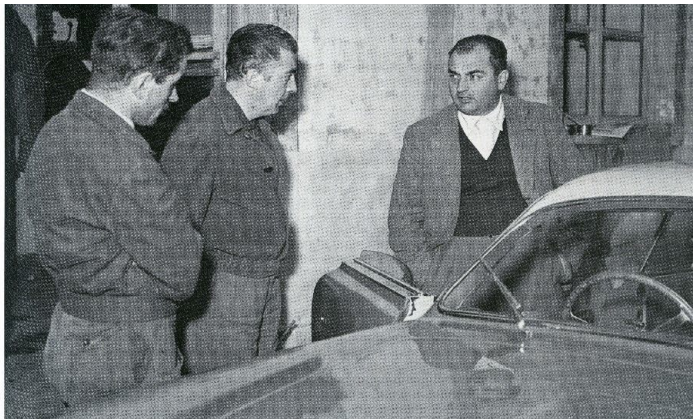
Gareggiò per la prima volta, nell'aprile dello stesso anno, alla 10° Targa Florio, con Alberto Ascari ed Ettore Salani, ove si ritirò per problemi tecnici, e poi alla 17° Mille Miglia, con Dorino Serafini ed Ettore Salani, ove si classificò seconda. Con Ascari conquistò il primo posto al Gran Premio del Lussemburgo, il 18 maggio. Nello stesso anno partecipò con buoni risultati a diverse altre gare (Coppa della Toscana, 24 Ore di Le Mans, Coppa d'Oro delle Dolomiti, Giro della Calabria, Trofeo Silverstone Daily Express, Passo della Laticosa, con i piloti Alberto Ascari, Giovanni Bracco, Franco Cornacchia, Dorino Serafini, Ettore Salani). Nel 1951, con Piero Taruffi ed Ettore Salani, si classificò seconda all'11° Targa Florio Giro di Sicilia e partecipò alla 18° Mille Miglia, nuovamente con Dorino Serafini ed Ettore Salani.

Ma, a causa della pioggia continua, durante la Mille Miglia si ebbero diversi incidenti; anche questa vettura uscì di pista in una curva subendo un grave incidente in cui Serafini rimase ferito.



28-29 aprile 1951, 18° Mille Miglia

Dopo l'incidente alle Mille Miglia la vettura venne ricostruita con una nuova carrozzeria Coupé di Vignale rifinita in rosso vino con tetto grigio, e venne rilevata dal pilota argentino José Froilán Gonzales.



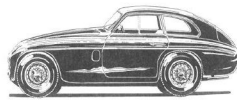
Gonzales portò la vettura in Argentina, ove restò fino al 1978; fu poi esportata negli Usa e tornò in Italia nel 1983. Dopo vari passaggi di proprietà (Raul Guillermo Decker, Ernesto Dillon, Eduardo Salzman, Doug Moquette) fu acquistata da Ugo Isgro, riportata in Italia e restaurata dalla Carrozzeria Nova Rinascente di Padova.

Nel 1987 l'auto fu acquistata dal collezionista giapponese Yoji Oyama. Oyama, in Giappone, fece ripristinare la carrozzeria secondo le specifiche originali di fabbrica, riportandola alla forma Touring barchetta che presenta tuttora.



Nel 2003 l'auto fu acquisita dal sig. Kojima e, nel 2013, dal sig. Hiromichi Fukuda. In tutto questo periodo, e ancora negli anni successivi, la vettura ha partecipato a numerosi eventi sportivi.

Di seguito la citazione della vettura nell'elenco dei telai Ferrari:



