



Alfa Romeo-racer med norske linjer!

TEKST/FOTO: IVAR ENGERUD

”Når noe høres for godt ut til å være sant, er det gjerne det” heter et gammelt visdomsord. Heldigvis finnes det unntak. Som denne nydelige norskdesignede Spyderen på en Alfa Romeo 1900 som deltok i Mille Miglia 1954. Vi har vært i Italia og hentet den ut av sitt gjemme!

Du husker kanskje historien om Vilhelm Koren som ble født på Kvikne ved Gudbrandsdalen i juni 1921 som avsluttet sin aktive karriere som bildesigner med å bli Senior Style Engineer hos Rolls-Royce fra 1957 til 1961.

Etter at jeg møtte nå 88 år gamle Koren for første gang i London forrige høst og ble presentert den fantastiske historien om hvordan kom til å få oppgaven med å designe og bygge denne Mille Miglia-raceren, sto det bare klart for meg: Jeg måtte bare finne den!

Allerede dagen etter jeg kom hjem igjen, fikk jeg gode indikasjoner på at den fantes i god behold, men det ble et interessant detektivarbeid å finne frem til dagens eier.

Ved hjelp av et lite, men effektivt nettverk at kontakter i Italia og Sveits endte søket noen kilometer øst for Brescia hos en eldre italiensk gentleman ved navn Elidio Canale utpå nyåret: ”Ja, jeg har en 1953 Alfa Romeo 1900 med motor tunet av Viriglio Conrero og et unikt åpent toseters karosseri merket

KOREN på begge forskjermene. Er det den du søker?”

Om det var! Mailen ble snudd i luften, sammen med et par gamle bilder fra byggingen og Mille Miglia 1954 for å få den endelige bekreftelsen. Og den kom: ”Ja det er den bilen, den står ute i garasjen. Men plastkuppelen har jeg aldri sett. Den er en ren Spyder nå med en minimal frontrute. Jeg har eid den siden 1987 og kjørt Mille Miglia med den hvert år siden.”



Selv hadde jeg vært på et par-tre MM-utgaver siden 1997, så det betydde at jeg nok hadde sett den før uten å vite et dugg og dermed oversett den blant de 375 deltagerne hver gang. Koren-merket hadde jeg i hvert fall ikke sett. En titt i arkivet blant bildene fra 2008-utgaven avslørte deler av den oppe i et hjørne på et bilde, men det var selvsagt ikke tilfredsstillende. Jeg måtte se hele bilen på nært hold. Så det ble å be om en audiens hos Mr. Canale, kanskje i forbindelse med Villa d'Este i april?

Det var helt greit – vi var hjertelig velkomne. Og på ettermiddagen 23. april 2009, nøyaktig syv måneder etter at jakten hadde startet ble vi mottatt på Canales fabrikk for plastprofiler til alle formål. Det ble fort klart at mailene hadde blitt sendt og mottatt av hans sekretær, for hans engelsk var fullt på høyde med mine italienskunnskaper. Sørgelig nær null. Med skyer i horisonten og et vårlig tidlig kveldsmørke som begynte falle på var det bare å følge etter hjem til Canale privat.

Og hvilket hjem! Hele sitt liv hadde han bodd i et lite palass fra 1500-tallet midt i den idylliske Nord-italienske småbyen. Velholdt og gedigent med vakre glassmalerier, fresker og nydelige parkettfliser i rosemonster på gulvene. Bare ren høflighet holdt meg fra å ta frem kameraet i dette historiske monumentet av et hus. Men det var jo garasjen vi var interessert i å se før lyset forsvant fullstendig.

Med et vennlig smil og italienske fakter

ble vi geleidet ut i det intime hagerommet over mot den gamle stallen, som var omgjort innvendig til å romme moderne hestekrefter. Spenningen var stor i det stalldørene gikk opp og vi kunne få ta Korens vakre design i øyesyn på nært hold for første gang. La det være sagt med en gang – den har fått et meget godt hjem. Selskapet i garasjen var det heller ikke noe å si på: Ved siden sto en 1954 Maserati A6 GCS Fantuzzi Spyder med historie som fabrikk racer i blant annet Le Mans 24-timer...

Varsomt steg Canale opp i det minimalistisk vakre lettvekts aluminiumskarosseriet. Vel på plass bak rattet våknet tydeligvis instinktene fra utallige Mille Miglia og bakkeløp i Italia til live. Alfaen ble startet med et brøl og en hissighet som langt overgikk andre slike 1900-utgaver jeg har hatt nærkontakt med. Viriglio Conrero hadde tydeligvis tynet ut noen titalls ekstra hestekrefter og gjort den til en renhåret racerbil. Canale lyttet erfarent på motoren mens han varmkjørt den på høyt turtall før han lirket det hittil ukjente stykket norsk racinghistorie ut for fotografering. Dessverre ble det kun tid til en statisk visning denne gang. Regndråpene blir stadig hissigere, så vi får komme tilbake til kjøreopplevelsen en annen gang. Men den virker meget potent!

