

MINI Auto

Revista para el coleccionista

Núm. 140 6 € (inc. IVA) - www.revistasprofesionales.com



Bentley Mulsanne
Minichamps 1:43



Volkswagen Golf VI GTI
Schuco 1:43

MINI COOPER CABRIO

Kyosho 1:18



Ferrari 250 Testa Rossa y 250 GT SWB Competizione CMC 1:18

Y además

- Mercedes Benz SLS AMG - Maisto 1:18
- Peugeot 306 S16 - Otto Mobile 1:18
- Peugeot 5008 - Norev 1:43
- Nissan Juke - J-Collection 1:43
- CAT AP655D/CAT AP600D - Norscot 1:50
- Mercedes 220D Lang - Starmada 1:87



FERRARI 250 GT / FERRARI 250 TESTA ROSSA



por Fede García / Fotografías M.A.



La magia a escala del V12 de Maranello

Las creaciones de CMC suelen causar un gran impacto entre los coleccionistas no sólo por la calidad de la reproducción, sino también por la extraordinaria cantidad de piezas y pequeños detalles que se pueden ir descubriendo.

Los dos Ferrari que os presentamos en este artículo no son la excepción. El 250 Testa Rossa suma 1.638 piezas, y el 250GT SWB lo conforman más de 1.100. Pero como ya he comentado en alguna otra ocasión al analizar otros modelos de este fabricante, cuando al abrir el embalaje descubrimos pequeñas herramientas ya podemos empezar a imaginar lo que nos espera cuando desmontemos algunas de sus partes. Seguro que será un auténtico placer para nuestros sentidos.

El 250 Testa Rossa

Este Ferrari, denominado en este caso como "Pontoon Fender" (en alusión a las formas de su frontal, con los guardabarros separados del morro), lo podría calificar si funcionase como una auténtica pieza de relojería, pero como no es el caso lo calificaré simplemente de obra de arte. Tanto su aspecto exterior, fiel en todos sus detalles,



Los asientos de piel y volante de madera son lo más visible del habitáculo, pero si nos detenemos a examinarlo en profundidad descubriremos multitud de pequeños detalles.

como sus entrañas, a las que podremos acceder gracias a las pinzas que CMC nos suministra, nos sorprenderán de forma constante y sin medida.

Su habitáculo, con el aspecto espartano de los Sport de la época, nos muestra todos los detalles del original, desde





Debajo del salpicadero descubrimos todo el cableado, tremendamente realista. Sólo faltaría que funcionara.

las pequeñas palancas que accionaban los relojes de la instrumentación, al volante de madera, pasando por la rejilla metálica de la caja de cambios con un pequeña palanquita de acero que servía para

no engranar de forma accidental la marcha atrás. Los fusibles y el sistema eléctrico bajo la guantera del copiloto, o el fiel aspecto de los asientos, son otros de los componentes que rozan la perfección. Pero es cuando cogemos las pinzas para abrir los asideros de seguridad de los capós delantero y posterior; cuando la cosa es todavía mejor. Bajo el capó posterior, más sencillo de abrir; nos aparece el depósito de combustible con boca operativa y la rueda de recambio, atada con una correa de seguridad de cuero a la que no le falta la hebilla. Para liberar el capó delantero hay que desabrochar las correas de seguridad de cuero, cuyas hebillas tendremos que manipular con extremo cuidado con las pinzas, y seguidamente separar los asideros metálicos. Ante nosotros quedará el precioso motor V12 con las tapas de las válvulas en color rojo y sus seis carburadores dobles Webber. Pero eso no es todo, pues se han reproducido todos, y repito ¡todos! los elementos que circundan al motor: tubos de acero, cables eléctricos, la barra de la dirección, la batería, las dos bocas de entrada del aceite, el radiador y los tubos del agua para la refrigeración... y no sigo porque seguro que me dejo algo.



Si aflojamos la palomilla de las llantas podremos sacarlas y ver los frenos de tambor.

