

LE SPÉCIALISTE DE L'AUTOMOBILE DE SPORT ET D'EXCEPTION

ASTON MARTIN S'OFFRIR UNE ICÔNE DB6-DBS-DB7-DB11



3 ESSAIS
BMW M2
AUDI Q7
RENAULT MÉGANE GT
GUIDE D'ACHAT
DODGE VIPER RT/10
ACTUALITÉ DES ENCHÈRES

LE MEILLEUR DE L'OCCASION : + DE 500 ANNONCES



MERCEDES S500 COUPÉ,
2014, 129 990 €, 1^{re} main, état
neuf, garantie constructeur, AMG Line.



**CHEVROLET CORVETTE C6
Z06, 2007,** 41 000 €, 88 000 km,
1^{re} main, état irréprochable...



MASERATI QUATTROPORTE,
2004, 23 900 €, 137 000 km, BVA
duo select, pneus neufs, parfait état.



ALFA ROMEO 4C 240 ch,
54 900 €, 7 510 km, Standard
Edition, pack Sport, pack Lusso...



BE/LUX: 6 € - CH: 8,80 FRS

L 19032 - 590 H - F: 5,50 € - RD



ASTON MARTIN CET OBSCUR OBJET DU DÉSIR



SI LA COTE DES ASTON MARTIN GRIMPE INEXORABLEMENT VERS DES SOMMETS DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉS, QUELQUES MODÈLES RESTENT ENCORE À L'ÉCART DES GRANDS MOUVEMENTS DU MARCHÉ. PAR CHANCE, CE NE SONT PAS LES MOINS ATTRIANTS, TANT S'EN FAUT. NOUS LES AVONS RÉUNIS...

TEXTE **SERGE BELLU** PHOTOS **MOTORLEGEND**

Quand on observe la flambée des prix que connaît le marché de l'automobile de collection depuis plusieurs années, on est en droit de s'interroger sur la possibilité d'entrer dans le club des "happy few" roulant dans des voitures anciennes et néanmoins séduisantes... À moins d'être footballeur professionnel, il semble actuellement de plus en plus difficile d'acquérir autre chose qu'une Simca 1100 TI ou une Citroën BX pour participer aux concours d'élegance ou courses historiques. Notre dossier sur Aston Martin, qui réunit trois modèles (DB6, DBS et DB7), délivre donc aux collectionneurs frustrés un message d'espérance : on peut devenir propriétaire d'une pièce exceptionnelle sans avoir à braquer une banque ou jouer assidûment au Keno. Aston Martin compte parmi les marques les plus désirables aux yeux de beaucoup de connaisseurs. Ses productions jouissent de cette indicible distinction qui manque à certaines créations italiennes résolument exubérantes.

À l'époque de la DB6 ou de la DBS, l'Angleterre était encore une île, très soucieuse de ses spécificités. D'ailleurs, personne ne songeait alors à une alliance avec cette communauté que les continentaux avaient eu l'impudence de construire. Jusqu'à l'ouverture d'un tunnel

sous la Manche en 1994, les Anglais refusaient tout contact physique avec le reste de l'univers. Ils ne faisaient rien comme les autres, pas plus les automobiles que les gâteaux à la crème ou les romans policiers. Il en résulte une saveur unique qui n'appartient qu'aux voitures britanniques. Elles ne sont pas désuètes, mais intemporelles. Elles appartiennent à une autre civilisation, un autre temps. Dans les années 1970, que croise-t-on dans les rues de Canterbury ou d'Edimbourg autre le rouge du bus "Routemaster" à impériale et le noir du taxi Austin ? Des machines au charme singulier que les sauvages d'en face, mangeurs d'escargots et de grenouilles, ne comprennent pas, ne méritent pas. Parler de modernisme à propos de l'industrie anglaise a quelque chose d'indécent voire d'injurieux. Évoquer un monde décadent nourri de fonctionnalisme et de plastique semble trivial au pays de Bentley, Daimler et toutes les marques qui ont gravé leur différence dans la ronce de noyer. Les automobiles Aston Martin font partie de celles qui ont édifié ce monde-là, fait de raffinement et d'individualisme. Immortalisée par l'agent secret 007, une Aston reste avant tout un obscur objet de désir... Désir sans cesse entretenu par l'arrivée de nouvelles créations comme la DB11, dernière-née présentée à Genève. ■