<p>telaio n.: 0028M motore n.: 0028M anno di costruzione: 1950 carrozzeria: berlina Touring</p> <p>Primo proprietario: Malucci, Senigallia (I). Proprietario attuale: sconosciuto. Osservazioni: storia competizioni sconosciuta. Successivamente ricostruita nel 1950 come spider corsa con parafranghi tipo bicicletta.</p>	<p>frame no.: 0028M engine no.: 0028M date of manufacture: 1950 body: Touring berlina</p> <p>First owner: Malucci, Senigallia (I). Current owner: unknown. Comments: racing history unknown. Later rebodied in 1950 as a cycle fendered spider corsa.</p>	<p>chassis n.: 0028M moteur n.: 0028M date de fabrication: 1950 carrosserie: berlina Touring</p> <p>Premier propriétaire: Malucci, Se Propriétaire actuel: inconnu. Commentaires: histoire en course inconnue. Reconstitué plus tard, comme spider course avec garde bicyclette.</p>
<p>telaio n.: 0034M motore n.: 0034M anno di costruzione: 1950 carrozzeria: spider barchetta Touring</p> <p>Primo proprietario: Paolo Marzotto, Venezia (I). Proprietario attuale: Italia. Osservazioni: 1950, Mille Miglia, Marzotto/Marini, non terminata. 1951, Mille Miglia, Marzotto/Marini 4° assoluto. Replica barchetta carrozzeria adattata da Fantuzzi nel 1970.</p>	<p>frame no.: 0034M engine no.: 0034M date of manufacture: 1950 body: Touring barchetta spider</p> <p>First owner: Paolo Marzotto, Venice (I). Current owner: Italy. Comments: 1950, Mille Miglia, Marzotto/Marini, doesn't finish. 1951, Mille Miglia, Marzotto/Marini, 4th overall. Replica barchetta body fitted by Fantuzzi about 1970.</p>	<p>chassis n.: 0034M moteur n.: 0034M date de fabrication: 1950 carrosserie: spider barchetta To</p> <p>Premier propriétaire: Paolo Marz Venise (I). Propriétaire actuel: Italie. Commentaires: 1950, Mille Miglia Marzotto/Marini, non terminée. 1951, Mille Miglia, Marzotto/Ma absolu. Replique de la barchetta adaptée par Fantuzzi en 1970.</p>
<p>telaio n.: 0036M motore n.: 0036M anno di costruzione: 1950 carrozzeria: spider barchetta Touring</p> <p>Primo proprietario: Inico Bernabei, Roma (I). Proprietario attuale: Italia. Osservazioni: 1950 Targa Florio, Bernabei, 2° assoluto; 1950, Mille Miglia, Bernabei/Pacini, non terminata. Ricostruita come Vignale coupé nel 1952.</p>	<p>frame no.: 0036M engine no.: 0036M date of manufacture: 1950 body: Touring barchetta spider</p> <p>First owner: Inico Bernabei, Rome (I). Current owner: Italy. Comments: 1950 Targa Florio, Bernabei, 2nd overall; 1950 Mille Miglia, Bernabei/Pacini, doesn't finish. Rebodyed as Vignale coupé in 1952.</p>	<p>chassis n.: 0036M moteur n.: 0036M date de fabrication: 1950 carrosserie: spider barchetta Tc</p> <p>Premier propriétaire: Inico Bern Rome (I). Propriétaire actuel: Italie. Commentaires: 1950, Targa Fiori 2ème absolu; 1950 Mille Miglia, Bernabei/Pacini, non terminée. Reconstitué comme Vignale coupé en 1952.</p>
<p>telaio n.: 0038M motore n.: 0038M anno di costruzione: 1950 carrozzeria: spider barchetta Touring</p> <p>Primo proprietario: Scuderia Ferrari. Proprietario attuale: Giappone. Osservazioni: 1950, Mille Miglia, Serafini/Salani, 2° assoluto. Venduta a Froilan Gonzales e ricostruita da Vignale come berlina.</p>	<p>frame no.: 0038M engine no.: 0038M date of manufacture: 1950 body: Touring barchetta spider</p> <p>First owner: Scuderia Ferrari. Current owner: Japan. Comments: 1950, Mille Miglia, Serafini/Salani, 2nd overall. Sold to Froilan Gonzales and rebodied by Vignale as a berlina.</p>	<p>chassis n.: 0038M moteur n.: 0038M date de fabrication: 1950 carrosserie: spider barchetta Tc</p> <p>Premier propriétaire: Scuderia F Propriétaire actuel: Japon. Commentaires: 1950, Mille Migl Serafini/Salani 2ème absolu. Ve Froilan Gonzales, et reconstitué berlina par Vignale.</p>

telaio n.: 0038M
motore n.: 0038M
anno di costruzione: 1950
carrozzeria: spider barchetta Touring

Primo proprietario: Scuderia Ferrari.
Proprietario attuale: Giappone.
Osservazioni: 1950, Mille Miglia, Serafini/Salani, 2° assoluto. Venduta a Froilan Gonzales e ricostruita da Vignale come berlina.