Bellos y veloces

Aprovechando la presentación conjunta por parte de CMC del Ferrari 250 "Testa Rossa" de 1958 y del 250GT Berlinetta passo corto (SWB) Competizione de Le Mans 1961 me gustaría resumiros lo que se llegó a crear por aquellos años en Maranello a partir del mismo propulsor V12 que creó Colombo y que empujó a un sinfín de modelos míticos del Cavallino.

Como casi todos los deportivos que salieron de la casa italiana a lo largo de su primera década de existencia, estos dos Ferrari destacaron sobremedida por su belleza y sus victorias. El primero, un Sport-Prototipo a la vieja usanza, fue dibujado por el lápiz del genial carrocerero Sergio Scaglietti en 1957 por encargo directo del viejo Enzo Ferrari. Pero conozcamos qué ocurrió para que naciera el mítico 250 "Testa Rosa", un nombre que estaba predestinado a entrar en la leyenda por sus increíbles prestaciones, sus victorias y su preciosa e irrepetible silueta.



El Testa Rossa, denominado así por tener las tapas de las válvulas de su motor pintadas de rojo, fue creado según la intuición del "Comendatore". Mientras la mayoría de escuderías que participaban por el Campeonato del Mundo de Marcas, siguieron en 1957 una imparable carrera hacia cilindradas y potencias cada vez mayores (el reglamento no ponía ningún límite al respecto), Ferrari advirtió que los coches se estaban haciendo cada vez más rápidos y peligrosos. La tragedia ocurrida en Le Mans en 1955 con más de 80 muertos, estaba aún muy fresca en la memoria de todos, pero las marcas automovilísticas no parecían pensar en ello, salvo Aston Martin, que creó un tres litros ligero y maniobrable, y Ferrari, que puso a punto un nuevo Sport cuyo motor tres litros V12 derivaba directamente del 250 GT Competizione.

En realidad, la única similitud con el motor de la berlina era su cilindrada, ya que el del nuevo Sport era más compacto y refinado, y los seis carburadores Webber de doble cuerpo que lo alimentaban le permitían alcanzar una potencia máxima de 300CV. En cambio, el chasis y el cuerpo del vehículo eran muy parecidos al de su antecesor; el 500 TRC, con la diferencia de que el paso fue alargado para dar cobijo al motor.

La primera unidad terminada en 1957 fue desarrollada en secreto y probada por un equipo privado. El "Temple Buell Team" norteamericano se desplazó a Nürburgring para llevar a cabo las pruebas, aunque todos los pilotos oficiales de Ferrari dieron alguna vuelta con el coche. Los resultados obtenidos no se anunciaron de modo oficial para no despertar la curiosidad de la competencia, si bien fueron tan prometedores que esta primera unidad fue inscrita por Maranello en las 24h de Le Mans con el nombre de 128 MMC, con Gendebien y Trintignant al volante. Una rotura del motor le obli-

gó a abandonar; pero hasta ese momento el Testa Rossa mostró un gran potencial, lo que unido a la decisión de las autoridades deportivas de reducir a tres litros la cilindrada máxima de los Sport para la temporada 1958, demostró una vez más que Enzo Ferrari había acertado en sus previsiones.

Cuando el Testa Rossa fue presentado en la cita anual con la prensa lo que más sorprendió fue su nueva carrocería, ya que aunque parecía un Sport, en realidad tenía una apariencia más cercana a la de un monoplaza, con las ruedas semicubiertas y los guardabarros despegados del morro para refrigerar mucho mejor los enormes tambores de los frenos.

Su frontal terminado en una boca ovalada permitía una mejor aerodinámica, mientras que la parte trasera tenía una cola huidiza, definida por dos aletas en las que se encontraban los pilotos traseros.