ASTON MARTIN DB6

LE PRIX DE L'ABOUTISSEMENT



**VU LES TARIFS ATTEINTS PAR
LES ASTON MARTIN DB4 ET DB5,
LES AMATEURS SE REPLIENT SUR LA
DB6, ABOUTISSEMENT DE LA LINÉE;
AVEC LES AVANTAGES ET LES
INCONVÉNIENTS QUI SOUS-TENDENT
LA MATURATION DE TOUTES CHOSES.**

Présentée au salon de Londres 1965, la DB6 s'inscrit dans la suite logique de la DB5, mais avec de nombreuses transformations. Toute la différence entre la DB6 et la DB5 repose sur l'allongement de l'empattement, qui a été porté de 2,49 à 2,58 m. Le nouveau dessin de l'habitacle, rehaussé et moins élancé, a permis d'aménager des places arrière plus confortables, mais cela s'est opéré au détriment de l'esthétique. Cette dérive n'est pas propre à l'Aston Martin DB6 : elle est même habituelle et inéluctable. Dans la plupart des cas similaires, lorsque des coupés à deux places se transforment en 2+2 ou en quatre-places, la mutation s'effectue le plus souvent en dénaturant le style. Les exemples sont nombreux. On peut citer la Jaguar E-Type qui, en devenant "2+2", s'allonge de vingt-deux centimètres et perd le cachet dessin original à deux places. Même remarque pour la Mercedes-Benz SLC,

ridiculement déséquilibrée, qui a été élaborée à partir de la SL R107. Sur la DB6, le pare-chocs avant est maintenant en deux parties. Une prise d'air a été aménagée au-dessous pour le radiateur d'huile. La face arrière cède à la mode des troncatures surmontées d'un becquet. Plus que l'aérodynamique, c'est la capacité



du coffre à bagages qui s'en trouve bonifiée. Le groupe motopropulseur ne change pas, avec le 6 cylindres en ligne de 4 l conçu par Tadek Marek. Associé à une boîte manuelle à cinq rapports (ZF) ou une automatique (Borg Warner), il fournit 286 ch à 5 500 tr/mn,

propulsant la DB6 au-delà de 240 km/h et permettant d'abattre le 0 à 100 en 8,4 s. L'option Vantage est inscrite au catalogue pour les conducteurs les plus sportifs : avec ses trois carburateurs SU, elle porte la puissance à 330 ch à 5 750 tr/mn. Lorsque la DB6 Saloon est présentée, un nouveau cabriolet est aussi de la partie. Il se nomme maintenant "Volante", sans référence à la DB6, mais ne suit pas le même chemin que celle-ci. Les voitures produites pendant le millésime 1966 sont encore réalisées sur le châssis de la DB5 (2,49 m d'empattement) tout en adoptant la face avant de la DB6 Saloon avec le pare-chocs en deux parties et la prise d'air supplémentaire. Décidément plus civilisée que ses devancières, la DB6 dispose d'une direction assistée. Pas inutile pour faire oublier l'alourdissement substantiel dont souffre la voiture et qui la rend sous-vireuse. En octobre 1966, le cabriolet Volante adopte le châssis long de la DB6 Saloon au bénéfice de l'habitabilité. Il reçoit alors sa poupe tronquée, ce dont il se serait bien passé sur le plan esthétique. Une deuxième série de la DB6 (Mark II) est annoncée en août 1969. Les passages de roue ont été légèrement élargis, permettant le montage de montes plus larges. La carrière de la DB 6 se termine en juillet 1969 avec le bilan suivant pour les chiffres de production : - 1 327 exemplaires



de la "Saloon" dont neuf converties en "Shooting Brake", trois par Harold Radford, trois par FLN Panelcraft dans un style plus tourmenté. – 140 exemplaires du cabriolet "Volante" dont 29 avec l'option Vantage et 68 avec la transmission automatique.

