

Historique en français

Historical background in English

Aston Martin DBR1 1000 Km Nürburgring 1959

N°1 pilotée par / driven by Stirling Moss & Jack Fairman
Winner

31.07.2024

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Aston Martin DBR1
1000km Nürburgring 1959

Aston Martin en compétition

Jean-Louis Bertin – Arnald P. Millereau

E.T.A.I

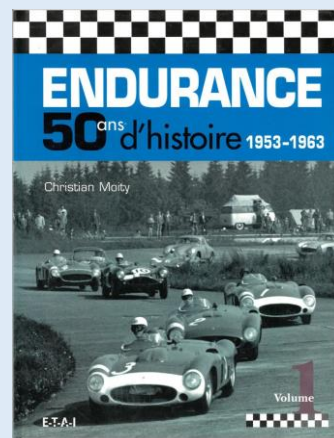
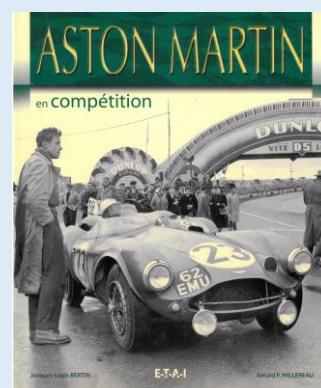
ISBN 978-2-7268-8871-1

Endurance 50 ans d'histoire 1953-1963 – Vol. I

Christian Moity

E.T.A.I

ISBN 978-726-885963



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.

En 1959, 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 le 21 mars et abandonne. Aston décide donc de ne pas se déplacer à la Targa Florio du 24 mai. Mais trois semaines avant les 24 Heures du Mans, Stirling Moss propose donc à John Wyer d'engager la DBR1 aux 1000 km du Nürburing en payant personnellement les frais de ce déplacement impromptu.

Bien que le public soit tout acquis à l'équipe locale Porsche, exceptionnellement leader du championnat, Ferrari souhaite se refaire suite à son échec à la Targa Florio, le pari de la venue in extremis d'Aston semble quelque peu hasardeux, d'autant plus qu'il faut utiliser le mulot, châssis n°1, né en 1956 et qui par souci d'économie a été transporté en même temps que les Aston F1 pour Zandvoort une semaine avant le départ des 1000 km.

Pour l'occasion la place du passager est débarrassée du tendelet habituel et les retours du pare-brise latéraux sont supprimés. En raison des fortes chaleurs prévues, Moss se soucie particulièrement de l'aération dans l'habitacle et du refroidissement des freins.

Le départ type LeMans encore en vigueur en 1959 au Nürburgring est à l'avantage de Stirling Moss qui passe le premier tour avec 14'' d'avance sur le Ferrari n°5 de Dan Gurney. Mais la lutte est dure pour le pilote britannique qui est associé à son ami Jack Fairman qui lui donne du fil à retordre. A la fin du 17^{ème} tour l'Aston n°1 mène avec 5'20'' devant la Ferrari n°4 de Hill-Gendebien. Moss cède alors le volant à son coéquipier qui se retrouve suite à une averse à cheval sur un talus dans le 23^{ème} tour. Fairman parvient tant bien que mal à rentrer au stand. Moss repart ensuite en 4^{ème} position et réussit en 6 tours à récupérer sa place de leader. Le respect du temps de conduite individuelle l'oblige à céder de nouveau son volant, et Fairman fait de son mieux mais l'assaut des Ferrari est rude.

Quant Moss reprend le volant au 35^{ème} tour, il lui faut reprendre la poursuite des Ferrari qui ne veulent pas laisser leurs places durement acquises. 19'' de retard se convertissent à son volant en 41'' d'avance à l'arrivée.

Moss s'octroie la victoire en 7h33, la troisième consécutive sur le circuit allemand pour le pilote anglais et première pour Aston Martin.

Cette victoire est de bon augure pour l'épreuve mancelle... puisqu' Aston Martin remporte les deux premières places ainsi que le titre de Champion du Monde.

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.

In 1959 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 therefore participates in the 12 Hours of Sebring on 21 March and gives up. Aston consequently decides not to go to the Targa Florio on 24 May. But three weeks before the 24 Hours of Le Mans, Stirling Moss proposes to John Wyer to enter the DBR1 at the 1000 km of the Nürburing by paying personally the costs of this unexpected trip.

Although the public is all acquired by the local team Porsche, exceptionally leader of the championship, Ferrari wishes to be remade following his failure at the Targa Florio, the bet of the coming in extremis of Aston seems somewhat hasty, especially since it is necessary to use the mule, chassis number 1, born in 1956 and which for economic reasons is transported at the same time as the Aston F1 to Zandvoort one week before the 1000 km start.

For this occasion the passenger seat is freed from the usual tonneau cover and the side windshield returns are removed. Due to the expected high temperatures, Moss is particularly concerned with ventilation in the cockpit and cooling of the brakes.

The LeMans start still in force in 1959 at the Nürburgring is to the advantage of Stirling Moss who passes the first lap with 14' of advance on the Ferrari n°5 of Dan Gurney. But the fight is tough for the British driver who is associated with his friend Jack Fairman who gives him a hard time. At the end of lap 17, Aston #1 leads with 5'20" ahead of Hill-Gendebien's #4 Ferrari. Moss then gives the wheel to his teammate who is after a rain on a slope in the 23rd lap. Fairman barely makes it back to the pit. Moss then returns in 4th position and manages to regain his place as leader in 6 laps. The respect of individual driving time forces him to give up his steering wheel again, and Fairman does his best but the assault of the Ferraris is hard.

When Moss takes the wheel on lap 35, he must resume the pursuit of the Ferraris who do not want to leave their hard-won places. 19' delay is converted to 41' in advance of arrival.

Moss takes the victory in 7h33mn, the third time in a row on the German circuit for him and first one for Aston Martin.

This victory bodes well for the LeMans event... 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.