


CLASSIC DRIVER



1956 Ferrari 500 TR

Preis	Preis auf Anfrage	Lenkung	Rechts
Baujahr	1956	Innenfarbe	Rot
Kilometerstand	9 999 999 km / 6 213 712 mi	Zustand	Restauriert
Getriebe	Schaltgetriebe	Standort	
Rennwagen	Ja	Kraftstoff	Benzin
Zahl der Sitze	2	Außenfarbe	Rot
Anzahl der Türen	2	Automobiltyp	Cabriolet / Roadster
Leistung	180 PS / 133 kW / 178 BHP		
Antrieb	Zweirad		
Innenausstattung	Leder		

Beschreibung

Der Ferrari 500TR

Der definitive, der ultimative Rennsportwagen von Ferrari? Da hat wohl jeder seine eigene Meinung – doch dürfte zumindest Einmütigkeit darüber herrschen, dass auf einer Shortlist der Ferrari 500 TR nicht fehlen darf. Wie die wunderbaren Aufnahmen eines aktuell bei den schwäbischen Restaurierungs-Spezialisten von Mechatronik zum Verkauf stehenden Exemplars zeigen, wirkt der 500 TR in seiner fließenden Scaglietti-Haut klein und juwelengleich – obwohl er ein wahrer Favoritenschreck war und die frühe Rennhistorie von Ferrari maßgeblich mitprägte. Am 26. April 2021 ist es genau 65 Jahre her, dass Ferrari auf der New York Auto Show von 1956 das Tuch vom brandneuen 500 TR zog. Der Messestar beeindruckte die Besucher nicht nur durch sein Äußeres, sondern auch durch das, was unter der Haube saß – nämlich nicht der fast schon obligatorische V12-Kurzhuber von Gioacchino Colombo, sondern eine unter Leitung des zu Ferrari zurückgekehrten Ingenieurs Vittorio Jano überarbeitete Version des schon 1951 von Aurelio Lampredi entworfenen Vierzylinders. Der Zweiliter-DOHC-Motor mit Doppelzündung erhielt unter anderem neue Weber-

Doppelvergaser, verstärkte Lager, ein leichteres Schwungrad sowie eine neue Kurbelwelle und wurde anders als zuvor mit dem jetzt vollsynchronisierten Getriebe verblockt. Neu für Ferrari war auch das erstmals mit Schraubenfedern bestückte Fahrwerk. Das sichtbare Zeichen der motorischen Überarbeitung waren die rot lackierten Kappen der Zylinderköpfe – sie verliehen dem Auto als erstem Ferrari den Beinamen „Testa Rossa“. Der 500 TR erschien zu einem Zeitpunkt, als Ferrari als Hersteller noch nicht einmal ein Jahrzehnt existierte und unter diesem Markennamen erst weniger als 100 Autos auf die Straßen gebracht hatte. Zur gleichen Zeit hatte das „Springende Pferd“ aber bereits mächtig Eindruck in allen Klassen des Motorsports hinterlassen, von den Grand Prix-Rennen bis zu Langstrecken-Events mit GT-Fahrzeugen. Die Monoposti der Formel 1 und 2 feierten unter anderem zwei WM-Siege mit Alberto Ascari in 1952 und '53, dank der Vierzylinder von Lampredi. In den Jahren 1953 und 1954 holte Ferrari darüber hinaus beide Male die WM-Krone der neu ausgeschrieben Sportwagen-WM und unterlag 1955 dem neuen Gegner, dem Mercedes 300 SLR, nur um einen einzigen Punkt. Auch wenn er 1955 die Firma verließ, lebte Lampredis Erbe weiter fort. Und es war eine Version seines Zweiliter-DOHC-Motors, die schon in den Kundenversionen des Ferrari 500 Mondial und 750 Monza ihr Potential bewiesen hatte. Doch im 500 TR wurde der Vierzylinder nun – wie beschrieben – nahezu auf Grand Prix-Standards aufgerüstet. Mit einem Trockengewicht von lediglich 680 Kilo und 180 PS wartete der 500 TR mit einem siegverdächtigen Mix aus schneller Beschleunigung, gutmütigem Handling und einer Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h auf – ausreichend, um gegen die größeren, schwereren und PS-stärkeren Gegner à la Maserati A6GCS und Jaguar D-Type bestehen zu können.

