



# AGENT DOUBLE

Lola-Aston Martin dans les classements officiels, Aston Martin DBR1-2 sur sa plaque de châssis... La voiture championne en Le Mans Series semble jouer un double jeu. Sur la piste, en tout cas, cet agent 007 a mis tout le monde d'accord !

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

Si, à l'instar de ce qui se fait pour le cinéma, la télévision ou le théâtre, il existait une cérémonie pour célébrer les meilleurs maîtres de la communication, il ne fait aucun doute que le service de presse d'Aston Martin Racing obtiendrait, cette année, le prix spécial du Jury. Jugez plutôt : en une saison d'endurance, les rédacteurs des communiqués de presse d'Aston Martin Racing n'ont cité qu'une seule fois le nom de Lola alors même que les voitures engagées par la firme de Gaydon cette saison figurent dans tous les classements sous l'appellation Lola-Aston Martin !

Un véritable tour de force ! Il faut dire qu'il y a de quoi être embrouillé... Lorsque nous avons réalisé la séance photos ci-contre, quatorze heures après son sacre en Le Mans Series, nous avons en effet découvert dans le cockpit – non sans surprise – une plaque de châssis frappée d'un sigle DBR1-2 aussi mythique qu'évocateur. Difficile, en effet, de faire un clin d'œil plus direct à la glorieuse DBR1 qui a permis à Aston Martin, il y a pile cinquante ans, de remporter les 24 Heures du Mans ainsi que le championnat du monde d'endurance !

Alors, Lola ou Aston, cette 007 ? George Howard Chappell, le responsable d'Aston Martin Racing tente de nous éclairer : « Nous utilisons un châssis Lola, les portes ainsi que les suspensions avant. Quasiment tout le reste est fait chez Aston Martin Racing, à Banbury, ou en tout cas largement modifié à notre demande. Par exemple, la boîte de vitesses est différente de celle d'origine. Idem pour les suspensions arrière et les sous-ensembles. Tout le package aérodynamique est fait par nos soins en collaboration avec Totalsim. C'est un châssis Lola mais c'est surtout une voiture Aston Martin. »







## APPLE PUBLIE RÉGULIÈREMENT DES MISES À JOUR DE LOGICIELS QUE VOUS POUVEZ TÉLÉCHARGER GRATUITEMENT POURTANT

Le boss d'AMR n'a pas tort. Un regard suffit pour noter les nombreuses différences qui séparent la 007 et ses sœurs 008 et 009 d'une Lola « de base ». Bien sûr, Aston Martin a bien tenté de baptiser officiellement cette auto de son propre nom mais le patron de Lola n'a pas manqué de rappeler que, pour cela, la marque de Gaydon devrait se fendre d'un crash-test d'homologation. Trop coûteuse, cette fantaisie a été oubliée. Car, pour officiel qu'il soit, l'engagement de la mythique marque anglaise en endurance ne se fait pas pour autant avec un budget comparable à ceux de Peugeot ou d'Audi. Loin s'en faut ! David Richards a beau être désormais président d'Aston Martin, le principe établi il y a quelques années, lorsqu'il avait proposé à la marque de Gaydon de créer son département compétition, prévaut toujours : la compétition ne doit rien coûter à la maison mère. Or, cela transparaissait clairement dans l'interview qu'il nous avait accordée l'année dernière (*Sport Auto n° 564*), David Richards rêvait de voir

Aston Martin renouer avec la catégorie reine de l'endurance afin de célébrer le cinquantenaire de la victoire de la marque au Mans. Le manager anglais a donc recouru au système D en engageant quelques pilotes payants ou... en revendant les voitures avant de les utiliser, par exemple ! « Une Aston Martin courant au Mans est un objet de collection, explique George Howard Chappell. C'est assez habituel d'avoir des gens intéressés à posséder une telle voiture. Cela représente un risque car le palmarès n'est pas garanti mais ces collectionneurs sont passionnés par la marque et sont prêts à prendre ce risque et à soutenir l'équipe. » Ainsi donc, avant même que la saison ne démarre, les trois LMP1 avaient déjà trouvé preneur. Restait donc à offrir à ces autos un joli palmarès. Après deux victoires consécutives au Mans dans la catégorie GT1 (avec la superbe DBR9), David Richards rêvait d'une victoire au classement général. Mais, le règlement trop favorable aux moteurs diesel écartait,

