

Hommage à David Brown

LES DB2 DE LA RENAISSANCE

TEXTE : SYLVAIN REISSER PHOTOS : CYRIL DE PLATER (AGENCE PANDA PRESS IMAGE)

Sir David Brown vient de décéder à l'âge de 89 ans. Sans l'action déterminante de cet industriel avisé et passionné, il est vraisemblable que la petite firme Aston Martin n'aurait pas survécu à l'après-guerre. A titre d'hommage posthume, nous vous proposons, de redécouvrir deux prototypes DB2 très singuliers : UMC 66 et UMC 272. Conçus sous la férule de David Brown, ces deux voitures de sport ont connu une carrière des plus mouvementées. Elles existent toujours, nous les avons rencontrées...





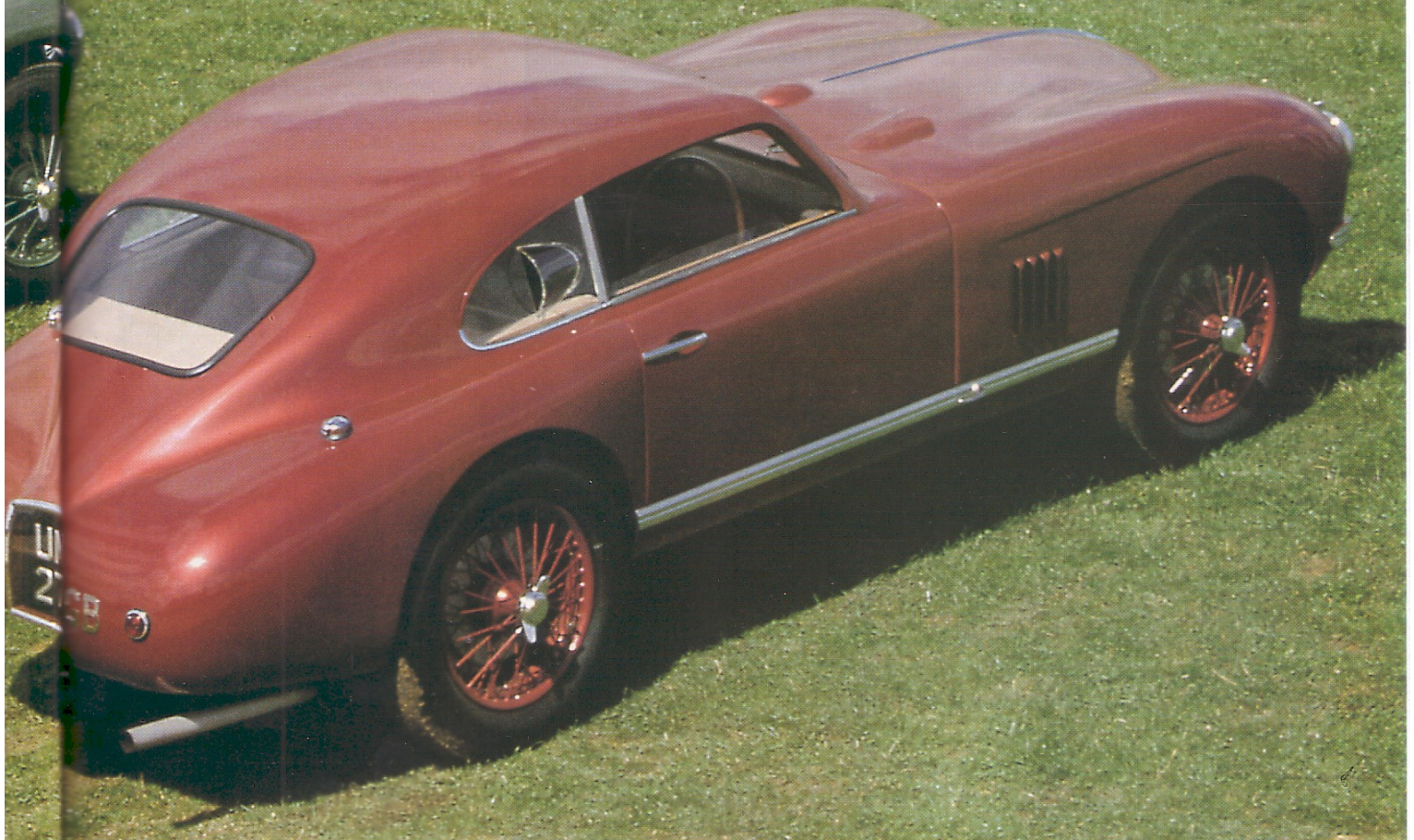
David Brown, un authentique passionné qui ne s'est jamais soucié de "rentabiliser" Aston Martin.