180

Attualmente si trova ancora in Giappone, ove nel 2015 ha conseguito la carta FIVA con il n° 061341.

marks, modifications, history, etc.:
 marques, modifications, histoire, etc.:

This 166MM 0038M Barchetta is one of the very early Ferraris that are still actively used in historic events today. Early in her life the Touring body was placed with a Berlinetta Vignale to be used by Froilan Gonzalez. The 166MM 0038M has been re-united with Barchetta in the style of Touring body only recently.

Previous history is as follows :

1950 April 3/4 VIII Giro di Sicilia (Alberto Ascari) dnf.
 1950 April 23 Mille Miglia (D.Serafini/E.Salani) 2nd overall.
 1950 June 4 Coppa della Toscana (D.Serafini/E.Salani) 1st overall.
 1950 June 24/25 24h Le Mans (L.Chinetti/"Helde") dnf.
 1950 August 26 Daily Express Trophy (Alberto Ascari) 1st.
 1955 GP di Cuba (Gonzalez) 1st.
 Mille Miglia : 1984 (U.Jsgro/Perale). 1986 (U.Isgro/Dolcetta).
 1996 (Oyama/Oyama). 1997 (Oyama/Oyama).
 1999 (Oyama/Oyama).
 000 GP Historic Monaco (Oyama).

This card is based on information given by the owner at the time of application, is intended for identification purposes, is no guarantee of the vehicle's authenticity and is not to be used for legal purposes or proof of the vehicle's history. The Identity Card remains the property of FIVA and is returned to the issuing authority or FIVA upon request.
 Cette d'identité est basée sur l'information fournie par le propriétaire au moment de la demande, est destinée à l'identification du véhicule, ne constitue pas une garantie d'authenticité et ne doit pas être utilisée dans des transactions commerciales, comme preuve de propriété. La carte d'identité demeure la propriété de la FIVA et doit être restituée sur demande à l'autorité émettrice ou à la FIVA.

061341



FEDERATION INTERNATIONALE
 DES VEHICULES ANCIENS



THE CLASSIC CAR CLUB
 OF JAPAN

FIVA IDENTITY CARD CARTE D'IDENTITE FIVA

(Appendix B in accordance with FIVA Technical Code/
 Annexe B en accord avec le Code Technique FIVA)

Identification no/numéro d'identification

061341

Date:	year/année	month/mois	day/jour
	2015	10	9

Issued by/délivrée par (ANF):

THE CLASSIC CAR CLUB OF JAPAN

Signature 岡崎 由雅

Signature

President YOSHIO OKAZAKI

(stamp/
 tampon)



Validity: 10 years, or change of ownership
 Validité: 10 ans, ou changement de propriété

© FIVA 1996

Make Ferrari Year made 1950
 Marque Année de fabrication

Type/Model 166MM
 Type/Modèle

Chassis/frame no 0038M
 Châssis no

Registration no 大阪331ね・166 Country JAPAN
 No d'immatriculation Pays

Body type Open 2 seater Year made unknown
 Type de carrosserie Année de fabrication

Engine make and no Ferrari 0038M
 Moteur, marque et no

No of cylinders 12 Capacity 2562 Bore/stroke 68 / 58.8
 Nbr. de cylindres Cylindrée Alésage/course

Wheelbase 2250 Track (front/rear) 1270 1250 Weight 910
 Empattement Voie (Av/Ar) Poids

Dimensions (l/w/h) 3800 / 1510 / 1120 Tyre size 185x15
 Dimensions (l/l/h) Dimension pneus

Name of owner FUKUDA
 Nom du propriétaire

First name(s) HIROMICHI
 Prénom(s)