AVENIR

Il a donc été mis en circulation un peu plus de DB6 que de DB4 (1 110 exemplaires, sans compter les rarissimes DB4 GT) et plus que de DB5 (1 023 unités). Cependant, ce n'est pas la rareté qui fait la différence : c'est bien le style dégradé de la DB6 qui justifie la différence de prix. En version normale, une DB6 a été vendue 440 000 € en juin 2015 (Artcurial, Paris) à peine plus qu'un modèle semblable en février adjugé 420 000 € (Bonhams, Paris). La DB6 fait un bond considérable dès lors qu'elle dispose de l'option "Vantage" : un exemplaire a atteint 690 000 € en janvier 2015 (RM, Phoenix). En cabriolet, la DB6 grimpe encore, et ce jusqu'à 1,2 million d'euros. Nous ne sommes dès lors plus très loin du score des DB4 : un coupé DB 4 se négocie près de 680 000 € (Bonhams, Newport Pagnell, mai 2015) et un cabriolet fait exactement le même résultat – pas plus – que la DB6 à 1,2 million d'euros (Bonhams, Newport Pagnell, mai 2015). En revanche,

il suffit de lui octroyer les performances prodigues par l'option Vantage pour que le cabriolet DB4 s'envole à 2,1 millions d'euros (Bonhams, Newport Pagnell, mai 2015). Lors de la même vente, un cabriolet DB5 a égalé le même tarif. La DB5 est la plus désirée de la lignée puisque, en coupé, elle se négocie jusqu'à 930 000 € (Artcurial, Paris,



novembre 2014). Il est donc grand temps de prêter attention à la DB6, qui totalise encore 250 000 euros de moins qu'une DB4 et se situe à plus de 500 000 euros au-dessous de la DB5. De "petites économies" qui en temps de crise ne sont pas négligeables. ■

CHRONOLOGIE

1965 – Présentation de la DB6 au salon de Londres motorisé par un 6 cylindres en ligne de 286 ch. En option, préparation Vantage poussée à 330 ch et déclinaison en version cabriolet dite Volante.

1969 – Introduction d'une version Mark II avec injection électronique AE Brico et taux de compression augmenté – Passages de roue avant et arrière redessinés – Jantes et pneumatiques élargis.

1970 – Fin de la production. La DBS prend le relais de la DB6.

3 POINTS CLÉS

- **LIGNE "ICONIQUE"**
- **EMBOURGEOISEMENT DÉNATURANT LE DESSIN DES DB4-DB5**
- **LA COTE SE RAPPROCHE PROGRESSIVEMENT DE CELLE DE LA DB5**

ASTON MARTIN DBS

LA BELLE ENDORMIE



**TOUT LE MONDE L'A OUBLIÉE.
UNE NÉGLIGENCE INJUSTE. BEAUCOUP
PLUS ÉLÉGANTE QUE LA VIRAGE, QUI
LUI A SUCCÉDÉ, ET PLUS RACÉE QUE
LA DB6 QUI L'A PRÉCÉDÉE, LA DBS EST
UNE AUTHENTIQUE ASTON MARTIN.**

Au salon de Paris d'octobre 1966, Aston Martin expose une nouveauté qui surprend. En effet, tandis que la gamme avait logiquement évolué de la DB4 à la DB6, s'embourgeoisant, perdant de sa sportivité, édulcorant la latinité de son style, Aston Martin entend renouer avec les valeurs qui avaient fait le succès des DB4 et des DB5. La DB SC est officiellement présentée sur le stand Aston Martin, bien que développée en étroite collaboration avec le carrossier milanais Touring Superleggera, à l'origine du dessin sublime de la DB4. La DB SC renoue avec un empattement court et limite donc son habitabilité à deux places. Comme la plupart des créations contemporaines de Touring, le style est superbe. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la Carrozzeria Touring était dirigée par Felice Bianchi Anderloni, fils du créateur de l'entreprise, Carlo Felice Bianchi Anderloni. Dans l'ombre de ce gestionnaire, un véritable artiste est installé derrière la planche à dessin, Federico Formenti,

