

32

FERRARI 250 TR



24 Heures du Mans 1960

WOLFGANG VON TRIPS



Ref.132091/9M

TR60



Abandon après 22 tours
Retired after 22 laps



TR59

RICARDO RODRIGUEZ



Ref.132091/17M

2ème place / 2nd place



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane
Châssis / Chassis : ABS injecté / injected ABS
Jantes / Rims : 4 jantes alu avec vis M2
4 Aluminum rims with M2 screw
Moteur / Engine : En ligne à l'avant / Front inline
Couronne / Crown : Corona offset Z23 Bz Solt.it
Tresses en cuivre / copper braids
Poids / Weight : 86 g
GTIN :
ref. 132091/9M—3700474504130
132091/17M—3700474504178

Historique / Historical background :

Relegated to 4 points behind Porsche, Ferrari must win at Le Mans if it wants to win the 1960 Manufacturers' World Championship. But a victory of Maserati tipo 61, an Aston Martin DBR-1 or even the new Jaguar type E are all threats for the Scuderia. It therefore decided to deploy all its forces by hiring 4 new cars: no., 10, 11 and 12.

In 1960, from the outside, the TR60 is recognizable with the new 25 cm high windshield responding to the new regulations of the International Sports Commission. This windshield is aerodynamic nonsense and a hindrance to drivers. The Scuderia would have underestimated the impact of the new windshield height on fuel consumption.

The bodywork of the Testa Rossa from 1959 is designed by Pininfarina and built by the Fantuzzi Carrozzeria. The steering wheel passes to the right and the carburettor bump is replaced by a Plexiglas bubble.

The Nart of Luigi Chinetti has engaged for Pedro Rodriguez and André Pilette a 1959 TR59 car number 17 with an enhanced windshield but the exhaust pipes are long and lead to the rear. On #17, the scoop is replaced by the same grid as on the left side. The tank cap is on the rear cover. The outline of the headlights in yellow, the highlighting of the grille by 2 yellow bands and the rectangular Ferrari stickers differentiate it from the official cars. The mosquito screen in Plexiglas in front of the windshield is fixed with 2 aluminum supports. The mirror is rectangular.

Compared to the other 3 numbers, on Car #9 the driver's side front air intake is not shrouded (scoop) and the front grille is higher. As in #11, the tank cap is very high on the driver's headrest dent and the left air intake on the front cover is smaller than the right one. The mirror is round and flat.

Gregory Masten's Maserati tipo 61 #24 is leading the way. At the peak, it will reach 273 km/h and achieve the best lap on the track in 4'04'0. However, the poorly insulated Maserati's electrical circuits cannot withstand the dampness caused by the thunderstorms that pour the track and forced the Maserati team #26 to retire within the first hour of the race.

After an hour racing and 22 laps, Van Trips on No. 9 ran out of fuel just before the end of his first relay. From the edge of the track, he tries to warn the drivers of the other 3 official TR60 of overconsumption. If the Frère-Gendebien team narrowly escaped, the team of car number 12 Scarfiotti – Rodriguez could not join their pit and also gave up.

At night, the Jaguar Type D, which foreshadows the future Type E, of Ron Flockhart and Bruce Halford, gives up on an engine failure. Mayor and Ginther's Car # 10 is long in 2nd position and must hold off the remaining Aston Martin DBR1. But the gearbox dropped around 8 am on Sunday and the team gave up its third place to Roy Salvadori and Jim Clark's Aston Martin DBR-1 #7.



Relégué à 4 points derrière Porsche, Ferrari doit absolument remporter la victoire au Mans si elle veut remporter le Championnat du Monde des Constructeurs de 1960. Mais une victoire de Maserati tipo 61, d'une Aston Martin DBR-1 ou même la nouvelle Jaguar type E sont autant de menaces pour la Scuderia. Elle décide donc de déployer toutes ses forces en engageant 4 nouvelles voitures : n°9, 10, 11 et 12.

En 1960, de l'extérieur la TR60 est reconnaissable au nouveau pare-brise de 25 cm de haut répondant à la nouvelle réglementation de la Commission Sportive Internationale. Ce pare-brise est un non-sens aérodynamique et une gêne pour les pilotes. La Scuderia aurait d'ailleurs sous-estimé les répercussions de la nouvelle hauteur de pare-brise sur la consommation.