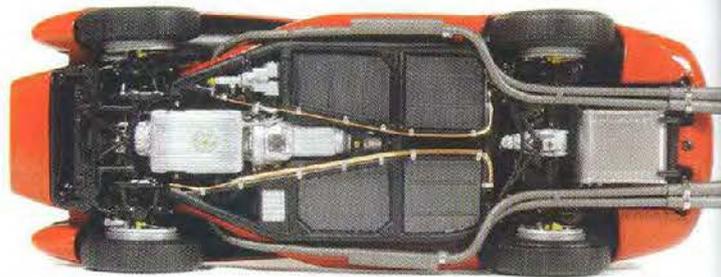
Desde el comienzo de la temporada el Testa Rossa disfrutó de la perfecta puesta a punto llevada a cabo durante el año anterior; lo que lo hizo prácticamente invencible. En los 1.000 Km de Buenos Aires se presentaron tres coches oficiales que se harían con las dos primeras posiciones, mientras que el tercero se retiró por accidente. Los ganadores, Hill y Collins, repitieron la hazaña en Sebring, seguidos de nuevo por Musso y Gendebien. Estos dos últimos se desquitarían pocas semanas después al lograr la victoria en la Targa Florio con los coches renovados en el morro (los guardabarros ya no estaban separados de la carrocería, para mejorar su aerodinámica, y los frenos estaban mejor ventilados por dos aberturas frontales situadas a los lados). Cuatro coches y ocho pilotos fueron enviados a Nürburgring, pero en esta ocasión se encontraron a un Stirling Moss en perfecta forma y, siendo gran conocedor del viejo "Ring" como era les venció con su Aston Martin. Pero detrás de él llegaron los cuatro Ferrari. Con todos estos resultados acumulados, Maranello ya había logrado el título, pero la cita de Le Mans era demasiado importante para dejarla escapar; sobre todo desde el punto de imagen.

Tres Testa Rossa oficiales y nada menos que siete no oficiales tomaron la salida, pero pocos llegaron al final. Entre ellos estuvo el de Phil Hill y Olivier Gendebien, en su primera victoria en la prueba francesa. A pesar de los éxitos de la Scuderia la temporada tendría un final triste debido a los accidentes en que perdieron la vida Luigi Musso y Peter Collins, un final amargo para un campeonato conquistado con tanta superioridad.

Ferrari 250 GT SWB

El segundo Ferrari que nos ocupa fue un Gran Turismo en toda su expresión, fruto de la evolución y puesta al día del 250GT Berlinetta LWB Competizione de paso largo, que en 1959 llegaba al final de su larga y victoriosa trayectoria. Había llegado la hora del cambio, ya que los ágiles coches ingleses y los pequeños Porsche, superaban sin dificultades a los Ferrari que ni siquiera con las mejoras introducidas en la segunda mitad de la temporada lograrían revertir los resultados, aunque en realidad estos cambios y mejoras fueron un "ensayo general" del nuevo modelo que nacería poco después en Maranello.

Un equipo formado por Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti y Mauro Forghieri, realizó el nuevo Ferrari, que se distinguía de su antecesor por su paso corto entre ejes, reducido de 2,6 a 2,4 metros. Su carrocería, obra de una Pininfarina particularmente inspirada, era muy parecida a la utilizada en los últimos LWB, pero gracias a su menor distancia entre sus ejes, adqui-



Al girar el Testa Rossa veremos, entre otros, los brazos de las suspensiones, el eje De Dion del tren posterior y la transmisión.



Debajo de esta trampilla encontramos el tapón del depósito de combustible. También se puede abrir. La observación del V12 nos puede llevar todo el tiempo que queramos. No faltan detalles por reproducir. Tras el depósito de gasolina se aloja la rueda de repuesto, sujeta con su correa de cuero.

Salimos de su interior a recobrar el aliento y nos centramos en las ruedas, pero veo que las sorpresas no van a terminar. Vuelvo a coger aire, miro las preciosas llantas Borrani y se me pasa por la cabeza intentar manipular la palomilla central de la rueda. Gira, se separa, quito la rueda y fascinado descubro los frenos de tambor. A continuación se me ocurre girar el coche para observarlo por debajo, y esto sí que me deja sin palabras. Tengo ante mí los secretos de esta "bella machina", desde los brazos de las suspensiones o el eje De Dion del tren posterior a la transmisión, pasando por los tubos metálicos de la ga-





La placa metálica que cubre el motor ayudaba a la admisión de aire de los tres carburadores. El maletero queda completamente ocupado por la rueda de repuesto y el depósito de gasolina.