"UMC 272" photographée à l'époque où elle servait de "voiture de fonction" au patron...



...et aujourd'hui, telle que nous l'avons retrouvée à Silverstone.



Aux 24 Heures du Mans 1959, David Brown récoltait enfin les fruits de onze années d'efforts. Mieux qu'une victoire, ce fut un véritable triomphe puisque la victoire de la DBR1 de Salvadori-Shelby allait être confirmée par la deuxième place de Trintignant-Frère (également sur DBR1).

Si "l'ère" David Brown débuta en 1947, la création de la firme d'Aston Martin remonte, elle, à 1922, lorsque Lionel Martin, pilote émérite, décida, en souvenir de sa victoire à la course de côte d'Aston Clinton, d'associer son nom à celui de l'épreuve. Depuis, la firme figurera presque sans interruption au départ de nombreuses épreuves de renommée internationale.

Une nouvelle époque

La fin des hostilités consacra un grand tournant pour la marque. En effet, c'est dans une Angleterre dévastée par la guerre que Gordon Sutherland (qui avait repris les rênes de la firme en 1936), allait être à nouveau confronté à d'insurmontables difficultés financières. Pour sauver Aston Martin, il fallait injecter de nouveaux capitaux. Fin 1946, une annonce parue dans le journal "The Times" proposa donc la firme et tous ses avoirs pour la somme de 20000 £ ! Intervient alors David Brown, un riche industriel avisé qui dirigeait une grande entreprise d'engrenages et de tracteurs. Ce jeune businessman souhaitait justement étendre son influence dans le secteur de l'industrie mécanique. Il se laissa tenter par cette offre alléchante et acquit dans la foulée la firme Lagonda, elle aussi proposée à la vente.

Si le travail ne manquait pas pour relancer les activités de l'usine de Feltham, David Brown pouvait compter sur les compétences de l'ingénieur Claude Hill, excellent motoriste qui avait entrepris le développement d'un curieux prototype – l'Atom – équipé d'un 4 cylindres 2 litres culbuté de 90 chevaux. Utilisé durant les hostilités par Sutherland, le châssis de cet engin singulier allait servir de base aux futurs modèles de la marque. Il s'agissait d'un assemblage de tubes de section rectangulaire porté par quatre ressorts hélicoïdaux. Pour la suspension avant, on avait fait appel aux roues indépendantes et le pont arrière rigide était guidé par des jambes de force et une barre Panhard. Convaincu que la compétition demeurerait la meilleure des publicités pour relancer la marque et le meilleur banc d'essai pour les prototypes, Claude Hill parvint à persuader son nouveau patron de renouer avec les traditions de la firme. Dont acte : Hill se vit confier la lourde tâche de mettre au point le premier modèle de sport qui devait participer aux 24 Heures de Spa 1948.

Sans grand espoir, l'essayeur maison St John Horsfall et son coéquipier Leslie Johnson y présentèrent une Sport 2 litres, revue et cor-

rigée, utilisant le châssis et les suspensions du prototype. Contre toute attente, la voiture remporta l'épreuve devant la Simca Gordini de Scaron-Lucas. Le succès ardennais donna des idées à David Brown qui présenta au Motor Show de Londres, en septembre 1948, outre une Spa Replica (réplique du modèle sport Spa/49/1), un coupé et un cabriolet DB1 ainsi qu'une nouvelle GT 2/3 places équipée du 4 cylindres 1970 cc. En raison d'un prix de vente prohibitif, la Spa Replica sera fabriquée en très peu d'exemplaires et l'on ne vendra que 14 cabriolets de la 2 litres Sport. Il faut bien reconnaître que ces modèles, désignés *a posteriori* "DB1" (DB étant les initiales du patron), étaient pourvus d'une carrosserie fort peu séduisante et que leurs performances n'étaient en rien exceptionnelles, même pour l'époque.