d'entrée de jeu, une telle perspective. Pas grave ! L'équipe Aston Martin Racing a néanmoins donné tout ce qu'elle avait dans le ventre pour arracher le meilleur résultat possible : une belle quatrième place pour la 007, première des voitures à moteur essence. Et cette performance fut obtenue à la force du poignet ! La préparation du Mans a été compliquée. Lors de la première séance d'essais de la voiture, au Castellet début mars, Tomas Enge l'a crashée en abordant la courbe de Signes à fond. « Il nous fallait bien un modèle d'exposition, plaisantait David Richards au soir de cette mésaventure, nous l'avons trouvé ! » A Banbury au siège d'Aston Martin Racing (Prodrive, quoi...), les mécaniciens ont dû travailler comme des dingues pour que la voiture soit prête à temps pour le début des Le Mans Series. Comme si cet incident de parcours ne suffisait pas une deuxième voiture a été accidentée lors de la séance d'essais préparatoire au Mans, menée à Monza, deux semaines avant la course ! Les mécanos ont une nouvelle fois assuré un

■ Apple qui publie régulièrement des mises à jour de logiciels pour vos ordinateurs. Vous pouvez les télécharger donc aussi directement sur leur site et bien sûr étant donné dans les.







## APPLE PUBLIE RÉGULIÈREMENT DES MISES JOUR DE LOGICIELS QUE VOUS POUVEZ TÉLÉCHARGER GRATUITEMENT POURTANT

travail extraordinaire pour que les trois voitures prévues soient alignées au départ. Après cela, la sortie de Jan Charouz aux qualifs du Mans, n'était qu'un amusement... Tout au long de la course, les 009 et 008 ont connu un certain nombre de soucis mécaniques et le commando de mécanos mené par Mark Hudson a démontré une résistance et une dextérité admirables. A l'arrivée, cette quatrième place de la 007 avait le goût d'une victoire. A défaut de fêter la victoire de Shelby-Salvadori par un succès au Mans, il était encore possible pour Aston Martin de célébrer le cinquantenaire du titre de champion du monde d'endurance en s'adjugeant le championnat Le Mans Series. « Cet engagement dans le championnat LMS était en accord avec les propriétaires des voitures et constituait une bonne préparation pour Le Mans », précise George Howard Chappell. Cette campagne a d'ailleurs bien commencé puisque le trio Charouz-Engel-Mücke offrait à la Lola-Aston Martin la victoire dès sa première sortie à Barcelone !

Dans la foulée, la 007 a confirmé son potentiel en montant sur le podium de Spa dont la première marche était occupée par la Peugeot 908 HDi, venue « en visite » pour préparer Le Mans. En s'imposant à Portimao, l'équipe Pescarolo rappelait que la partie ne serait pas facile pour les Anglais. Ces derniers décidaient alors de se donner les moyens de leurs ambitions en engageant trois autos lors des deux dernières manches du championnat. La méthode a montré son efficacité au Nürburgring où les trois LMP1 motorisées par Aston Martin ont trusté les trois premières marches du podium ! Les roulements de la boîte de vitesses de la Pescarolo ayant eu la mauvaise idée de lâcher pour la deuxième fois consécutive à Silverstone, une simple troisième place permettait à la 007 de remporter les Le Mans Series lors de la finale. Il s'agissait là d'une juste récompense pour la famille Charouz. Ancien pilote et désormais businessman d'envergure (il importe en Tchéquie à peu près tout ce qui se trouve sur quatre roues !), Antonin Charouz

a largement contribué au programme Aston Martin LMP1. L'année passée, son écurie avait prouvé qu'une Lola « de base » équipée d'un moteur de DBR9 pouvait faire quelque chose. Cette année, son trio de pilote composé de son fils Jan (vingt et un ans, très prometteur), de Tomas Engle (lui aussi tchèque) et du Berinois Stefan Mücke a donc hérité de la voiture de pointe, la 007, et l'a portée au succès. « Notre objectif est d'être présent sur le long terme, affirme George Howard Chappell, mais nous ne courrons que là où nous estimerons que c'est équitable. Nous voulions construire une nouvelle voiture pour l'année prochaine mais compte tenu de l'équivalence entre essence et diesel retenue pour l'année prochaine, nous avons décidé de ne pas la faire pour 2010. Peut-être que nous en ferons une nouvelle pour 2011 mais pour cela, nous attendons de l'ACO une équité. Nous engagerons alors notre propre LMP1. Ce n'est pas que nous souhaitons gagner : nous voulons juste avoir une chance de gagner », précise-t-il. A suivre, donc. ■

■ Apple qui publie aussi des mises à jour logicielles pour vos ordinateurs. Vous pouvez les télécharger donc aussi directement sur leur site et bien sûr étant donné dans.

