

## Historique en français

## Historical background in English

# Ferrari TR58

N°12 pilotée par / driven by Mike Hawthorn & Peter Collins  
Abandon 112<sup>ème</sup> tour / Retirement after 112 laps

N°14 pilotée par / driven by Oliver Gendebien & Phil Hill  
Winner

N°16 pilotée par / driven by Wolfgang von Trips &  
Wolfgang Seidel  
Abandon 101<sup>ème</sup> tour / Retirement after 101 laps

22.10.2024

# Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Ferrari TR58  
24 Heures du Mans 1958

24 Heures du Mans Tome 1 1923-1959

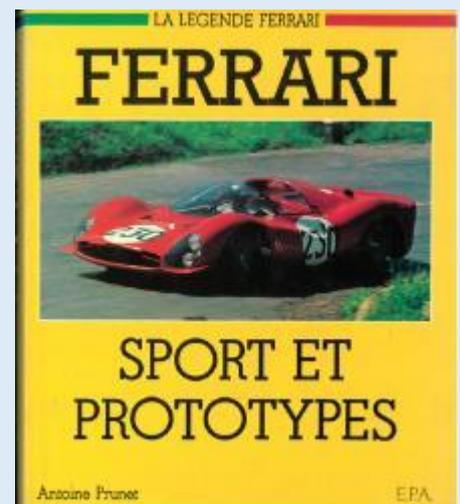
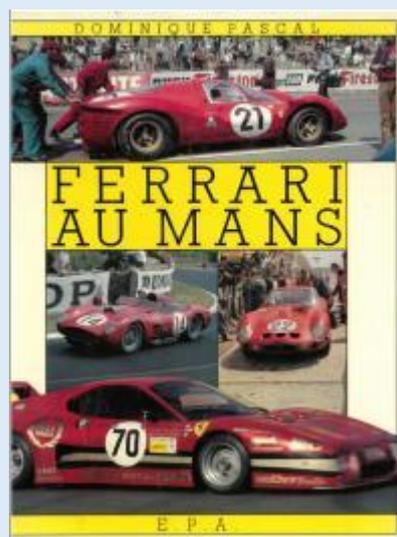
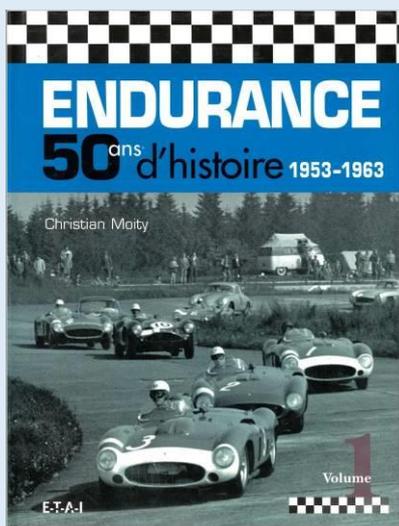
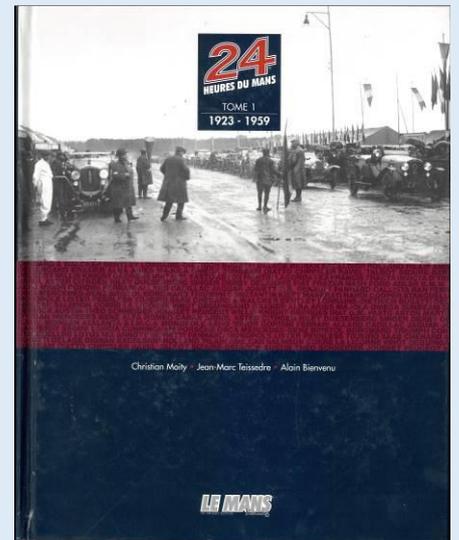
Christian Moity – Jean-Marc Teissedre – Alain Bienvenu  
Le Mans Racing / Vif Argent

Endurance 50 and d'histoire 1953-1963 – Vol. I

Christian Moity  
E.T.A.I  
ISBN 978-726-885963

Ferrari au Mans  
Dominique Pascal  
E. P. A

Ferrari sport et prototypes  
Antoine Prunet  
E. P. A



## Historique en français

Révélee lors de la conférence de presse du 22 novembre 1957, la première 250 TR « client » (0710) se distingue du prototype 0704 par la conduite à gauche et une ligne assez nettement affinée. La conduite à gauche est normalement un trait caractéristique des 250 TR client.