Les sentiers de la gloire

Au demeurant, ces modèles hybrides allaient assurer une nécessaire transition. Fin 1948, Aston Martin s'organise et entre, en effet, dans une nouvelle phase. David Brown crée un service compétition au sein de l'usine et lance l'étude d'un modèle entièrement nouveau, capable de propulser sa firme vers les sommets de la compétition. Pour atteindre cet objectif, le jeune patron d'Aston Martin compte utiliser le superbe 6 cylindres à deux

Allégée au maximum, l'habitacle d'"UMC 66" en dit long sur sa destination première...



"UM6" : une pièce unique. Elle fut la première DB2 équipée du 6 cylindres Lagonda.



arbres à cames en tête dessiné par "Willie" Watson (sous l'égide de W.O. Bentley) qu'il a trouvé dans les cartons de Lagonda. Le rachat de cette firme n'était donc pas le simple fruit du hasard. Peut-être excédé par l'intérêt non dissimulé que le "patron" manifestait à l'égard de ce 6 cylindres développé par Bentley (et plus certainement en raison d'une profonde mésentente technique), Claude Hill choisira de "quitter le navire" à la même époque. Il aura quelque raison de le regretter... Début 1949, trois châssis de DB1 multitubulaires à tubes carrés, fortement inspirés des conceptions de Hill, sont utilisés pour fabriquer trois prototypes, destinés à figurer au départ de la première édition des 24 Heures du Mans d'après-guerre. L'empattement raccourci passe de 2,74 à 2,51 m. Sous la direction de John Eason Gibson, les deux premiers protos seront équipés du 4 cylindres de la Spa Replica tandis que le troisième adoptera le fameux 6 cylindres siglé Bentley. Ces trois voitures (LMA/49/1, LMA/49/2 et LMA/49/3) immatriculées respectivement UMC 64, UMC 65 et UMC 66 recevront une carrosserie moderne et aérodynamique (entièrement en aluminium) dessinée par Frank Feeley. Ancêtres directs de la DB2, ces prototypes doivent leurs origines à la course. Mais, on le verra plus loin, la DB2 "compétition" ne se révélera guère différente de la version de série.

Il s'agit en l'espèce d'un coupé deux portes à deux places, orné d'une bande en aluminium ceinturant les bas de caisse. Le pare-brise était séparé en deux par un montant central et la lunette arrière s'avérait des plus symboliques. Ces premiers modèles préfigurant une série de 411 unités étaient affublés d'une calandre en trois parties inspirée de la DB1 et de grilles de capot latérales qui disparurent rapidement.

UMC 66 / UMC 272 : deux sacrés numéros...

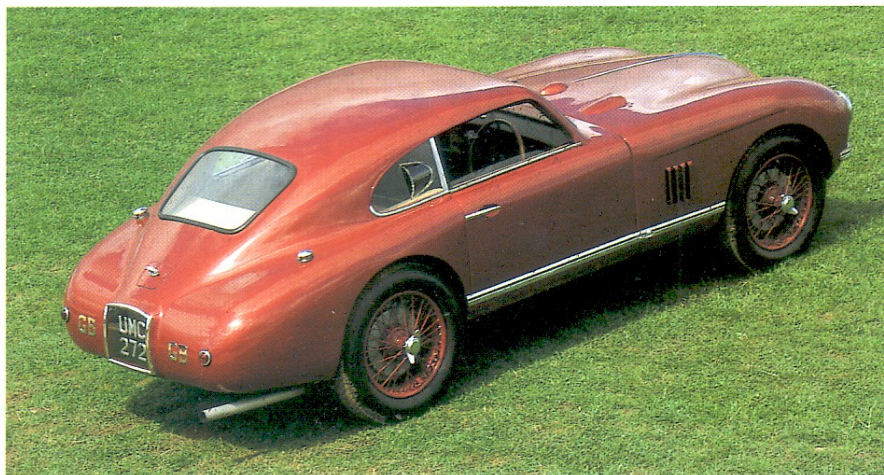
C'est à l'occasion de l'Historic Festival de Silverstone, en juillet dernier, que nous avons retrouvé ces deux grands "ancêtres" des DB2 "compétition" (versions 1950-51-52) qui avaient incidemment servi de banc d'essai aux premiers modèles de série. Marquant le point de départ de l'épopée d'Aston Martin aux 24 Heures du Mans et dans les compétitions internationales, UMC 66 connut une carrière mouvementée et originale. La deuxième 6 cylindres (UMC 272) apparut plus tard dans la saison.

