ASTON MARTIN

UNO SPIRITO DA COMBATTENTE:
LA STORIA DI ASTON MARTIN NEL GRAND PRIX RACING

- **Aston Martin torna sulla griglia della F1TM nel 2021 per la prima volta in oltre 60 anni**
- **Meglio conosciuta per i suoi successi nelle corse automobilistiche, Aston Martin ha anche un'affascinante storia in fatto di Gran Premi, ricca di aneddoti e personaggi**
- **Le figure chiave di oltre otto decenni includono Lionel Martin; Conte Louis Zborowski; Clive Gallop; "Jock" Horsfall; John Wyer; Roy Salvadori e Carroll Shelby**

9 dicembre 2020, Gaydon, UK: Aston Martin è conosciuta in tutto il mondo per i suoi successi nelle corse di auto sportive. La famosa vittoria assoluta di Le Mans e la terza vittoria consecutiva ai 1.000 km del Nürburgring hanno visto Aston Martin incoronare World Sportscar Champions nel 1959. Molteplici vittorie di diverse classificazioni a Le Mans vanno dal 1931 alla vittoria multiclasse di quest'anno che ha assicurato il GT Manufacturers' World Endurance Championship. Numerose vittorie in gare e di classe diverse nel corso degli anni hanno consolidato il marchio come uno dei grandi nomi delle gare di endurance.

Meno noti però, forse, sono il Gran Premio d'Europa di Aston Martin e, successivamente, gli exploit della Formula 1TM, ugualmente notevoli. In effetti, sin dall'inizio dell'attività di Aston Martin 107 anni fa, fondata da Lionel Martin e Robert Bamford nel 1913 in un piccolo laboratorio londinese, la partecipazione ai sport motoristici ai massimi livelli è stata parte integrante dell'etica e dell'identità azienale.

Ora, mentre il marchio di lusso britannico si prepara a tornare sulla griglia di F1TM per la prima volta in più di 60 anni, è il momento ideale per guardare indietro ai precedenti sforzi del marchio nella classe di sport motoristici più competitiva e impegnativa del mondo.

Gli anni 20

Fin dai suoi primi giorni al timone della neonata azienda di auto sportive, il co-fondatore di Aston Martin Lionel Martin sognava di mettere il nome dell'azienda che aveva creato con il partner Robert Bamford nell'arena dei titoli dei Gran Premi.

Il nome Aston Martin era stato stabilito sui percorsi in salita della Gran Bretagna e lo stesso Lionel ha avuto un notevole successo al volante della sua stessa auto, ma sapeva che i Gran Premi competitivi in giro per l'Europa avrebbero portato la fama più ampia che desiderava per la sua azienda.

All'inizio dei "ruggenti anni '20" quel sogno si avvicinò alla realtà quando Martin fu presentato a un giovane pilota da corsa, il conte Louis Zborowski. Incredibilmente ricco, figlio di un conte polacco e un'ereditiera americana aveva un'inesauribile sete di velocità e un forte desiderio di sport motoristici.

Con una fortuna che con i soldi di oggi lo classificherebbe comodamente come un miliardario, Zborowski aveva ampie risorse a sua disposizione che, combinate con la sua conoscenza di Aston Martin come pilota di alcuni dei primi corridori a ruote scoperte con valvole laterali del marchio, gli diede la fiducia nel commissionare non una ma due auto da corsa all'azienda.

Lavorando con Lionel Martin e il suo team, hanno messo a punto un piano per costruire due auto per competere nell'evento 1922 Isle of Man TT (Tourist Trophy). Zborowski ha fornito circa £ 10.000 per il progetto - una piccola fortuna all'epoca - con i soldi destinati non solo alle auto, ma anche alla creazione di un motore da corsa a quattro cilindri a camme in testa a 16 valvole completamente nuovo.

La prima vettura Aston Martin Grand Prix, con questa unità da 1.486 cc, era buona per circa 55 CV a 4.200 giri / min. L'auto pesava 750 kg, aveva una velocità massima di 85 mph e trasportava due sedili, uno sfalsato, come da regolamento del Gran Premio dell'epoca, per accogliere il meccanico di guida che era un membro essenziale del team, anche perché parte del suo lavoro consisteva nel pressurizzare il serbatoio del carburante tramite una pompa a mano.
Incredibilmente, almeno per gli standard odierni, l'auto è stata guidata su strada alle riunioni di gara in cui ha gareggiato.