El volante de madera y los relojes son los protagonistas del habitáculo.

solina que van del depósito de combustible al motor, y otros muchos elementos que ya no os cuento para que vosotros mismos podáis descubrirlos. Como consejo, si os compráis este modelo y lo ponéis en una urna de metalacrilato ponedlo ligeramente levantado de un lado y con el suelo de cristal, ya veréis porque os lo digo.



ría una elegancia irresistible, aunque la parte más lograda sin lugar a dudas, fue su trasera, mucho más redondeada. En el chasis se logró mayor rigidez y se optimizó el reparto de pesos, lo que mejoró notablemente el comportamiento al llevarlo al límite. Otra importante novedad fueron los frenos de disco fabricados por Dunlop, en lugar de los obsoletos de tambor. Las suspensiones eran idénticas a las del LWB, así como los ejes delantero y trasero. En cambio su motor sí fue muy distinto, y aunque conservaba la arquitectura y las medidas de su antecesor, adoptó una serie de detalles procedentes del Testa Rossa, especialmente en la alimentación y en el sistema de descarga. La potencia oscilaba entre los 260 y los 280CV, con un óptimo suministro en todos los regímenes.

Había nacido el 250 GT Berlinetta passo corto (SWB) Competizione. Su presentación tuvo lugar en el Salón de París en octubre de 1959, con gran éxito y aceptación entre los aficionados, pero fue entre los pilotos que acudieron a la cita parisina, donde los pedidos empezaron a formalizarse rapidísimamente. El 250GT SWB se veía un coche ganador y todos los equipos deseaban tener uno en sus filas para iniciar la temporada de 1960, convirtiendo a este Ferrari en el GT de más éxito, tanto en pista como en carretera. Le Mans, Tour de France, Targa Florio, Tourist Trophy, son sólo algunas de las pruebas en donde dominaron los 250 GT SWB, hasta que fue sustituido por el 250 GTO en 1962, por más que muchos pilotos siguieron utilizándolo durante mucho tiempo en carreras con resultados muy notables.

Como hemos visto, ambos modelos surgieron en su momento por las necesidades imperiosas de Ferrari de estar siem-

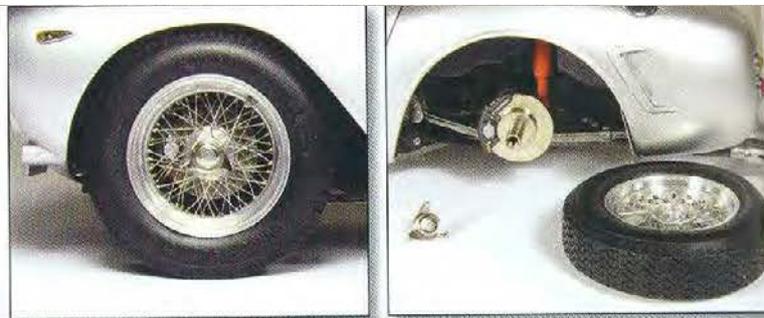
pre delante en toda clase de competiciones. Y su motor V12 de tres litros, conocido como 250, empujó desde su aparición en 1952, a un sinfín de modelos y versiones a lo largo de más de 10 años; desde los primeros 250S y los innumerables 250 GT en todas sus versiones, tanto de calle como de circuito, hasta los Testa Rossa de Sport (ganadores en Le Mans en 1958, 1960 y 1961), pasando por los míticos 250P y 250 GTO, y los lujosos y casi "sensuales" 250 GT Spider California y 250 GT Lusso. En todos ellos se sentía su potencia y versatilidad, gracias a su constante puesta al día por parte de los ingenieros de Ferrari. Por este motivo, y sin temor a equivocarnos, podríamos calificar a este tres litros V12 de Ferrari como uno de los mejores propulsores de todos los tiempos.