Address 2-28-6, Shinsenriminami, Toyonaka,
 Adresse
Osaka, Japan

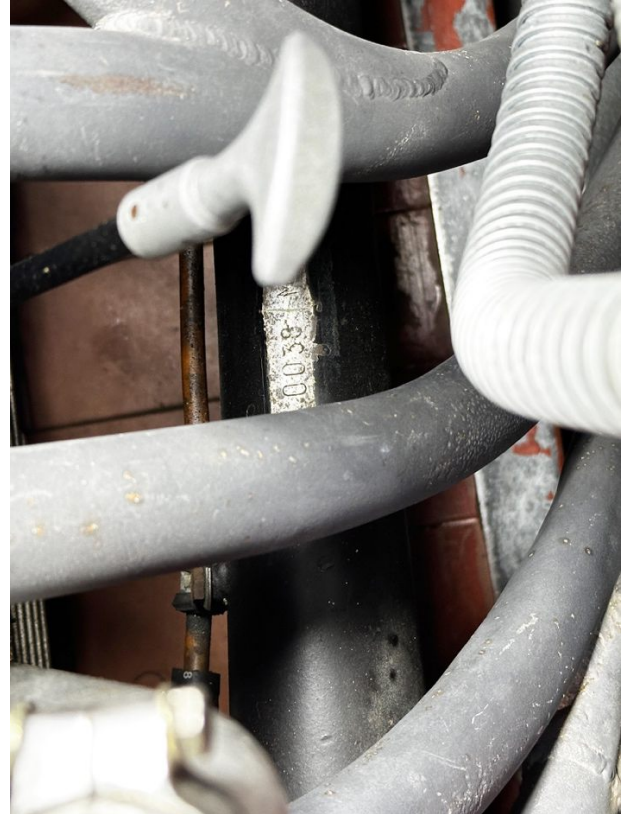
Vehicle categorized as D / 3 in accordance with Code, § 3
 Véhicule classé selon Code, § 3

Inspected on 27/6/2015 Name A.TAKAGI
 Contrôlé le Nom

Remarks, modifications, history, etc. – see page 4.
 Remarques, modifications, histoire, etc. – voir page 4. 061341



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'ISPEZIONE EFFETTUATA



la punzonatura del numero è ben visibile, dal cofano, sulla parte anteriore del telaio.