Come sempre con Aston Martin, il motore stesso ha una storia alle spalle. Mentre i motori da corsa a 16 valvole erano stati sviluppati con successo per alcuni anni nel 1922 - Peugeot, Bugatti e A.L.F.A. avevano tutti sviluppato unità a 16 valvole di grande capacità per le corse e le attività di record di velocità: si ritiene che la genesi del propulsore Aston Martin sia notevolmente più colorata.

L'amico intimo del conte Zborowski e compagno di corsa, Clive Gallop, era un conoscente dell'ingegnere Peugeot Marcel Gremillion. Il talentuoso francese era stato allievo del grande progettista di motori Ernest Henry, ora a Ballot.

Gremillion convinse Henry a fargli avere i dettagli del motore Ballot da 3,0 litri. Henry non fece altro che strappare i suoi disegni a metà, che Gremillion adattò poi alla camma singola Bamford & Martin, 16 valvole, metà inferiore in cambio di quello che fu descritto come un sostanzioso sacchetto di monete d'oro!
Così, con un progetto strappato in due, il 3.0 litri progettato da Henry è diventato il camma singola Bamford & Martin, 16 valvole, 1.5.

Il debutto al Grand Prix

Mentre i telai TT1 e TT2 erano destinati a gareggiare nell'evento Tourist Trophy il 22 giugno 1922, il tempo era contro la squadra e non potevano essere preparati. Invece, si è deciso di dare alle vetture la loro prima uscita al Gran Premio di Francia da 2.0 litri il 15 luglio a Strasburgo, segnando così il debutto dell'Aston Martin nel Gran Premio.

Zborowski era al timone del TT1, con Len Martin (nessun parente) come suo meccanico, mentre Clive Gallop pilotava il TT2 assistito dal meccanico H.J. Bentley (anche lui nessun parente).

Forse inevitabilmente a causa della mancanza di potenza dovuta alla capacità del motore inferiore a quella richiesta dalla gara, insieme al loro sviluppo frettoloso e alla necessità regolamentata di portare zavorra, entrambe le vetture si ritirano per problemi al motore. Ma l'esperienza è sufficientemente esaltante per il team alle prime armi, con sede ad Abingdon Road, Kensington, per continuare l'avventura del Grand Prix.

Inizialmente costruite frettolosamente, le vetture TT furono sviluppate nel tempo e nei mesi e negli anni successivi si assicurarono diversi podi tra cui un secondo posto al Gran Premio di Penya Rhin del 1922, andato in scena sul circuito di Villafranca. La squadra ha ripetuto il risultato nello stesso evento l'anno successivo; e si classificò terzo al Grand Prix de Boulogne, sempre nel 1923.

La prematura scomparsa di Zborowski nel 1924, al volante di un'auto da corsa, segnò l'inizio della fine della prima incursione dell'Aston Martin nel motorsport di alto livello e, nonostante molte apparizioni di corsari di successo, sarebbero passati altri 20 anni prima che marchio facesse un'altra seria impressione nelle gare di Gran Premio.

Gli anni 40

Anche se tecnicamente non è un evento "di alto livello", il Gran Premio di auto sportive del Belgio del 1946 è degno di nota nel contesto delle ambizioni di corsa di Aston Martin.

Gli sport motoristici del primo dopoguerra in tutta Europa erano un affare in qualche modo organico rispetto agli standard odierni di tecnologia all'avanguardia e sviluppo incessante. Molte delle vetture in competizione per gli onori meno di un anno dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale non erano, ovviamente, del tutto nuove.

I piloti di Aston Martin 'Speed Model' prebellici erano ancora competitivi, quindi non fu uno shock vedere un'auto sportiva Aston Martin da 2.0 litri del 1936 ormai famosa competere nel Gran Premio di auto sportive del 1946 Automobile de Belgique, che ebbe luogo il 16 giugno presso il percorso stradale temporaneo adiacente al Bois De La Cambre, a Bruxelles.

Al volante di questo evento c'era uno dei personaggi più bizzarri mai associati al marchio: St John Ratcliffe Stewart Horsfall - o "Jock" come era ampiamente conosciuto.

Nato da una famiglia benestante e uno di sei fratelli, Jock è entrato presto nel mondo automobilistico e ha acquisito la sua prima Aston Martin nel 1934, a soli 24 anni. Agente di

borsa di successo, Horsfall è diventato rapidamente parte della "famiglia" Aston Martin e ha aiutato in modo significativo il marchio con lo sviluppo e il test.