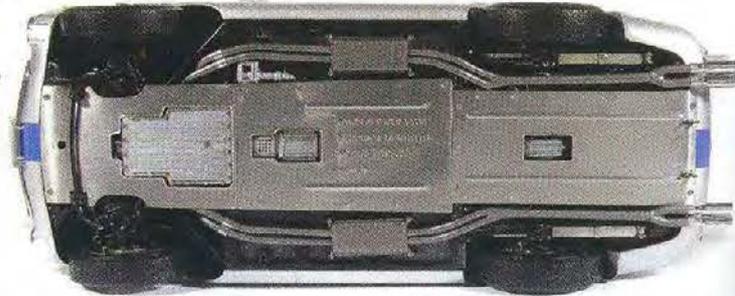
El 250 GT SWB

El segundo Ferrari no incluye destornillador; y la verdad es que no le hace falta. Es una pieza tan bien realizada que con ir abriendo sus puertas y capós tendremos más que de sobras. Este modelo de CMC reproduce con toda fidelidad al Ferrari 250 GT Berlinetta passo corto Competizione (chasis s/n 2689), que con el dorsal nº14 logró la victoria en la categoría GT en las 24h de Le Mans de 1961, con Noblet y Guichet al volante. Y no solo eso, sino que se clasificó tercero de la clasificación final, sólo superado por los dos Ferrari 250 Testa Rossa, el de Hill y Gendebien (nº10) y el de Mairesse y Parkes (nº11). Así pues, si le sumamos la clasificación de nuestro GT, el resultado final podríamos considerarlo como un triplete para Ferrari.

Bajo mi punto de vista, este 250 GT tiene una de las decoraciones más elegantes de todas las que se han visto en Le Mans. Su color gris metalizado, cruzado por una línea en color azul francés "Gordini", le confiere una belleza superlativa acrecentada por sus cuatro llantas metálicas Borrani, que también podemos desmontar para examinar de cerca los frenos de disco. Al abrir sus puertas, entenderemos la elegante simplicidad de los deportivos de entonces, equipados al máximo con todo lo necesario y eliminando todo lo superfluo. Sus asientos azules nos invitan a sentarnos, aunque su tamaño nos lo impida. Su volante de madera con tres radios metálicos, esconde tras de sí los distintos relojes y junto a ellos, a mano derecha, una fi-



Frenos de disco tras las llantas Borrani del 250 GT.



Los bajos carenados del 250 GT no muestran tantos detalles como en el Testa Rossa.

de indicadores de la temperatura del agua y del aceite. Las puertas son de lo más espartano, y solo el cable de acero para abrirlas desde dentro y la correa de cuero para ayudarnos a subir los cristales, nos recuerdan que estamos ante un pura sangre de carreras.

Al abrir el maletero aparece el depósito de 130 litros de combustible y la rueda de recambio. La boca del combustible exterior, situada sobre la rueda posterior izquierda, también es operativa. Y es momento de abrir el capó delantero para admirar otro motor V12 de tres litros, en este coche con sus tres carburadores dobles Weber escondidos bajo una placa metálica que ayudaba a respirar al sistema de admisión. Junto a la mecánica, todos los detalles: tubos de combustible, cables eléctricos, batería, etcétera.

Por debajo, y como este Ferrari se concibió en su momento como un vehículo carenado, no quedan tantas cosas a la vista que podamos disfrutar; pero lo poco que es visible es sencillamente magnífico. Por último, cuando lo asentamos de nuevo al suelo descubrimos al presionar sobre él que las suspensiones son operativas. Era lógico que este detalle no se les escapase a la gente de CMC. En definitiva, no puedo más que decir que los Ferrari que os hemos presentado son sencillamente magníficos. Dos obras de arte que merecen llevar sin ninguna duda, tanto las tres siglas de la marca que los fabrica, como las propias de la casa Ferrari que les otorga su licencia, por su grandísima calidad de su reproducción.

Referencia	Modelo
M-071	Ferrari 250 Testa Rossa Pontoon Fender (1958)
M-79	Ferrari 250 GT Berlinetta passo corto Competizione Le Mans 1961

