

ALLES AUF ANFANG

Schnell und hektisch verlief die Vita dieses DB2-Prototypen als Urvater aller **Aston Martin Streetracer**: Zuerst als Privatwagen von Aston-Boss David Brown, dann bei Rennen wie der Targa Florio

TEXT Wolfram Nickel FOTOS Lyndon McNeil



AUF GROSSEN RÄDERN AUF DEM WEG NACH OBEN: DER DB2-PROTOTYP WIES WEIT IN DIE ZUKUNFT

100 Jahre



ASTON MARTIN

Es sind die riesigen Räder, die den Betrachter irritieren. Die gewaltigen 18-Zoll-Speichenräder passen nicht zur vertrauten Linienführung dieser Sportwagen-Ikone. Erst eine weitere Besonderheit gibt Gewissheit, dass es sich bei dem aufregend gezeichneten Gran Turismo mit dem Kennzeichen UMC 272 nicht um ein Serienexemplar des wegweisenden Aston Martin DB2 handelt. Charakteristisch für alle DB2 sind die großzügige Bodenfreiheit und eine flache Dachlinie, doch dieses spezielle Coupé provoziert mit einem nochmals zehn Zentimeter niedrigerem Dach. Fast könnte man meinen, UMC 272 sei von Tunern für ein TV-Format der Kategorie „Pimp my ride“ umgebaut worden.

Doch es war alles ganz anders und viel spannender. Denn mit genau diesem Auto brachte der neue Aston Martin-Eigentümer David Brown seine Sportwagen von der Strecke auf die Straße. Der entscheidende Schritt für einen Neuanfang, mit dem Aston Martin endlich das Geld verdienen konnte, um die Abenteuer auf dem Race Track zu bezahlen – eine Strategie,

der seinerzeit sogar Enzo Ferrari folgte. Und das bringt uns zurück zu den Anfängen von UMC 272, dem Prototypen aller Straßensportler im Zeichen des DB.

MIT ALTEN GENEN ZU NEUEM GLANZ

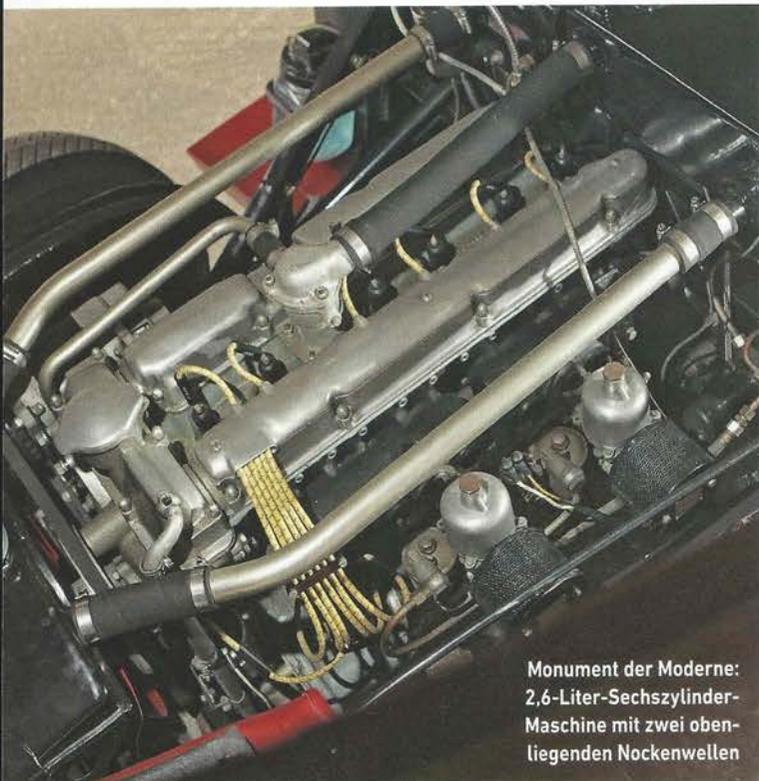
David Brown, den fast jeder nur bei seinen Initialen DB nannte, führte ein Leben auf der Überholspur als erfolgreicher Großindustrieller, Sportler und Mann mit Benzin im Blut. 1947 erwarb er Aston Martin und wenig später Lagonda, letztgenannte Marke allein wegen ihres legendären LB6-2,6-Liter-Sechszylinders, einer Konstruktion von W.O. Bentley. Nur ein Jahr später erweckte Brown Aston Martin zu neuem Leben. Möglich machte dies der 2.0 Litre Sports, eine Entwicklung, die noch auf Vorkriegs-Technik basierte und im Rückblick zum DB1 wurde. Der große Sprung in den kleinen Club erfolgreicher Supersportwagenhersteller gelang aber erst 1950 mit dem DB2. Allerdings sandte der DB2 schon im April 1949 seine Vorboten aus. Damals erhielt das Fahrzeug mit der Kennung UMC 272 als letzter von vier Prototypen >



Das Beste aus zwei Welten: Als erster Aston Martin erhielt dieser DB Mk II mit dem Kennzeichen UMC 66 den legendären Lagonda-Sechszylindermotor

Graziler Grill: Nur der Prototyp fuhr mit einem dreigeteiltem Frontgrill. In Serie ging der DB2 mit wuchtigem Einteiler





Monument der Moderne: 2,6-Liter-Sechszylinder-Maschine mit zwei obenliegenden Nockenwellen



Italienische Schule: Der schöne Rücken erinnert an zeitgenössische Kreationen von Alfa bis Zagato

seine offizielle Erstzulassung. Schlagzeilen machten die Prototypen mit der Kennung DB Mk II dank einer modernen Aluminiumkarosserie in Pontonform aus der Feder von Frank Feeley.