Durante la guerra ha servito con l'MI5 e tra i suoi vari compiti c'era il compito di guidare ufficiali e agenti dell'MI5, doppi agenti e spie nemiche catturate da un luogo all'altro, molto velocemente. Questo era tanto più notevole dal momento che Horsfall era astigmatico e gravemente miope, ma era contrario a indossare occhiali per correggere la sua vista.

Era anche coinvolto nella verifica della sicurezza dei siti navali e degli aeroporti ed era a conoscenza di una buona quantità di informazioni altamente riservate. Certamente, la sua attività "segreta" più famosa fu il suo ruolo di pilota nell'Operazione Mincemeat - un riuscito inganno delle forze dell'Asse per mascherare l'invasione alleata della Sicilia nel 1943.

È interessante notare che si ritiene che questa operazione segreta sia stata ispirata da un promemoria che descrive dettagliatamente le tattiche di inganno del nemico scritto nel 1939 dal contrammiraglio John Godfrey, direttore della divisione di intelligence della Royal Navy, e dal suo assistente personale, un tenente comandante Ian Fleming.

Nel Gran Premio di auto sportive del Belgio del dopoguerra, il veicolo di Jock ha preso la bandiera a scacchi davanti a un gruppo di concorrenti di Frazer Nash, BMW e Alvis. Una vittoria notevole per una macchina "vintage". L'auto da corsa era alimentata da un motore a camme in testa a quattro cilindri da 1.950 cc che produceva circa 125 CV e pesava circa 800 kg. Con un corpo aperto "Ulster Style", due sedili e ali separate potrebbe raggiungere i 120 mph.

Ma anche la vittoria in Belgio non è stata forse il culmine della gloria di Horsfall. Ciò avvenne tre anni dopo, quando conquistò il secondo di classe e il quarto assoluto nella gara di 24 ore di Spa del 1949 come privato al volante di un'Aston Martin Speed Model. Ciò che rende questo risultato così straordinario è che mentre aveva Paul Frère disponibile come copilota, Horsfall ha scelto di guidare l'auto per tutte le 24 ore da solo.

Purtroppo, Horsfall rimase ucciso poco più di quattro settimane dopo in un incidente di corsa alla BRDC Trophy del 1949, andata in scena a Silverstone nel Regno Unito. La sua posizione nei ranghi dei proprietari e degli appassionati di Aston Martin può essere misurata, tuttavia, non da ultimo dal fatto che l'Aston Martin Owners 'Club organizza un evento di gara annuale in sua memoria: il St. John Horsfall Memorial Trophy.

Gli anni 50

Gli anni '50 furono un periodo emozionante per Aston Martin. Il proprietario dell'azienda Sir David Brown, che aveva acquisito l'attività nel 1947 prima di aggiungere il marchio Lagonda più tardi nello stesso anno, stava costantemente creando auto sportive britanniche dal design raffinato e di crescente appeal.

Sir David riconobbe l'importanza del motorsport per il successo commerciale del marchio e, nel 1955, escogitò un piano audace per creare auto che avrebbero affrontato la migliore competizione sia nel Campionato Mondiale Sportscar che nell'ancora relativamente nuovo Campionato del Mondo di Formula 1

I libri di storia si concentrano sui famosi risultati della DBR1 vincitrice di Le Mans e della DB3S che l'hanno preceduta, ma l'avventura iniziale in monoposto, DP155, potrebbe essere vista come un prezioso esercizio di apprendimento per il marchio, e fu il precursore di le successive auto da Gran Premio degli anni '50. Parallelamente a questo progetto, Sir David iniziò a lavorare su un nuovo motore e un nuovo design per auto da strada che sarebbe diventata la DB4.

Fu così che nacque l'Aston Martin DBR4. Testata già nel 1957, non è stato fino al 1959 che l'auto ha fatto il suo debutto in gara all'evento BRDC International Trophy, eseguito secondo le regole della Formula 1, a Silverstone nel maggio di quell'anno.

Due vetture hanno gareggiato e l'auto n. 1, guidato dal vincitore della 24 Ore di Le Mans Roy Salvadori, è arrivato secondo dietro a Jack Brabham su una Cooper-Climax T51. Alimentata da un motore RB 250 a sei cilindri a carter secco da 2.493 cc, dallo stesso design di base del motore per auto sportive DBR1, la DBR4 / 250 era una monoposto spaziale da 256 CV che pesava 575 kg.