Une volumineuse protubérance rivetée sur le capot-moteur et le passage de conduits d'échappement sous les deux bas de caisse permettent de déceler la présence du moteur 12 cylindres. En revenant au V12 dès le printemps 1957, Enzo Ferrari a judicieusement anticipé les décisions officielles.

Le dessin originel des ailes avant censé favoriser un meilleur refroidissement des freins a été, du moins sur les voitures usine, définitivement abandonné au profit d'un capot moteur monobloc testé lors de la Targa Florio de mai. Le châssis de la n°14 y a terminé 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> aux 1000 km de Nürburgring.

Avant LeMans, les TR58 comptabilisent déjà 3 victoires en quatre sorties et les commandes clients s'accumulent. Concrètement 11 Ferrari sont alignées au départ dont 10 3l. Mais seulement 3 voitures sont engagées par la Scuderia, celle prévue pour reste au garage puisque Luigi Musso a été accidenté au GP de Belgique la semaine précédente.

Bien qu'équipées toutes les trois de pneus Englebert, les voitures de l'usine sont toutes les trois différentes.

La n°12 de l'équipage anglais Hawthorn & Collins est surtout reconnaissable à sa conduite à droite mais aussi aux cocardes anglaises qui la décoorent.

La n°14 ne se distingue de la n°12 que par sa conduite à gauche, les autres détails de la carrosserie sont identiques.

En revanche la n°16 dont la conduite est aussi à gauche dispose de certaines subtilités notamment au niveau des prises d'air de frein à l'avant de chaque côté de la calandre qui sont plus fines que sur les 2 autres. La protubérance du capot avant de la n°16 est en forme de goutte d'eau, alors qu'elle est en forme de triangle pour les n°12 et 14. Le raccordement des ailes arrière à l'avant de la voiture a aussi été remodelé sur la n°16 uniquement.

Avant le départ, les voitures ont des protections détachables sur les phares en prévision du mauvais temps prévu. Les pilotes sont aussi équipés d'un casque avec une large visière pour les protéger des trombes d'eau qui s'abattent sur le circuit.

La 26<sup>ème</sup> édition des 24 Heures du Mans en 1958 se déroule les 21 et 22 juin. Malgré le solstice d'été, la pluie s'abat sur le circuit pendant 15 heures de course dont 3 de déluge. Avant le départ la chaleur est lourde, de gros nuages noirs encombrant le ciel.

Les premières heures de course sont marquées par un sprint traditionnel ici entre l'Aston Martin de Stirling Moss et la 250 TR58 n°16 Wolfgang von Trips. Elle joue d'égal à égal avec la tête de course en oscillant entre les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places.

Mais la pluie se déchaîne et les accidents se multiplient. L'abandon de l'Aston durant la 3<sup>ème</sup> heure laisse le champ libre à l'équipage américano-belge Phil Hill et Olivier Gendebien qui sur la Ferrari n°14 prennent la tête dès la 3<sup>ème</sup> heure et la conservent jusqu'à l'arrivée.

Peu après minuit Seidel sort à Arnage. A la fin du tête-à-queue la voiture s'immobilise dans la boue et Wolfgang Seidel est incapable de l'en tirer. Elle abandonne à la neuvième heure alors qu'elle pointait en 3<sup>ème</sup> position dans l'heure précédente.

La n°12 de Hawthorn & Collins abandonne sur panne d'embrayage pendant la onzième heure de course.