”Jeg kjøpte den i 1987 og fikk den restaurert for racing”, sier Canale vennlig ved hjelp av sin kone som kan litt mer engelsk enn jeg kan italiensk. Stolt viser han frem bilens detaljer og motorrom,



mens vi henleder oppmerksomheten mot de to ”KOREN”-merkene på forskjermene.

”De har vært der hele tiden, så vi valgte å beholde dem”, sier han og viser frem Mille Miglia-bøkene som er gitt ut for hver årgang av den klassiske utgaven. Akkurat disse er spesialprodusert for Canale, med bilde av Alfaen foran i hvert eksemplar. Det er nok få av 1900-utgavene som har levd et like aktivt liv som denne! Med lovnader om å få oppleve den på landeveien ved en senere anledning, takker vi pent for oss, En stor opplevelse rikere. Grazie, Sig. Canale!

Skapelsen

Etter å ha møtt Koren et par ganger til har jeg også fått på plass ytterligere detaljer om tilblivelsen av bilen:

”På begynnelsen av 1950-tallet var jeg ferdig med studiene på Kunstakademiet, far hadde solgt gullgruven i Kenya, og jeg hadde arvet noen penger. Så min kone og jeg bodde litt i Frankrike, Italia og Sveits. Jeg hadde en Jaguar XK120 som jeg kjørte noen løp med. Racinglisensen var sveitsisk, og 18. mai 1952 deltok jeg i Preis vom Bremgarten i forbindelse med Formel 1-løpet Grosser Preis der Schweiz i Bern i klassen for sportsvogner over 1,5 liter”, sier Koren.

Og han farer ikke med skrøner, selv om det høres utrolig ut. Resultatlistene ligger ute på nettet, og de viser at han ble nr. 4 i løpet som ble vunnet av Hans Karl von Tscharnher i en Ferrari 212 Export. Har du ikke hørt om Tscharnher, har du kanskje hørt om Karl Kling, Hermann Lang, Fritz Riess og den gamle mester Rudolf Caracciola? De deltok også i de nye Mercedes-Benz 300 SL-racerne som skulle vise seg uslæelig i den største sportsbilklassen. Det ble imidlertid slutten på Caracciolas karriere da han krasjet i et tre som knakk.

Kan du gjette hvem som kom bak og ble heftet? Vilhelm Koren i sin Jaguar! Kjørehjelmen hadde Koren fått låne av den italienske Lancia-føreren Felice Bonetto. Ferrari-forhandleren i Lausanne ble så imponert over Vilhelms kjøring at han ville tilby ham å kjøre Ferrari, men det er en annen historie.

Hvorom allting er kom Vilhelm i kontakt med den sveitsiske raceren Robert

Fehlmann som startet med denne Alfaen første gang i Mille Miglia 1953, med et Savonuzzi-designet Supersonic-karosseri bygd av Ghia. Det brant imidlertid fullstendig opp, og Vilhelm tok på seg å designe og bygge et Spyder-karosseri til Alfa-chassiset for Mille Miglia 1954. Det ble en hektisk tid frem mot mai og starten i Brescia, spesielt da Fehlmann fikk kalde føtter for å kjøre åpen bil. Det var kun ti dager til start, og Koren fikk laget en spesialtilpasset plasttopp til det lange løpet. Det ble jobbet dag og natt i uken før løpet for å bli ferdig, og klokken 11 minutter over 5 om morgenen 1. mai startet paret Fehlmann/Vuille med startnummer 511. Koren var påmeldt som reservesjåfør, men det ble ikke til at han kjørte for det hadde vært alt for mange timers jobbing med bilen.

Motortuneren og chassisbyggeren Viriglio Conrero hadde også behov for å sette sitt preg på bilen, som hadde hans merke over grillen i fronten. Spesielt var

han stolt over hva han hadde gjort med Alfa 1900-motoren etter skaden. Ved hjelp av to doble Weber-forgassere, dobbel tenning og andre grep hadde han hevet effekten fra 131 til 158 hestekrefter. Ingen skulle være i tvil om hvem som hadde tunet motoren, så det ble skrudd på et Conrero-emblem der også. Dessverre skulle det raskt vise seg at innfestingen hadde kommet i berøring med motorens indre organer, for det gikk ikke langt ut i løpet før oljespruten sto inne i motorrommet. Skremt av sitt tidligere uhell med bilen, turte ikke Fehlmann å utføre en provisorisk tetting og fortsette. Exit startnummer 511, og slutten på vårt lille norske Mille Miglia-eventyr!

Men drar du til Brescia for å se starten på 2010-utgaven, kan du jo se spesielt etter denne perlen og slå av en prat med Elido Canale. Spesielt hvis du behersker italiensk.