Nonostante fosse guidata da alcuni dei nomi di stelle dell'epoca, tra cui Salvadori e Carroll Shelby, la DBR4 con motore anteriore non era al passo con la nuova competizione a motore centrale e non è riuscita a rispecchiare in Formula 1 ciò che è notoriamente il cugino DBR1 l'arena delle auto sportive. Dopo un debutto deludente per il suo successore, la DBR5, Aston Martin si ritirò dal motorsport monoposto di alto livello nel 1960.

I 2010

In anni più recenti, e dopo una pausa di quasi mezzo secolo, le ali dell'Aston Martin sono tornate nei paddock di Formula 1 in tutto il mondo quando la società è diventata title sponsor e partner tecnico della Red Bull Racing, un rapporto che ha anche generato lo straordinario Aston Martin Valkyrie hypercar che entrerà in produzione nel 2021. Il marchio di lusso è impegnato a preparare un ritorno in griglia nel 2021 con il team Aston Martin F1TM, che vedrà l'Aston Martin competere in una gara F1TM competitiva per la prima volta in oltre 60 anni e continuare l'eredità creata dai fondatori Lionel Martin e Robert Bamford.

Lawrence Stroll, presidente esecutivo di Aston Martin, ha dichiarato: "Il ritorno del nome Aston Martin in Formula 1TM, a fronte di una storia così colorata e dinamica nello sport, è un momento davvero emozionante per tutti noi coinvolti in questo grande sport britannico. marca di automobili.

“La griglia di Formula 1TM è il posto giusto per Aston Martin. È dove dovrebbe essere questo marchio e so che questo prossimo capitolo della nostra storia delle corse sarà incredibilmente eccitante per i fan di Aston Martin e dello sport della F1TM, in tutto il mondo ".

– FINE –

Note to Editors:

About Aston Martin Lagonda:

Aston Martin Lagonda is a luxury automotive group focused on the creation of exclusive cars and SUVs. The iconic Aston Martin brand fuses the latest technology, exceptional hand craftsmanship and timeless design to produce models including the Vantage, DB11, DBS Superleggera and the new SUV, DBX. Based in Gaydon, England, Aston Martin Lagonda designs, creates and exports cars which are sold in 51 countries around the world.

Lagonda was founded in 1899 and Aston Martin in 1913. The two brands came together in 1947 when both were purchased by the late Sir David Brown.

www.astonmartin.com/media

Global Headquarters Gaydon
Kevin Watters
Director of Communications
Mobile: +44 (0)7764 386683
E-Mail: kevin.watters@astonmartin.com

Simon Strang
Motorsport Press Officer
Mobile : +44 (0)7554 436372
E-mail: simon.strang@astonmartin.com

Grace Barnie
Manager, Corporate Communications
Mobile: +44 (0)7880 903490
E-Mail: grace.barnie@astonmartin.com

Jessica Jay
Press Officer, Product Communications
Mobile: ++44 (0)7825 863880
E-Mail: jessica.jay@astonmartin.com

Raphaele Loheac-Derboulle
Press Officer, Lifestyle Communications
Mobile: +44 (0)7801 265126
E-Mail: raphaele.loheac@astonmartin.com

Sophie Tobin
Press Officer
Mobile: +44 (0)7812 679785
E-Mail: sophie.tobin@astonmartin.com

Scott Fisher
Heritage Communications Manager
Mobile: +44 (0)7841 912225
E-Mail: scott.fisher1@astonmartin.com

The Americas
Nathan Hoyt
Head of Public Relations
Mobile: +1 949 707 7747
E-Mail: nathan.hoyt@astonmartin.com

Valentine Oldham
Mobile: +1 617 721 5392
E-Mail: valentine@valentinepr.com

Continental Europe
Tina Brenner
PR Manager EU
Mobile: +49 (0) 172 8232375
E-Mail: tina.brenner@astonmartin.com

Judith Richter
PR Executive Europe
Tel: +49 (0) 69 77075 2018
Mobile: +49 (0) 162 258 1360
E-Mail: judith.richter@astonmartin.com

China
Leith Gao
Head of Marketing and Communications
Tel: +86 138 1781 8286
E-Mail: leith.gao@astonmartin.com

Asia Pacific
Andreas Rosén
Marketing and Communications Manager
Mobile: +65 9618 7742
E-Mail: andreas.rosen@astonmartin.com

Sarah McDonald
PR - Australia
Mobile: +61 438 115 108
E-Mail: sarah.mcdonald@astonmartin.com

Middle East
Ramzi Atat
Marcoms Senior Manager
Mobile: +971 (50) 5187778
E-Mail. ramzi.atat@astonmartin.com

Sandra Schneider
Tel: +971 50 524 0120
E-Mail: sandra@schneider-pr.net