L'équipage gagnant parcourt 4101.926 km à une moyenne de 170.914 km/h soit près de 300 km de moins que la Jaguar vainqueur de l'année passée.

Seulement 20 voitures de classées sur les 55 engagées. Après 4 participations, c'est enfin la consécration pour Oliver Gendebien.

Cette victoire qui met un terme aux trois victoires consécutives de Jaguar assure à Ferrari avant la dernière manche du Championnat un nouveau titre de Champion du Monde. Ferrari renonce pourtant à participer à cette dernière manche en septembre en raison des décès dramatiques en course d'abord de Luigi Musso en juillet puis de Peter Collins en août.

## Historical background in English

Revealed at the press conference of 22 November 1957, the first 250 TR «customer» (0710) is distinguished from the prototype 0704 by the left-hand drive and a fairly clearly refined line. The left-hand drive is normally a characteristic feature of the 250 TR for customers.

A bulky protrusion riveted on the engine bonnet and the passage of exhaust ducts under both body plates allow to detect the presence of the 12-cylinder engine. By returning to the V12 in the spring of 1957, Enzo Ferrari wisely anticipated official decisions.

The original design of the front wings, which was supposed to improve cooling of the brakes, has been definitively abandoned, at least on factory cars, in favor of a one-part engine hood tested during Targa Florio in May. The chassis of #14 finished 3rd and 5th in the 1000 km of Nürburgring.

Before LeMans, the TR58 already had 3 wins in four outings and customer orders are accumulating. In concrete terms, 11 Ferrari cars are lined up at the start, including 10 3l. But only 3 cars are entered by the Scuderia, one scheduled to stay in the garage since Luigi Musso was injured in an accident at the Belgian GP the week before.

Although all three are equipped with Englebert tyres, the factory cars are all different.

The number 12 of the English team of Hawthorn & Collins is mainly recognizable by its right hand drive but also by the English cockades that decorate it.

The number 14 is only distinguished from the number 12 by its left-hand drive, the other details of the body are identical.

On the other hand, number 16, which also has a left-hand side, has some subtleties, especially in the front brake air intakes on each side of the grille, which are thinner than on the other two. The front hood protrusion of #16 is in the shape of a water drop, while it is in the shape of a triangle for #12 and #14. The rear wing connection to the front of the car has also been redesigned on #16 only.

Before the start, cars have tear-off protections on the headlights in anticipation of the expected bad weather. The drivers are also equipped with a helmet with a wide visor to protect them from the water storms that fall on the circuit.

The 26th edition of the 24 Hours of Le Mans in 1958 takes place on 21 and 22 June. Despite the summer solstice, rain hits the circuit for 15 hours of racing including 3 of deluge. Before the start the heat is heavy, large black clouds clutter the sky.

The first few hours of racing are marked by a traditional sprint here between Stirling Moss's Aston Martin and the 250 TR58 #16 of Wolfgang von Trips. He plays as a peer with the race leader by oscillating between 3rd and 4th places.

But the rain is raging and accidents are numerous. The retirement of the Aston during the 3rd hour leaves the track free to the US-Belgian team Phil Hill and Olivier Gendebien who on the Ferrari #14 take the lead from the 3rd hour and keep it until the finish.

Shortly after midnight, Wolfgang Seidel car number 16 is thrown off the track in Arnage. After the spin, the car stops in the mud and Wolfgang Seidel is unable to pull it out. It retires at the ninth hour while it was in 3rd position in the previous hour.

Hawthorn & Collins #12 is out on a clutch failure during the 11th hour of racing.

The winning team will cover 4101.926 km at an average speed of 170.914 km/h, almost 300 km less than last year's winner Jaguar.

Only 20 cars were classified out of the 55 entered. After 4 participations, it is finally the consecration for Oliver Gendebien.

This victory, which puts an end to the three consecutive victories of Jaguar, ensures Ferrari a new title of World Champion before the last round of the Championship. Ferrari however renounces to participate in this last round in September due to the dramatic deaths of Luigi Musso in July and Peter Collins in August.