

32

ASTON MARTIN DBR1

24 Heures du Mans 1959



Carroll Shelby



Stirling Moss



Maurice Trintignant

Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane
Châssis / Chassis : ABS injecté / injected ABS
Jantes / Rims : 2 jantes alu à l'arrière avec vis M2
2 Aluminum rims with M2 screw at the rear
Moteur / Engine : En ligne à l'avant / Front inline
Couronne / Crown : Corona offset Z23 Bz LMM
Tresses en cuivre / copper braids
Poids / Weight : 86 g



Historique / Historical background :

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. Dès 1957 la calandre ovale qui se marie très bien aux autres courbes et rondeurs du modèle est définitivement adoptée. 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 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^{ème} fois consécutive cette difficile épreuve. Les 24 Heures du Mans de 1959 sont la seule épreuve de l'année pour laquelle David Brown déroge à son principe en acceptant d'engager 3 DBR1 et une GT privée.

Les DBR1 du Mans sont caractérisées par leurs modifications aérodynamiques décidées et obtenues à la suite du mois d'avril.

- Présence d'un tendelet (tonneau cover) en plastique transparent recouvrant la place du passager
- Fixation de 2 bavolets (« wheel covers ») 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 mais la stratégie adoptée dès le début de course qui consiste à envoyer l'équipage Stirling Moss aux avant-postes pour user et conduire à la faute leurs adversaires porte ses fruits. Sur les 3 Ferrari 250TR officielles engagées, la n°15 de Da Silva Ramos s'immobilise la première, la n°12 jette l'éponge au 129^{ème} tour sur casse de transmission. Quant à la Ferrari n°14 de Gendebien / Hill elle tente bien de résister. Mais une surchauffe dans la vingtième heure de course la contraint à l'abandon et laisse le champ libre aux 2 Aston DBR1 restantes qui terminent dans le même tour.

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 oval shape is definitively adopted and perfectly suits other curves and roundness of the model. 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 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. The 1959 24 Hours of Le Mans were the only event of the year for which David Brown deviated from his principle by agreeing to enter 3 DBR1 and a private GT.

The Le Mans DBR1 are characterized by their aerodynamic modifications decided and obtained after April.

- A clear plastic strap (tonneau 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 but the strategy used from the start which consists in sending the Stirling Moss' team to the front to use and lead to the fault their opponents pays off. Of the 3 official 250TR Ferrari cars entered, Da Silva Ramos' No. 15 retired first, while No. 12 threw in the towel on lap 129 on a breakage of the transmission. As for the Ferrari n°14 from Gendebien / Hill, it tries to resist. But an overheating in the 20th hour of racing forced it to retire and gave way to the 2 remaining Aston DBR1 to finish in the same lap.

Articles associés / Associated items :

Jeu de 4 roues assemblées avec
pneus type Avon pour Aston Martin
DBR1

Set of 4 assembled wheels including
Avon typ tires for Aston Martin
DBR1

SPA132039



132093/4M



132093/5M



132093/6M