Es folgte der erste Härtestest. Ermutigt durch den Vorjahreserfolg des 2.0 Litre Sports beim Rennen in Spa sollten 1949 drei der DB Mk II beim Langstreckenklassiker in Le Mans einen glanzvollen Einstand feiern – vermeintlich beste Voraussetzungen für spätere Verkaufserfolge unter der Serienbezeichnung DB2. Unter den schier endlos langen Motorhauben der drei DB2-Racing-Prototypen verbargen sich dabei Motoren von höchst unterschiedlicher Konstruktion: Zwei Autos wurden noch von angestaubten 2,0-Liter-Vorkriegs-Vierzylindern angetrieben. Jener 2,6-Liter-Sechszylinder mit obenliegenden Nockenwellen, den W.O. Bentley für Lagonda konzipiert hatte, befeuerte das dritte Fahrzeug. Um es abzukürzen: Alle drei Autos enttäuschten in Le Mans, der Sechszylinder schied sogar nach nur drei Runden aus. Dennoch wurde der moderne Sechszylinder zu einem Hoffnungsträger, den David Brown auch im vierten DB2-Prototypen, also in UMC 272, einsetzte. Dieser Wagen, den Brown zunächst als Privatauto und Promotionmodell nutzte, wurde zum Urknall für die ganze DB-Serie. Gleich die erste Fahrt führte den Prototypen nach Silverstone, wo er unter Werksfah-

rer Lance Macklin eine Ehrenrunde drehte. Dann fuhr der bekannte Motorjournalist Laurence Pomeroy mit Browns Coupé nach Paris und Le Mans, damals die beste Art an Promotion. Schließlich wurde das Auto im Jahr 1950 an Lance Macklin verkauft, der es mit einer Dreifach-Vergaseranlage nachschärfen ließ und bei der Targa Florio einsetzen wollte.

Auf dem Weg nach Sizilien machte Macklin einen kurzen Zwischenstopp in Monza, wo er beim Coppa Europa den vierten Platz belegte und den Concours d'Elégance gewann. Weniger gut lief es bei der Targa Florio: Der Aston Martin endete waidwund im Graben und Macklin musste ihn verkaufen, um die Reparaturrechnung des Werks bezahlen zu können. Erst 18 Eigentümerwechsel später sah UMC 272 erneut das Werk, jetzt anlässlich einer Restaurierung.

GROSSE VORTEILE FÜR KLEINE FAHRER

An Ausstrahlung hat der soundgewaltige und drehfreudige DB2-Vorläufer nichts verloren. Die Lenkung ist dank der 18-Zoll-Räder leichter und direkter als beim DB2 mit 16-Zöllern. Dafür drückt die niedrigere Dachlinie des Prototyps großen Fahrern aufs Haupt. Doch dieser auch heute noch faszinierenden Fahrmaschine sieht man fast alles nach. ■

ASTON MARTIN DB2 PROTOTYP

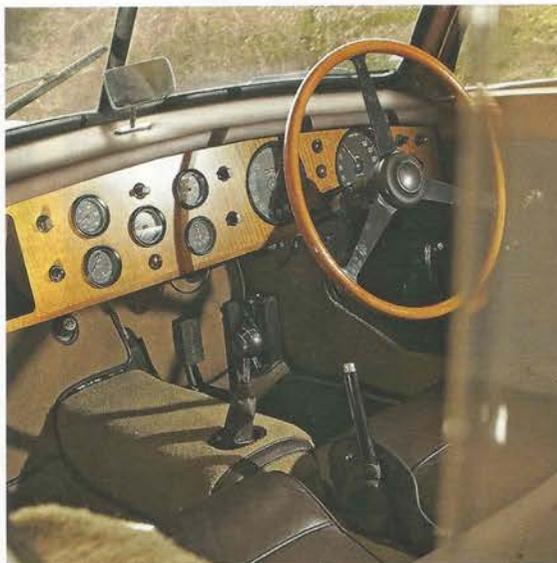


DATEN & FAKTEN

ANTRIEB Reihen-Sechszylinder; längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen; zwei Vergaser SU-H4; Bohrung x Hub: 78,0 x 90,0 mm; Hubraum: 2580 cm³; Verdichtung: k. A.; Leistung: 77 kW/105 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 169 Nm bei 3100/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Aluminium-Karosserie auf Rohrrahmen-Chassis mit zwei Türen; vorn: Einzelradaufhängung an Längslenkern, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Panhardstab; vorn/hinten Hebelarm-Stoßdämpfer; Schneckenlenkung; Bremsen: vorn/hinten Trommeln; Reifen: k. A., Räder: 18 Zoll

ECKDATEN L/B/H: 4130/1650/1360 mm (Serienfahrzeug); Radstand: 2511 mm (Serienfahrzeug); Spurweite v./h.: k. A. mm; Leergewicht: 1112 kg; Zuladung: k. A. kg; Beschleunigung: 0 auf 96 km/h in 12,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 176 km/h, Preis (1950): 1915 £ (Serienfahrzeug)



Symbole exklusiver Sportlichkeit der frühen Nachkriegsjahre: Viel poliertes Holz und jede Menge Rundinstrumente