

## Historique en français

## Historical background in English

# Aston Martin DBR1 24 Heures du Mans 1959

N°4 pilotée par / driven by Stirling Moss & Jack Fairman  
(Abandon 6ème heure – retirement after 6 hours)

N° 5 pilotée par / driven by Roy Salvadori & Carroll Shelby  
(Gagnante – Winner  
& 3<sup>ème</sup> à l'indice de rendement énergétique)

N°6 pilotée par Maurice Trintignant & Paul Frère  
(2<sup>ème</sup> place – 2<sup>nd</sup> place)

17.05.2022

# Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

## Aston Martin DBR1 24 Heures du Mans 1959

Cinquante 24 Heures du Mans 1923-1982

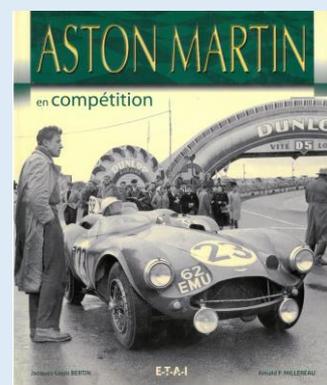
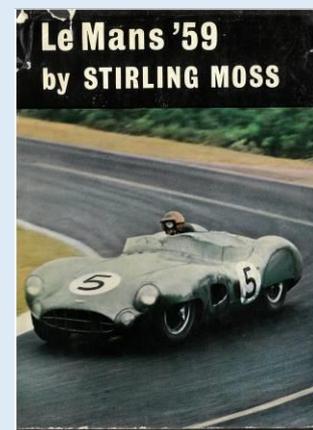
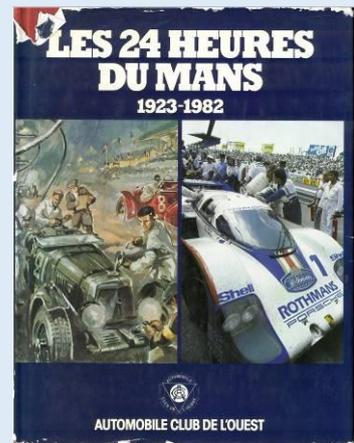
Christian Moity – Jean-Marc Teissedre & Didier Brailon  
Editions PUBLI INTER

Le Mans '59 by Stirling Moss

Edited with photographs by Maxwell Boyd

Aston Martin en compétition

Jean-Louis Bertin – Arnaud P. Millereau  
E.T.A.I



# Historique en français

Aston Martin vient pour la première fois au Mans en 1928 mais jusqu'en 1939 la marque ne s'illustrera dans l'épreuve qu'avec des fortunes diverses sans jamais jeter l'éponge.

A partir de 1949 elle lance un ambitieux programme de compétition qui connaîtra son apogée en 1959 !

La DBR1 pour David Brown Racing naît en 1956 pour succéder à la DB3S devenue trop lourde. Elle est le fruit du travail d'un seul homme : Ted Cutting. Il conçoit le premier châssis tubulaire sur lequel sont soudés des panneaux d'aluminium. La calandre avant en forme de gueule de requin est remplacée l'année suivante par une bouche ovale qui se marie très bien aux autres courbes et rondeurs du modèle. En 1957, la nouvelle DBR2 ne tient pas ses promesses pour la victoire à la distance. En 1958, John Wyer entre dans la danse et propose à David Brown une stratégie d'unité de moyens, en focalisant sur les performances de la DBR1. Avec cette stratégie, Stirling Moss et Jack Brabham remporte les 1000 Km du Nürburgring : de bon augure pour l'épreuve mancelle qui ne se passe pas du tout comme souhaitée mais la marque de Feltham termine inespérément 2<sup>ème</sup> avec une vieille DB3S dont ce sera d'ailleurs la dernière apparition au Mans.

David Brown, dépité par les places d'honneur obtenues par la marque en endurance se lance en Formule 1 avec la conception de la DBR4 dont l'aventure tourne court entre retards, contre-performances et abandons. Mais les moyens engagés en F1 sont autant d'économies à faire en Endurance. Une seule DBR1 participe donc aux 12 Heures de Sebring et abandonne. Une seule aussi aux 1000 km du Nürburgring où là le miracle se produit avec la victoire de Stirling Moss qui remporte pour la 3<sup>ème</sup> fois consécutive cette difficile épreuve mais pour la première fois pour Aston.

Les 24 Heures du Mans de 1959 sont la seule épreuve de l'année pour laquelle David Brown s'incline devant John Wyer et déroge à son principe en acceptant d'engager 3 DBR1 et une GT privée.

C'est encore l'heureuse époque où les voitures et les équipes qui sont hébergées à la Chartre-sur-le-Loir font le trajet jusqu'au Mans par la route. Les DBR1 du Mans sont caractérisées par leurs modifications aérodynamiques décidées et obtenues à la suite du mois d'avril.

- Présence d'un tendelet (couvre-caisse ou tonneau cover) en plastique transparent recouvrant la place du passager
- Fixation de 2 bavolets (« wheelcovers ») en forme de demi-lunes démontables occultant les roues arrière
- Augmentation du galbe des ailes avant couvrant partiellement les passages de roue.

Tout cela en vue d'améliorer la vitesse de pointe sur la ligne droite des Hunaudières de 10 à 15 km/h pour atteindre les 270 km/h.