un homme éminemment discret qui a esquissé de purs chefs-d'œuvre tels que la Ferrari 166 Mille Miglia (1948), la Pegaso Z-102 (1953) ou la Lancia Flaminia GT (1960). Pour son ultime apparition à Paris, en octobre 1966, Touring prépare un joyau : la DB SC, aux flancs tendus et à la ceinture de caisse résumée à un pan coupé. Mais les difficultés de la Carrozzeria



sont déjà perceptibles. L'entreprise, en "gestion contrôlée" par l'État depuis 1963, interrompt sa production en janvier 1967 avant d'être cédée à un groupe de chimie industrielle. Carlo Felice Anderloni part alors travailler chez Alfa Romeo tandis que Federico Formenti réalise

l'Islero pour Lamborghini. Touring trébuchant, Aston Martin a un "plan B". Dans les cartons, une contre-proposition suggérée par un designer authentiquement britannique : William Towns. Il débute chez Rootes en 1954 puis dessine la mémorable Rover-BRM à turbine qui disputa les 24 Heures du Mans 1965. Pour la DBS, William Towns se contente dans des formes très classiques. Il ne se libérera complètement qu'avec la radicale Lagonda (1976), une berline au style tranchant. La DBS repose sur un châssis qui reprend les schémas de la DB6, mais élargi et allongé, et le moteur est placé plus bas. Cela génère une répartition des masses plus judicieuse et le déplacement du centre de gravité. L'empattement de la DBS est ramené à 2,61 m avec 4,58 m pour la longueur, 1,53 m pour la largeur et 1,33 m pour la hauteur. Comme sur le prototype DB SC de Touring, on découvre sur la DBS de série un nouveau train arrière du type "de Dion". Côté motorisation, le six-cylindres qui a déjà une belle histoire. D'un volume inchangé (3 995 cm³), il délivre 286 ch à 5 500 tr/mn. D'emblée, Aston propose une option "Vantage" bien plus vigoureuse. Alimenté par trois carburateurs Weber 45DCOE, le moteur développe 330 ch à 5 750 tr/mn. La marque propose aussi une autre option : un système d'injection fourni par AE Brico. Pour le millésime 1969, la DBS bénéficie d'une nouvelle boîte dont les rapports sont modifiés.



La DBS sera fabriquée jusqu'en 1972 mais, dès septembre 1969, une version étrenne un V8 de 5,4 l. À partir d'avril 1972, cette variante plus performante reste seule en piste. DBS et DBS V8 laissent la place au modèle "V8", tout simplement. Sa carrière sera extrêmement longue et se prolongera jusqu'à la sortie de la "Virage", en octobre 1988. Les DBS et DBS V8 n'ont jamais été proposées en version décapotable, et il faudra attendre juin 1978 pour voir apparaître la première V8 Volante.

AVENIR

Entre 1967 et 1972, la production atteint 800 unités, auxquelles il convient d'en ajouter 70 pourvues de l'option "Vantage". Entre 1969 et 1972, Aston écoulera 405 voitures dotées du V8. À leur côté, on remarque une rarissime et intéressante variante à quatre portes restée à l'état de prototype (sept exemplaires entre août 1974 et mai 1976). Cinq ans avant, un prototype expérimental de "four-door saloon" avait été élaboré pour l'usage personnel de David Brown et rassemblant pour la première fois les deux noms dans une appellation commerciale : "Aston Martin Lagonda". Elle est dévoilée au salon de Londres 1974 alors que la société est passée sous la tutelle de Company Developments depuis janvier 1972. Autant dire que cette berline n'est pas fréquente. En revanche, les coupés, peu rares, sont

particulièrement intéressants. Malgré une ligne superbe, des trains roulants modernisés, des moteurs nobles, la cote de la DBS n'a pas encore vraiment décollé. Un coupé six-cylindres s'est vendu 102 000 € en mai 2015 (Bonhams, Newport Pagnell). Une DBS V8 n'a pas dépassé 123 000 € en mars 2015 (Coys, Londres, mars 2015). Incontestablement,



la DBS a tout pour prendre de la valeur. Authentiquement britannique à tout niveau, la DBS est aujourd'hui singulièrement sous-estimée si on la compare à la DB6, qui l'a précédée. Nous les voyons comme des affaires à saisir de toute urgence. ■

CHRONOLOGIE

1966 – Présentation du premier concept DB SC signé Touring au salon de Paris. Base reprise par William Towns qui finalisera le dessin.

