

32

Ref. 132106/12M



Ref. 132106/16M



Ref. 132106/14M

24 heures
du Mans
21 et 22 JUIN 1958

Mike Hawthorn

Phil Hill

Wolfgang von Trips



FERRARI 250 TR58



Gagnante / Winner

www.lemansminiatures.com

Caractéristiques / Specifications



Carrosserie en résine polyuréthane /
Polyurethan resin body
Moteur longitudinal placé à l'avant /
Inline motor mount in front of the car
4 jantes alu à rayons /
4 aluminum spoked wheels
Poids / weight : 95g



Historique / Historical background

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 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^{ème} et 5^{ème} 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 Luigi Musso reste au garage puisqu'il 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 décorent.

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.

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.

**Déroulement de la course dans la rubrique documentation sur
More details about the race in documentation section on**

www.gts-series.com



132106/12M



3 700474 505519

132106/14M



3 700474 505526

132106/16M



3 700474 505557