



*Bis auf die Räder und den Innenspiegel ein sehr schönes und authentisches Modell. Bburago wäre trotz des günstigen Preisniveaus gut beraten, bei neuen Varianten auch hierauf zu achten, dann wäre alles perfekt. Der Sammler kann feinere Räder im Zubehörhandel finden, gute Speichenräder kosten nicht die Welt. Das Original sicherte sich nach hartem Kampf mit einem Aston Martin DBR 1 noch den zweiten Platz. Moss im Aston Martin war an diesem Tag nicht zu schlagen.*

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

## Roter Kopf

*Bburago hat einen 250 Testa Rossa in 1:43 auf den Markt gebracht, dessen Vorbild 1959 mit Phil Hill/Olivier Gendebien im Cockpit beim 1000-Kilometer-Rennen des ADAC auf dem Nürburgring antrat.*



Jeder Fan italienischer Wettbewerbswagen kennt diesen Namen. „Testa Rossa“, so hießen die Ferrari mit den rot lackierten Ventildeckeln, eine der edelsten Blutlinien im Automobilsport. Begonnen hatte es 1957/1958 mit dem ersten Prototyp, Chassis Nummer 066, dann kamen TR 250, TR 59, TR 59/60, TR 62 Prototyp. Höhepunkt war der 330 TRI/LM, der 1962 mit Gendebien/Hill souverän die 24 Stunden von Le Mans gewann, Chassis Nummer 0808. Befeuert wurde der TRI/LM von einem knapp 4,0 Liter großen Zwölfzylinder, dessen Output bei 390 PS lag, alle anderen TR hatten den 3,0 Liter großen Zwölfzylinder unter der Haube.

Ferrari setzte 1959 auf dem Nürburgring beim 1000-km-Rennen zwei Teams mit dem TR 59 ein, in der Startnummer 3 saßen Brooks/Behra. Starke Konkurrenz kam von Aston Martin, die Briten wurden 1957 und 1958 als Sieger abgewunken. Aber dieses Mal schien das Rennen für die Roten zu laufen, als Fairman seinen DBR1 am Brunnchen

in den Graben setzte, und nur mit Hilfe eines Zaunpfahls das Auto wieder auf die Strecke bekam. Glücklicherweise an den Boxen angekommen, sprang ein äußerst ungehaltener Stirling Moss ins Auto und spulte in verbissener Wut den Rest des Rennens bis auf zwei Runden alleine ab. Der britische Ausnahmekönner fuhr eines seiner besten Rennen, der Aston Martin mit der Startnummer 1 wurde als Sieger abgewunken, Hill/Gendebien wurden Zweite und der zweite Werks-Ferrari belegte Rang Drei.

Der TR 59 war gegenüber dem TR 58 hin stark überarbeitet worden. Die deutlich kompaktere Karosserie nach einem Entwurf von Pininfarina kam von dem Modeneser Fantuzzi, alle Modelle hatten nun Rechtslenkung und der Plexiglasschutz über den Vergasern zeigte, dass der Motor etwas nach links versetzt im Rahmen eingebaut wurde. Dazu kam ein neues Differenzial, an allen vier Rädern saßen Scheibenbremsen von Dunlop und der 3,0 Liter große Zwölf-

zylinder, beatmet von sechs Weber-Vergasern, leistete gut 300 PS.

Der Bburago TR 59 beweist im Großen und Ganzen, dass auch preiswerte Miniaturen gut und authentisch umgesetzt sein können. Allerdings sind solche Speichenfelgen, wie sie Bburago am TR 59 verbaut, nicht mehr ganz zeitgemäß. Bburago täte gut daran, etwas feinere Felgen zu verbauen – und der erste Eindruck dieses hübschen Modells würde bedeutend besser ausfallen. Denn ansonsten sind alle anderen Kriterien für ein überzeugendes, gutes Modell, wie die Umsetzung der Karosserie, Gravuren, Kleinteile, Innenraum, Dekoration vorhanden, und dann fallen diese einfachen Räder negativ auf. Da hat es die hübsch gemachte Bodenplatte mit eingraviertem Typ, Rennen und Namen der Fahrer schon schwer, Trost zu spenden.

Eine Kleinigkeit hätte der Autor fast vergessen, den Innenspiegel. Auch hier lässt sich das Modell noch toppen, ein Innenspiegel sah schon in den 50/60er Jahren nicht aus wie es das vorhandene Plastikteilchen wiedergibt. Wäre auch das erfüllt, so stünde ein wirklich schöner und rundum gut umgesetzter TR auf den Rädern. Wer darauf Wert legt, der kann sich behelfen. Im Zubehörhandel werden für ein paar Euro passende, schöne Felgen angeboten, auch feinere Rückspiegel gibt es da zu kaufen.

● 18-36307 Ferrari 250 Testa Rossa, 1000 km Nürburgring 1959, P. Hill/O. Gendebien, Diecast, ca. 20 €. **Wolfgang Ruppel**