1967 – Lancement de la DB S motorisée par un 6 cylindres en ligne 4 l de 286 ch. En option, préparation Vantage poussée à 330 ch

1969 – Introduction d'une nouvelle boîte de vitesses ZF et d'une version V8 5,3 l de 320 ch à injection Bosch. Freins à disques ventilés. Léger restylage de la carrosserie avec modification de la prise d'air et d'éléments aérodynamiques sous le pare-chocs avant.

1972 – La production du 6 cylindres est arrêtée hors versions Vantage. La DBS V8 devient l'AMV8.

3 POINTS CLÉS

- **DESSIN TRANCHÉ TYPIQUE DES 70'S**
- **AMBIANCE ET TECHNOLOGIE "SO BRITISH"**
- **À SAISIR D'URGENCE : COTE EN ASCENSION**

ASTON MARTIN DB7

CHEF-D'ŒUVRE
À SAISIR

L'APPRÉCIATION DE LA BEAUTÉ EST SUBJECTIVE. AUSSI, AFFIRMONS-NOUS HAUT ET FORT QUE LA DB7 COMpte PARMI LES ASTON MARTIN LES PLUS RÉUSSIES ESTHÉTIQUEMENT. ET, CELA TOMBE BIEN, CAR C'EST AUSSI L'UNE DES PLUS ACCESSIBLES...

Faut-il le rappeler ? Aston Martin a connu une vie très tumultueuse. Elle n'a pas cessé de changer de mains, de connaître de nouveaux gestionnaires, d'affronter de nouveaux actionnaires... De 1914 à 1925, la société est restée la propriété de son fondateur, Lionel Martin, mais, dès 1925, est reprise par Cesar Bertelli. Puis, de 1947 à 1971, elle passe aux mains de David Brown, fabricant de tracteurs agricoles qui fit s'épanouir la marque et l'associa à Lagonda. Au cours des années 1970, Aston Martin Lagonda est placé sous le contrôle de la société Company Developments. Après une première faillite en décembre 1974, la marque est reprise par les industriels nord-américains Peter Sprague et George Minden. De 1980 à 1985, Victor Gauntlett, fondateur de la Pace Petroleum, préside aux destinées de la maison avant de la vendre en 1985 à Peter Livanos, son importateur aux États-Unis. La Ford Motor Company entre en scène en 1987 et intègre

Aston Martin Lagonda dans l'entité Premium Automotive Group aux côtés de Jaguar, Land-Rover et Lincoln. C'est ainsi que fut développée la DB7 par la société TWR, une firme créée par Tom Walkinshaw associée à Aston Martin dans la nouvelle société Aston Martin Oxford Limited. Sur le plan du style, qui constitue sans doute l'un des attraits majeurs de



la DB7, il faut mettre en avant la personnalité de Ian Callum. Diplômé du Royal College of Art de Londres, il a démarré sa carrière chez Ford en 1979. Il fut envoyé à Turin chez le carrossier Ghia, propriété du groupe américain. Après deux années passées en Italie, de 1988 à