Die Weltpremiere des 500TR in New York ließ auf Ferraris Zielgruppe schließen – den zahlungskräftigen amerikanischen ‚Gentleman Driver‘. Und es war dann auch ein solcher, der als Erster einen Ferrari 500 TR in Empfang nehmen durfte – das Auto mit Chassisnummer 0634MDTR. John V. Quackenbush, so sein Name, hatte sich auf MG TC und Austin Healeys die Hörner abgestoßen, ehe er für die Saison 1955 auf einen Ferrari 250 MM umsattelte. In der erste Hälfte der darauffolgenden Saison verzeichnete er, nun auf einem 500 Mondial, nur bescheidene Erfolge. Doch kaum war er im Juni auf seinen neuen Ferrari 500TR umgestiegen, ging es für Quackenbush schon an seinem ersten Wochenende mit dem Auto aufwärts: Platz vier und zwei bei den Lawrenceville Nationals. Im Anschluss fuhr Quackenbush das Auto mit Begeisterung zwölf weitere Monate, unter anderem im Elkhart Lake Sprint (Zweiter), beim Lake Erie GP (Erster) und bei den 6 Stunden von Road America (Zweiter in der Klasse). Doch bei einem weiteren Event an gleicher Stelle gab der hart strapazierte Motor dann seinen Geist auf. Ferrari lieferte einen korrekten Ersatzmotor – der seitdem im Auto verblieb – was es Quackenbush und seinen Kollegen Dick Hogue und Graham Shaw erlaubte, den geliebten 500TR noch zwei weitere Jahre lang einzusetzen, ehe er an einen neuen Besitzer in Kanada verkauft wurde. Für die nächsten zwanzig Jahre blieb der Ferrari dann mehr oder weniger im Dämmerndeschlaf, bis er beim renommierten Ferrari-Spezialisten Tom Selby von Grand Prix SSR in Setauket im Bundesstaat New York einer qualitativ hochwertigen Karosserie-Restaurierung unterzogen wurde. Von 1985 bis 1985 nahm sich dann Mike Depudja, ein Ingenieur aus Denver, Colorado, den mechanischen Komponenten an. 1999 schloss sich dann der Kreis, als der Ferrari nämlich wieder zurück nach Italien gelangte. Wo er sofort aus seinem Rentnerdasein gerissen und in eine zweite, ebenso erfolgreiche Wettbewerbskarriere geschickt wurde. Diese führte in der Folge zu sieben Einsätzen bei der Mille Miglia sowie Starts beim Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring und der Maserati Ferrari Historic Challenge in Mugello. Nach einer im letzten Jahr bei Ital-Auto aus Köngen bei Esslingen durchgeführten Komplettüberholung des Motors steht dieser bemerkenswerte Krieger der Rennpisten in voll fahrbereitem Zustand zum Verkauf. Wieder bereit für den nächsten Renneinsatz.


The Ferrari 500TR

The quintessential competition Ferrari? Everyone has their own idea about what that is, but it's fair to say no shortlist would be complete without mention of the 500 TR. As shown by photographer Stephan Bauer's superb shots of this example on offer with specialist German restoration house Mechatronik, the 500 TR looks small and jewel-like in its flowing Scaglietti skin – but it's also a swift and nimble giant killer that's very much part of Ferrari's early racing history. Monday, 26 April marks

precisely 65 years since the wraps were pulled off the launch version of the 500 TR at the New York Auto Show. The car attracted crowds both because of its appearance and what lay beneath its hood: not one of Gioacchino Colombo's already-ubiquitous, small-bore V12s, but an example of the simpler, lighter, grunter four-pot format designed by Aurelio Lampredi in 1951 at the behest of Il Commendatore. With its red cambox covers, the 500 TR was the very first Ferrari model to carry the name 'Testa Rossa'. It arrived when the marque had been around for less than a decade and the tally of cars bearing its name had yet to exceed 100. All the same, the Prancing Horse had already made an impression in all areas of motorsport, from the Grand Prix category to long-distance GT racing, with its single-seaters quickly achieving impressive results in both Formula 1 and Formula 2 thanks to Lampredi's four-cylinder engines. True giant killers, these powerplants enabled Ferrari to beat the might of Mercedes to the 1954 World Sportscar Championship manufacturer's title and took it to within a single point of victory the following year, too. Although he left the firm in 1955, Lampredi's legacy famously lived on – and it was a version of the 2.0-litre twin-cam that had already proved its worth in the 500 Mondial and 750 Monza customer cars that found its way into the 500 TR, but this time upgraded to near-GP specification. Since the car weighed just 680kg and the engine produced 140bhp, the diminutive 500 TR offered a winning combination of quick acceleration, nimble handling and a top speed of 140mph – sufficient for it to hold its own against bigger, heavier, more powerful contemporary rivals such as Maserati's A6GCS and Jaguar's D-Type.

Launching the 500 TR in New York suggested that Ferrari's target market was the well-heeled American 'gentleman driver' and it was just such a person who became the first owner of this car, chassis number 0634MDTR. Rejoicing in the name of John V. Quackenbush, he'd cut his racing teeth on MG TCs and Austin-Healeys before upgrading to a Ferrari 250MM for the 1955 season. The first half of the following year saw him achieve limited success with a 500 Mondial, but it was when he got behind the wheel of his new 500 TR in June that Quackenbush's results began to pick up, with a fourth and a second achieved during his first weekend with the car at the Lawrenceville Nationals. After that, Quackenbush raced the car most enthusiastically for the following 12 months, competing at events such as the Elkhart Lake Sprint (second) the Lake Erie GP (first) and the Road America Six Hours (second in class). But during another Road America event, the hard-pressed engine finally gave up the ghost. Ferrari supplied a correct replacement – which has remained in the car ever since – enabling Quackenbush and fellow drivers Dick Hogue and Graham Shaw to carry on competing in the beloved 500 TR for a further two years before it was sold to a new owner in Canada. The car remained relatively dormant for the next 20 years before being treated to a high-quality body restoration by noted New York State Ferrari specialist Tom Selby of Grand Prix SSR, with a full mechanical rebuild being carried out in 1984-85 by top-flight Denver engineer Mike Depudja. By 1999, however, the 500 TR had come full circle, ending up back in Italy where it emerged from its long but temporary retirement to resume a hectic competition schedule that subsequently saw it take part in no fewer than seven editions of the Mille Miglia, as well as the Oldtimer Grand Prix at the Nurburgring and the Maserati Ferrari Historic Challenge at Mugello. After a full engine rebuild last year by Ital-Auto of Koengen, Germany, this remarkable warrior is now being offered by Mechatronik in full running and race-ready condition.

Mechatronik



mechatronik

Titel Herr
Vorname Pascal
Last name Stephan
Stuifenstraße 54
74385 Pleidelsheim
Deutschland

Telefonnummer +49-7144998210

<http://www.mechatronik.de>

<https://www.classicdriver.com/de/car/ferrari/500-tr/1956/837418>

© Classic Driver. All rights reserved.