La carrosserie de la Testa Rossa à partir de 1959 est dessinée par Pininfarina et construite par la Carrozzeria Fantuzzi. Le volant passe à droite et le bosselage des carburateurs est remplacé par une bulle en Plexiglas. Les formes sont très arrondies, autant à l'avant qu'à l'arrière.

La Nart de Luigi Chinetti a engagé pour Pedro Rodriguez et André Pilette une TR59 de 1959 n°17 avec un pare-brise rehaussé mais les échappements sont longs et débouchent à l'arrière. Sur la n°17, l'écope est remplacée par la même grille qu'à gauche. Le bouchon de réservoir est sur le capot arrière. Le contour des phares en jaune, le surlignage de la calandre par 2 bandes jaune et les stickers Ferrari rectangulaires la différencient des voitures officielles. Le pare-moustique en plexi avant le pare-brise est fixé à l'aide de 2 supports alu. Le rétroviseur est rectangulaire.

Comparée aux 3 autres numéros, sur la voiture n°9 la prise d'air latérale avant du côté pilote n'est pas carénée (écope) et la calandre avant est plus haute. Comme sur la n°11, le bouchon de réservoir est très haut sur le bosselage de l'appui-tête du pilote et la prise air gauche sur le capot avant est plus petite que celle de droite. Le rétroviseur est rond et plat.

La Maserati tipo 61 n° 24 de Gregory Masten part en tête. En pointe, elle atteindra d'ailleurs 273 km/h et réalise le meilleur tour en piste en 4'04'0. Mais les circuits électriques des Maserati mal isolés ne supportent pas l'humidité engendrée par les orages qui s'abattent sur la piste et contraignent l'équipage de la Maserati n°26 à abandonner dans la première heure de course.

Après une heure de course et 22 tours, Van Trips sur la n°9 tombe en panne sèche juste avant la fin de son premier relais. Depuis le bord de piste, il tente bien de prévenir les pilotes des 3 autres TR60 officielles d'une surconsommation. Si l'équipage Frère-Gendebien, se sauve de justesse, l'équipage de la n°12 Scarfiotti – Rodriguez lui ne peut pas rejoindre leur stand et abandonne aussi.

Dans la nuit, la Jaguar type D, qui préfigure la future type E, de Ron Flockhart et de Bruce Halford abandonne sur panne moteur. La n°10 de Mairesse et Ginther occupe longtemps en 2^{ème} position et doit maintenir à distance les Aston Martin DBR1 restantes. Mais la boîte de vitesse lâche vers 8 heures du matin le dimanche et elle cède sa troisième place à l'Aston Martin DBR-1 n°7 de Roy Salvadori et de Jim Clark.

Sur la voiture n°12, la prise air gauche sur le capot avant disparaît totalement. Le rétro est le même que sur la n°10.

On Car #12, the left air intake on the front cover disappears completely. The mirror is the same as on Car #10.

GTIN ref. 132091/12M—3700474504161

Abandon après 22 tours Retirement after 22 laps



Ref.132091/12M

24 Heures du Mans 1960

Abandon après 204 tours

Retired after 204 laps

WILLY MAIRESSE



Ref.132091/10M

Le bouchon du réservoir essence de la voiture n°10 est plus éloigné sur l'appui-tête. La prise d'air latérale est carénée. Le rétro est rectangulaire et épais.

The fuel tank cap on Car #10 is further away on the headrest. The side air intake is shrouded. The inside mirror is rectangular and thick.

GTIN ref. 132091/10M—3700474504147



Sur la voiture n°11, dans la prise d'air latérale un petit tuyau a été rajouté. Le rétro est rond et épais. Les 2 prises d'air du capot avant sont de taille identique, la calandre est la même que sur la n°10,12 et 17.

On Car #11, in the side air intake, a small hose was added. The mirror is round and thick. The two front cover air intakes are identical in size, the front grille is the same as on #10,12 and #17.

GTIN ref. 132091/11M—3700474504154

Gagnante / Winner

PAUL FRERE



Ref.132091/11M



Winner 24 Heures du Mans 1960



Winner 24 Heures du Mans 1961



Winner 24 Heures du Mans 1962