Les Ferrari 250TR en raison de leur puissance supérieure sont les grandes favorites de cette édition avec une avance de 18 secondes au tour. Sauf que les résultats d'avril ne tenaient pas compte du fait que les Aston n'avaient pas donné leur maximum contrairement aux Ferrari... et c'était sans compter sur la stratégie adoptée par les équipages de l'usine anglaise pour user et conduire à la faute les pilotes Ferrari.

Stratégie qui porte rapidement ses fruits lorsque Stirling Moss qui prend le départ, joue le lièvre et l'équipage Trintignant / Frère sur la n°6 reste en position d'attente à un tour. Les adversaires tombent comme des mouches : sur les 3 Ferrari 250TR officielles engagées, la n°15 de Da Silva Ramos s'immobilise la première.

La n°12 de Behra / Gurney, survoltés, bat le record du tour en 4'00''9 soit 201.161 km/h et prend la tête de la course laissée par l'abandon prévisible de l'Aston n°6 de Moss / Fairman jusqu'au quart de celle-ci. Elle jette l'éponge au 129<sup>ème</sup> tour sur casse de transmission.

La Ferrari n°14 de Gendebien / Hill tente de résister et passe à l'attaque pour déloger l'Aston n°5 de Salvadori / Shelby de la première place avant la mi-course. Pendant la nuit, la n°5 de Salvadori échappe de peu à l'abandon quand un décapage est tardivement diagnostiqué. Mais c'est une surchauffe dans la vingtième heure de course qui contraint la Ferrari à l'abandon et laisse le champ libre aux 2 Aston DBR1 restantes qui terminent dans le même tour. Seules 13 voitures terminent la course sur les 53 au départ.

Aston Martin remporte cette année-là les 2 premières places des 24 Heures du Mans et le titre de champion du Monde des voitures de sport.

# Historical background in English

Aston Martin came for the first time to Le Mans in 1928 but until 1939 the brand will only stand out in the event with various fortunes without ever throwing in the towel.

From 1949 it launched an ambitious competition program that will reach its peak in 1959!

The DBR1 for David Brown Racing was developed in 1956 to replace the DB3S which became too heavy. It is the result of the work of only one man: Ted Cutting. He designed the first tubular frame on which aluminum panels are welded. The year after, the front grille in the shape of a shark's mouth is replaced by an oval mouth that suits other curves and roundness of the model. In 1957, the new DBR2 did not keep its promises for victory in the distance. In 1958, John Wyer entered the dance and proposed to David Brown a strategy of unity of means, focusing on the performances of the DBR1. With this strategy, Stirling Moss and Jack Brabham won the 1000 km of the Nürburgring: this bodes well for LeMans race, which is however not going as planned at all. The Feltham brand wins the unexpected 2nd place with an old DB3S whose will be the last appearance at Le Mans.

David Brown, disappointed by the places of honor obtained by his cars in endurance racing, launches in Formula 1 with the design of the DBR4 whose adventure turns short between delays, underperformance and retirements. But the means involved in F1 are as many savings to make in Endurance. Only one DBR1 thus participates in the 12 Hours of Sebring and gives up. Only one also in the 1000 km of the Nürburgring where the miracle happens with the victory of Stirling Moss who wins for the 3rd consecutive time this difficult race but for the first time for Aston.

The 1959 24 Hours of Le Mans were the only event of the year for which David Brown lost to John Wyer and deviated from his principle by agreeing to enter 3 DBR1 and a private GT.

This is still the happy time when the cars and teams that are hosted at Chartre-sur-le-Loir and make the trip to Le Mans by road. The Le Mans DBR1 are characterized by their aerodynamic modifications decided and obtained after April.

- A clear plastic strap (cover or cover) covering the passenger seat
- Mounting of 2 wheel covers in the form of removable half-moons obscuring the rear wheels
- Increased front wing curve partially covering wheel arches.

All this in order to improve the top speed on the straight line of the Hunaudières from 10 to 15 km/h to reach 270 km/h.

The Ferrari 250TR because of their superior power are the favorites of this edition with an 18 second lap lead. Except that the April results did not take into account the fact that the Astons had not given their maximum, unlike the Ferraris... and it was without counting on the strategy adopted by the English factory team to wear out and lead to the fault of the Ferrari drivers.

A strategy that quickly pays off when Stirling Moss takes the start, plays the hare and the Trintignant/Frère team on number 6 remains in a stand-by position one lap behind. The competitors fell like flies: out of the 3 official Ferrari 250TR cars entered, Da Silva Ramos' number 15 stopped first.

The number 12 of Behra / Gurney, overexcited, beats the lap record in 4'00'9 or 201.161 km/h and takes the lead of the race left by the foreseeable retirement of the Aston Martin n°6 of Moss / Fairman. After 6 hour racing, it throws in the towel in the 129th lap on transmission breakage.

Until mid-race, the Gendebien/Hill Ferrari No.14 tried to resist and went on the attack to dislodge the Aston No.5 from Salvadori/Shelby from the head. During the night, the number 5 of Salvadori barely escapes retirement when a discharge is late diagnosed. But it was overheating in the 20<sup>th</sup> hour of the race that forced the Ferrari to retire and gave way to the remaining 2 Aston DBR1 which finished in the same lap. Only 13 cars finished out of 53 at the start.

In 1959 Aston Martin won the first two places of the 24 Hours of Le Mans and the title of World Champion of Sports Cars.