Première Aston équipée du 6 cylindres 2580 cc et véritable précurseur du modèle de série introduit sur le marché en 1950 sous l'appellation "DB2", UMC 66 est une pièce unique. Hâtivement préparée, elle prit le départ des 24 Heures du Mans 1949 avec ses deux cousines à moteur 4 cylindres (UMC 64 et UMC 65). Le résultat ne fut guère brillant. UMC 66, conduite par Johnson-Brackenbury, sera éliminée après six tours, victime de problèmes de refroidissement; UMC 64 (pilotée par T.A.S.O. Mathieson-P. Maréchal) sera détruite au petit matin à Maison-Blanche par Pierre Maréchal qui trouvera, hélas! la mort dans l'accident. Quant à UMC 65 (pilotée par A. Jones et N. Haines), elle terminera à une anonyme septième place après avoir perdu une heure au stand, en proie à des problèmes de démarreur.

Dix ans avant que David Brown ne dame enfin le pion à Ferrari, la 166 MM de Chinetti-Selsdon enlevait la première d'une impressionnante série de victoires des voitures rouges dans la Sarthe...

Les anglaises semblaient décidément préférer le climat des Ardennes: LMA/49/2 et LMA/49/3 s'y montrèrent à leur avantage. Conduite par le même équipage qu'au Mans, UMC 66 se classera troisième, derrière la Ferrari 166 MM (encore elle) de Chinetti-Lucas et la Delage 3 litres de Louveau-Mouche tandis que Lance Macklin et Nick Haines au volant d'UMC 65 décrocheront la cinquième place. Mais la performance de Horsfall au volant d'une ancienne Sport 2 litres classée quatrième infligera une "gifle" morale au team d'usine. Sans remettre en cause les options techniques retenues, David Brown devait néanmoins revoir sa copie de toute urgence...

De fait, un quatrième prototype sera mis en chantier: LML/49/4 immatriculé UMC 272. Ce proto servira au développement des futures versions et, accessoirement, aux déplacements personnels du "boss"... Ayant retrouvé cet exemplaire à Silverstone, l'idée nous est venue de le confronter à UMC 66, sa "prétendue" sœur jumelle...



"UMC 2" 72 terminera une première fois sa carrière dans un ravin, lors de la Tarag Florio. On imagine aisément l'ampleur de la restauration dont elle a fait l'objet par la suite.

1950 : l'année décisive

Si la présentation en grande pompe de la DB2 au Motor Show de New York en avril 1950 marque les débuts de sa mise en production – qui se traduira par un succès sans précédent (pour la firme) –, dans le même temps, le service compétition va s'activer et s'organiser. L'enjeu est important et David Brown a compris la nécessité de mieux s'armer pour riposter à la menace qui pointe à l'horizon: l'arrivée dans la Sarthe de la Jaguar XK 120. Pour parer à cette échéance décisive, il va confier l'activité sportive de la firme à John Wyer. Ce célèbre ingénieur (qui restera chez Aston Martin jusqu'en 1963) a déjà fait ses preuves chez Sunbeam, Solex et Monaco Motors à Watford. Dès son arrivée, il prélève trois nouveaux châssis sur la chaîne de montage de la DB2 dans la perspective du Mans. Ces versions 1950, LML/50/7 (VMF 63), LML/50/8 (VMF 64) et LML/50/9 (VMF 65) bénéficieront des enseignements d'UMC 272, à savoir un circuit de refroidissement entièrement repensé et un traitement moins spartiate de l'habitacle. En attendant la finition de ces DB2, Lance Macklin effectuera de nombreux tests au volant d'UMC 272. Ils déboucheront sur sa participation à l'Inter Europa Cup de Monza le 26 avril où il prendra la seconde place derrière l'Alfa Romeo 2500 de Sanesi et remportera accessoirement le concours d'élégance organisé après la course. Engagé à la Targa Florio début avril, Macklin mettra sa semaine de repos à profit pour peaufiner les réglages du proto et effectuer quelques reconnaissances. Malheureusement, peu après le départ de cette légendaire épreuve routière, UMC 272 terminera son existence dans un ravin. La trace de l'épave se perdra ensuite mais on pense qu'elle est restée en Italie quelques années jusqu'à ce qu'un amateur éclairé la découvre.