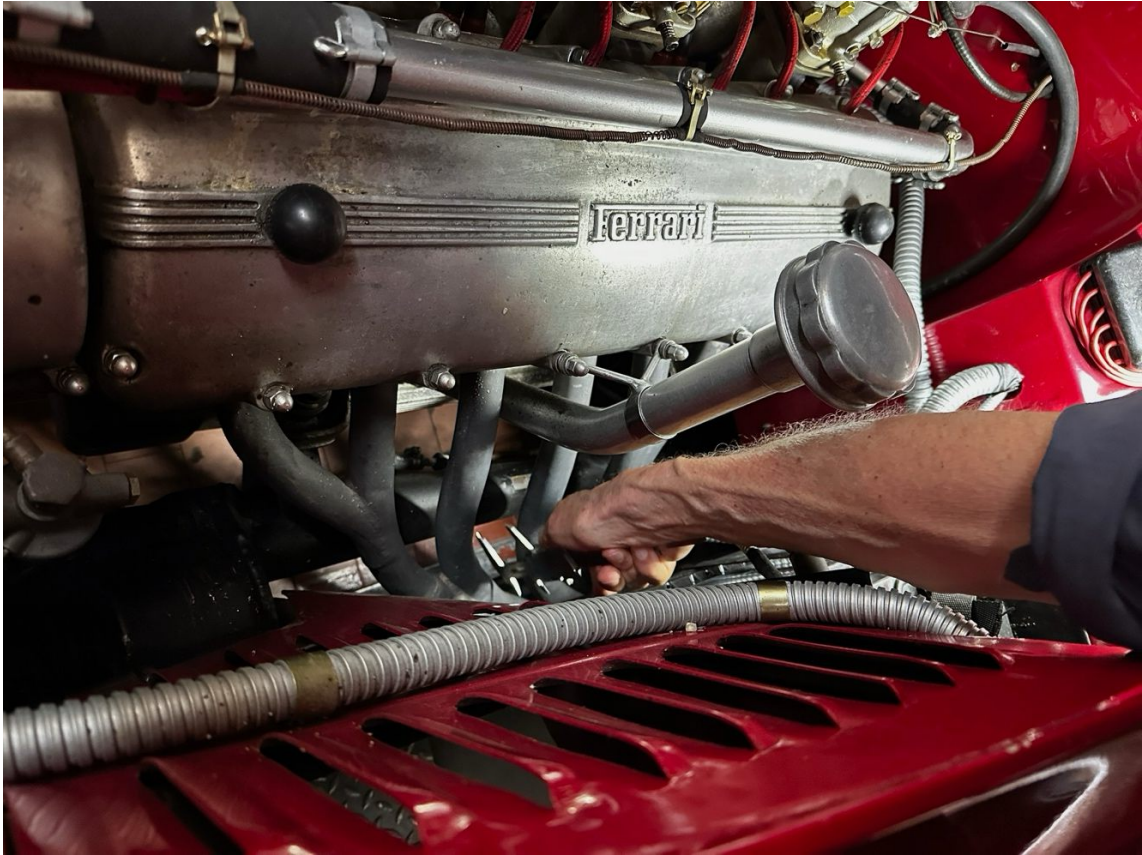


Per consentire l'esame spettrografico la vernice è stata rimossa in diversi punti sui tubi principali.



Sono state esaminate la tipologia di saldatura e le forme e dimensioni dei tubi.





