

32

FERRARI TR61 VERSUS FERRARI TR61



1961

n°11 pilotée par / driven by Mike Parkes
2ème / 2nd



N°10 pilotée par / driven by Phil Hill
Gagnante / Winner

n°17 pilotée par / driven by Ricardo Rodriguez



Nouveau châssis / new chassis TR61



Alles avant modifiées sur n°10 & 17
Sortie de prise d'air latérales avec ouïes sur la n°11
Rétroviseur plus gros sur la n°11
Tableau de bord droit sur la n°10
Coffre arrière plus court sur la n°11
Bequet convexe sur la n°10
Absence de feux de numéro sur la n°11
Montant de pare-brise supérieur manquant sur la n°11



Ancien châssis / previously chassis TR60



Nouveau châssis / new chassis TR61



New front hood on car numbers 10 & 17
Side air outtakes with gills on car #11
Bigger rear-view mirror on car #11
Straight dashboard on car #10
Rear car boot shorter on car #11
Spoiler with substantially convex, curved path on car #10
Absence of number lamps on car #11
Top windshield pillar missing on car #11



32

Ferrari TR61 n°10 24 Heures du Mans 1961



Gagnante / Winner



Détails pipes d'admission, saute-vente et attaches-capot
Intake pipes, additional windshield and safety locks details



Pochette à outils sur le siège passager
Tools bag on the passenger seat

132067/10M



3700474502273



Olivier Gendebien & Phil Hill

Caractéristiques / Specifications :



Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin
Moteur longitudinal / Inline motor
4 jantes alu / 4 aluminum turned rims
Roues à rayons en photodécoupage / Photoetched spoked wheels
Axes et couronne Slot.it / Slot.it axles and crown
Poids / Weight : 90 g

Included Slot.it offset inline crown
Inclus couronne en ligne Slot.it
Slot-it ref. GO23-BZ



Historique / Historical background :

Sur les onze Ferraris engagées dans la catégorie « Sport » aux 24 Heures du Mans de 1961, trois sont des TR61. Ferrari continue de faire confiance au classique moteur 12 cylindres Testa Rossa en position avant d'où vient le nom TR61. Mais le dessin de la carrosserie est revu en profondeur. Enzo Ferrari se laisse finalement convaincre par Carlo Chiti de la nécessité d'une nouvelle carrosserie pour améliorer l'aérodynamisme de la voiture. Ainsi, les nouvelles voitures se présentent sous la forme de coupés sans toit. Pour répondre aux exigences du nouveau règlement en terme d'inclinaison du pare-brise, celui-ci est galbé et prolongé sur les côtés et se raccorde à l'arrière très rehaussé. L'empattement de la nouvelle TR 61 passe à 2.41m contre 2.35m pour la version précédente. Le profil du carter moteur est modifié et permet d'abaisser sensiblement le moteur qui est toujours placé à l'avant et décalé à gauche. Le capot avant s'en voit par conséquent changé et on en profite pour diviser la bouche avant en 2 par une cloison verticale. Les échappements courts de la TR60, qui avaient semé la polémique l'année d'avant sont remplacés par des échappements longs. Au fil des nombreux essais, on instaure le déflecteur arrière sensé au départ éviter le retour des gaz d'échappement dans l'habitacle et qui s'avère améliorer la stabilité à grande vitesse.

La voiture n°10 a été spécialement construite pour les 24 Heures, celle du team Mairesse Parkes est un hybride, heureux mélange de la TR58/59 avec les améliorations de la TR61. Quant à la voiture des frères Rodriguez c'est un nouveau châssis aussi qui est confié au NART. Les 3 TR61 engagées ont donc chacune une carrosserie différente.

Grâce à la ténacité et l'audace modérée de l'équipage Gendebien Hill, la TR 61 n°10 termine victorieuse.

Olivier Gendebien remporte ici sa 3^{ème} victoire au Mans, la seconde aux côtés de Phil Hill et c'est la 5^{ème} victoire pour Ferrari qui bat aussi le record à la distance.

Ce sera la dernière apparition des 250 TR 1961 puisqu'il est déjà décidé que le Championnat du Monde de 1962 sera réservé aux voitures de Grand Tourisme.

Among the 11 Ferraris entered in LeMans 24 Hours 1961 in the "Sport" category, three of them are TR61. The 12 cylinders engine Testa Rossa, where the name comes from, has been trusted in front position. But the design of the body has been deeply revised. Enzo Ferrari is finally allowed convince by Carlo Chiti of the necessity of a new body in order to improve the aerodynamic of the car. So, the new cars have a coupés shape without roof. To meet the requirements of the new regulation in term of slope of the windscreen, this one is curved and extended on sides and links in the back, very enhanced. The wheelbase of the new TR61 is now 2.41m. The profile of the oil pan has been modified and it allows to lower appreciably the engine, which is always placed in front and moved to the left. The front hood is consequently modified, the front mouth is divided in 2 partitions. The short exhaust pipes of the TR60 are replaced by long ones. In the course of the numerous tests, a rear deflector appears on the rear bonnet, first to avoid the return of exhaust gases in the cockpit and which turns out to improve the high-speed stability.

The car number 10 was specially built for LeMans 24 hours race. The one of team Mairesse and Parkes is a hybrid, a successful mixture of the TR58 / 59 with the improvements of the TR61. As for the car of the Rodriguez brothers it is a new frame also that is confided to the NART. The three TR61 entered in the race thus have each a different body.

Thanks to the tenacity and the moderate boldness of the team Gendebien - Hill, the TR 61 car number 10 ends victorious.

Olivier Gendebien wins here his 3rd victory in LeMans, the second beside Phil Hill and it is the 5th victory for Ferrari who also beats the record at the distance.

It is the last time official Ferrari 250 TR161 appears; it is already decided that the World championship of 1962 will be reserved for GT cars.

Articles complémentaires / Associated articles

SPA132037



SPA132041



SPA132030



ENG132-130CSS



SPA132045