Retour à Feltham où John Wyer allait mettre un soin tout particulier à la préparation des trois voitures. Si, sur le papier, Aston Martin

semble bien armé pour tirer son épingle du jeu, l'épisode du Mans débutera mal. A cette époque heureuse où les concurrentes venaient au Mans par la route, Jack Fairman accidentera VMF 65 du côté de Rouen. La DB2, hors d'usage, sera remplacée au pied levé par le "mulet" qui n'était autre qu'UMC 66, le "vieux" proto, condamné à reprendre du service une fois encore. Conformément au règlement, Aston Martin Ltd devra s'acquitter d'une amende de 1 million de francs (de l'époque) pour le changement d'inscription... Peu performante, UMC 66 abandonnera rapidement, laissant aux nouvelles venues le soin de sauver l'honneur. Sans prétendre pouvoir "chatouiller" la Talbot T26 GS de Rosier père et fils (victorieux de cette édition), LML/50/7 conduite par George Abecassis et Lance Macklin se classera cinquième (1^{re} de la classe 3 litres) et première ex-æquo à l'indice de performance avec la Monopole-Panhard de Montrémy-Hémard. Quant à LML/50/7 pilotée par Brackenbury-Parnell, elle terminera 6^e et 3^e à l'indice de performance. C'est sans doute pour valider les excellentes potentialités des DB2 à l'indice que John Wyer, devenu responsable du développement, décidera de s'attaquer à un record de vitesse. Aussi louable soit-il, ce projet ne fut pourtant pas mené avec tout le sérieux souhaité. Comment se fait-il qu'Aston Martin qui cherchait un moyen efficace de faire sensation au Motor Show de Londres ait choisi la "vieille" LMA/49/3? Par souci d'économie ou pour permettre à UMC 66 de quitter la scène la tête haute? Au final, Aston Martin essuya un échec mémorable.

La piste retrouvée

Quarante-quatre ans se sont écoulés avant qu'UMC 66 et UMC 272 ne réapparaissent au grand jour. Fraîchement restaurées par leurs propriétaires respectifs, ces deux DB2 de la "préhistoire" équipées du 6 cylindres 2,6 litres ont démontré qu'elles étaient toujours aussi

vaillantes sur le circuit de Silverstone. LMA/49/3 appartient aujourd'hui à l'Américain Derek Durst qui lui a redonné sa livrée des 24 Heures de Spa 1949 (N° 14). Sa robe vert métallisé souligne à merveille l'harmonie de ses formes et la fluidité de ses lignes. Plus raffinée en apparence (sa livrée bordeaux y est peut-être pour quelque chose), UMC 272 semble plutôt taillée pour les concours d'élégance. Le montage de pneus de 18 pouces sur des roues à moyeux Rudge leur confère une garde au sol digne d'un "4x4"... Mais on reste là dans le strict respect de l'origine. UMC 66 disposait ainsi de pneus de route 6.50/6.70 x 18 tandis que LML/49/4 utilisait des Dunlop Racing 5.50/6.00 x 18. C'est des trois quarts arrière que ces deux prototypes affichent le mieux leur personnalité grâce à l'arrondi du pavillon et aux deux petits feux rouges disposés de part et d'autre de la plaque minéralogique. Mélange de sobriété et de sportivité, le dessin de la DB2 dégage une indéniable agressivité.