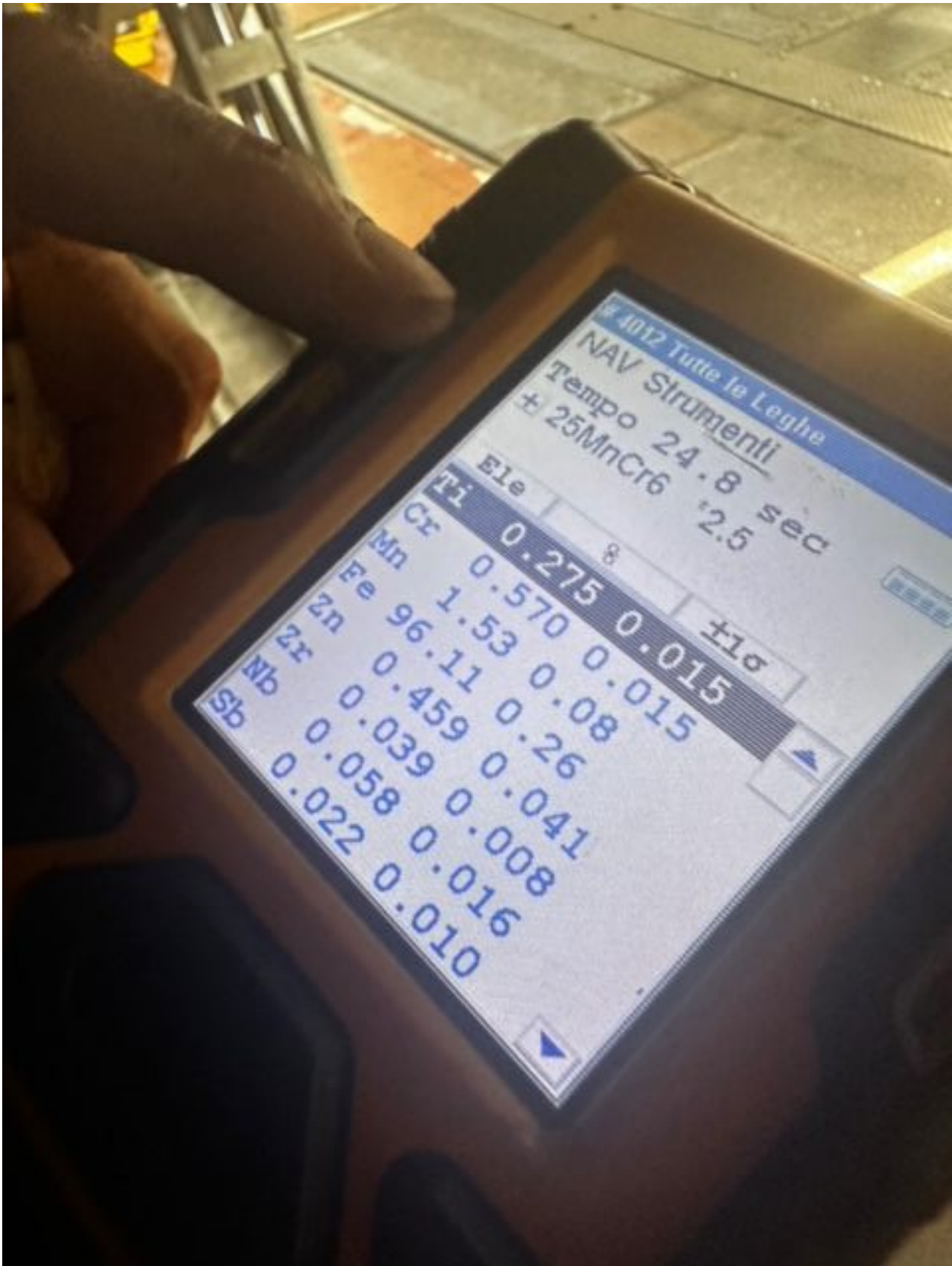
















ESITO DELL'ISPEZIONE EFFETTUATA

TIPOLOGIA DI TELAIO, FORME E MISURE DEI TUBI

Il telaio risulta integro, ha struttura a crociera eseguita con tubolari ovali, tipologia di disegno e di tubi in linea con la produzione effettuata dalla Gilco Autotelai per la Ferrari nel periodo del dopoguerra e degli anni Cinquanta.

Sia i longheroni destro e sinistro, sia i tubi della crociera centrale rispondono alla forma ovale ellittica classica comunemente usata presso la Gilco, nella misura 55 x 92 mm.

I tubi dei longheroni, sulla parte che va a saldarsi sulla traversa anteriore forata, sono riportati alla forma tonda, fino alla dimensione del diametro 80 mm.

Nella parte posteriore del telaio l'ancoraggio della balestra è posto sopra al longherone stesso, nel punto terminale in cui il tubo appare conificato.

Nelle parti laterali una struttura di tubi rettangolari consente l'attacco di sostegno della carrozzeria.

COMPOSIZIONE CHIMICA

Per verificare la tipologia di materiale usato, nei punti da analizzare i tubi sono stati privati della vernice e lucidati tramite carteggiatura.

L'analisi del materiale eseguita tramite spettrometro risulta della qualità **25MnCr6**. Gli esiti sono stati documentati anche in video in tempo reale.

Questo materiale è in linea con le tre qualità di acciai più usate dalla Gilco Autotelai:

25CrMo4 Svedese R 80-90 Kg/mq

25MnCr6 UNI R 65-85 Kg/mq

AQ45 UNI R 45-55 Kg/mq

L'utilizzo di questi acciai micro-legati era tipico della produzione Gilco, in cui Gilberto Colombo aveva riversato l'esperienza fatta nell'azienda del padre, la A.L. Colombo di Lambrate, relativa all'esecuzione di tralicci ultraleggeri per il settore aeronautico.

TECNICA DI SALDATURA

Le saldature riscontrate, dalla struttura grezza e irregolare, risultano eseguite con la tecnica **ossiacetilenica a cannello con materiale di apporto**, tipica del periodo e delle modalità costruttive Gilco.

CONCLUSIONI

In base agli esiti dell'ispezione il telaio tubolare della vettura risulta in linea con le modalità progettuali e produttive della GILCO AUTOTELAI.

In conclusione, in base ai riscontri ottenuti, si ritiene che il telaio esaminato sia originale.

Il telaio viene iscritto al Registro Storico Gilco con la numerazione RSG 007.

Milano, 14 agosto 2024

*Marco Colombo
Presidente del Registro Storico Gilco*