Quelques petits détails de carrosserie différencient UMC 66 d'UMC 272. Caractéristique des voitures qui ont participé aux 24 Heures du Mans, la première est la seule (avec LMA/49/1 et 2) à utiliser deux grosses lanières en cuir pour empêcher que le capot avant ne s'envole dans les Hunaudières (où grâce au très bon profilage de sa carrosserie, elle atteignait pratiquement les 200 km/h). Sur les voitures du Mans 1949, les deux orifices de remplissage d'essence étaient situés sur le toit tandis que LML 49/4 les porte sur ses ailes arrière.

Sous le capot qui s'ouvre vers l'avant d'un seul tenant (avec les ailes), on découvre le moteur et la suspension indépendante. L'accessibilité mécanique est excellente. Le 6 cylindres 2580 cm³ en fonte (alésage 78 mm, course 90 mm) est gavé par deux carburateurs SU H4 portant la puissance à 116 chevaux à 5000 t/mn. La modestie du taux de compression (7,5: 1) découle de la très mauvaise qualité du carburant au début des années 50. Faisant suite aux déboires d'UMC 66 au Mans 1949, sa soeur sera équipée d'un double circuit de refroidis-



L'habitacle d'UMC 272 est demeuré très proche de celui des DB2 de série.

sement d'eau avec vase d'expansion. Mais, c'est à l'intérieur que les différences apparaissent les plus significatives. Dépouillé à l'extrême, l'habitacle d'UMC 66 ne trahit pas ses origines. On a la très nette sensation d'entrer dans une cage en alu! Les garnitures intérieures brillent par leur absence et, pour gagner du poids, les panneaux de portes ont été formés d'une feuille d'aluminium ultramince. Les sièges ont été remplacés par de symboliques baquets en cuir et toutes les glaces sont en plexi (sauf le pare-brise). Le tableau de bord en aluminium est réduit à sa plus simple expression. Face au pilote, on a "installé" une grosse montre (pour les épreuves d'endurance) et un compte-tours gradué à l'envers jusqu'à 6000 t/mn; relégués sur la gauche, on découvre les cadrans de contrôle de température d'eau, d'huile et de niveau d'essence.

Lorsque l'on pénètre dans l'habitacle de l'autre DB2, l'ambiance à bord apparaît bien différente. C'est ainsi que l'intérieur a conservé l'essentiel de la finition des voitures de série. Et pourtant, cet aménagement "bourgeois" s'inscrit bien dans la logique de l'époque: les voitures de compétition – les

GT en particulier – n'étaient guère différentes alors des voitures de série.

Un tour de clé et une simple pression sur le démarreur suffisent à réveiller les moteurs des deux protos. Dès les premiers kilomètres, la boîte de vitesses David Brown à 4 rapports révèle une certaine imprécision. A froid, il ne faut pas hésiter à passer les vitesses dans un mouvement ferme et brutal. Dans les grandes courbes, haut perchée sur ses grandes roues, la voiture manifeste une fâcheuse tendance à partir du nez. Et dans les appuis, elle manque tout autant de motricité. Le système de freinage hydraulique (Girling) atteint vite ses limites du fait du poids de l'engin et il n'est pas conseillé de multiplier les freinages appuyés car l'on se retrouve rapidement face à une pédale "spongieuse"... Les performances de l'époque en apparaissent d'autant plus exceptionnelles. De fait, il n'était pas des plus aisés de mener une DB2 à la limite...

Il fallait un homme de la trempe de David Brown pour s'obstiner dans une telle voie: remporter les 24 Heures du Mans. Si les DB2 n'étaient pas suffisamment performantes pour atteindre cet objectif, elles n'en fourniraient pas moins une excellente base de travail aux techniciens de la firme pendant près d'une décennie. Au demeurant, la carrière sportive de la DB2 semblait déjà arrivée à son terme au début des années 50. Dans un ultime sursaut, Aston Martin engagea l'ingénieur Robert Eberhorst (concepteur des Auto Union Grand Prix) pour la saison 1951. Malheureusement, les DB2 allaient trouver sur leur route les toutes nouvelles Jaguar XK 120 C. Aston Martin avait besoin de toute urgence d'une voiture spécifiquement étudiée pour la course. David Brown avait encore bien du chemin à parcourir. Mais son incommensurable obstination devait, un jour, se révéler payante...

Une garde au sol digne d'un 4 x 4! Les Dunlop de 18 pouce y sont pour quelque chose...