1990, Ian Callum rejoint TWR, dans une cellule alors dédiée à Aston Martin. Aujourd'hui encore, on a du mal à réaliser que cette sublime carrosserie a été dessinée il y a un quart de siècle. Peu de voitures contemporaines ont su ainsi traverser le temps sans prendre de rides ni être démodées. Sur ce plan, la DB7 est aux antipodes de ses rivales, souvent plus brutales et plus démonstratives. Au sein du groupe Ford, la DB7 a été conçue en tenant compte des produits comparables, dont la Jaguar XK8. Sa base est moderne, avec quatre roues indépendantes qui supporteront les surcroûts de puissance assumés par la DB7. La première mouture est animée par le six-cylindres fournissant 335 ch à 5 500 tr/mn. Une option "Vantage" est proposée à partir de mars 1999. Il ne s'agit pas d'un simple coup de pouce mais d'un moteur radicalement nouveau, un V12 de 6 l qui délivre 420 ch. Lors du salon de Birmingham d'octobre 2002, Aston Martin présente les versions GT et GTA. Dès les premiers tours de roues effectués de la GT, les progrès accomplis par rapport à la Vantage sont perceptibles. Les quinze chevaux supplémentaires (435 contre 420 ch) se traduisent par un gain à l'accélération de quelques centièmes de seconde, en soi pas déterminant. En revanche, la progression du caractère est tout à fait salutaire. En passant de la Vantage à la GT, on glisse d'un confortable coupé de grand tourisme à une vraie sportive, plus rageuse, plus



volontaire, et néanmoins plus docile. Le remplacement des amortisseurs est déterminant. Plus durs, plus progressifs et disposant de nouvelles fixations : leurs lois d'amortissement plus complexes affinent le comportement dynamique. Le passage à de nouveaux pneumatiques Bridgestone à taille basse contribue pour une large part à la nouvelle perception de la voiture. La direction s'en trouve légèrement alourdie mais s'avère plus incisive. Un embrayage bidisque AP de petit diamètre se substitue au monodisque de la Vantage. La DB7 GT bénéficie de disques Brembo (355 mm à l'avant, 330 mm à l'arrière), lesquels assurent un freinage phénoménal.

AVENIR

Aucune Aston-Martin ne fut autant produite que la DB7. Au total, il fut fabriqué 8 938 exemplaires avec la répartition suivante : – DB7 à moteur six-cylindres, 1 567 unités – DB7 Vantage à moteur V12, 2 385 – DB7 Volante (cabriolet), 894 – DB7 Vantage Volante, 2 046 – DB7 GT, 190 – DB7 GTA, 112

Après tout le bien dit des DB7, l'évocation de son prix est d'autant plus douce à entendre : une DB7 six-cylindres se négocie à peine plus de 20 000 €. Une voiture passée à l'encan en novembre 2014 a été adjugée 22 000 €.

En version décapotable, il faut doubler la mise (52 400 €, Melbourne, octobre 2014). Avec le moteur V12, le surcoût n'est pas délirant : la DB7 Vantage la plus chère a été adjugée un peu plus de 34 000 € (Brooklands, juin 2015) et l'enchère la plus haute pour un cabriolet Volante atteint 55 000 € (Bonhams, Paris, février 2015). En dehors de toute



considération financière, la DB7 est une auto sur laquelle il faut investir sans délai. Il est probable que les cours actuels de ce coupé, qui demeure l'un des chefs-d'œuvre du design des années 1990, ne resteront pas longuement aussi raisonnables. ■

CHRONOLOGIE

1993 – Présentation au salon de Genève du coupé de base motorisé par un 6 cylindres en ligne turbocompressé (330 ch)

1996 – Présentation au salon de New York de la version cabriolet Volante

1999 – Présentation au salon de Genève de la version Vantage V12 (426 ch) en boîte manuelle Tremec 6 rapports ou automatique ZF 5 rapports.

2002 – Présentation à Birmingham des GT-GTA V12 (441 ch) en boîte manuelle et 426 ch Touchtronic – Se distinguent par leur calandre nid-d'abeilles, prise d'air sur le capot, jantes spécifiques et de nouveaux disques de frein

2004 – Fin de la production de la DB7, qui cède la place à la DB9

3 POINTS CLÉS

- **DESSIN INTEMPOREL, ÉLÉGANT ET SPORTIF**
- **VALEUR BASSE**
- **VOLANTE GT/GTA – À PRIVILÉGIER (RARETÉ)**

FICHES TECHNIQUES

ASTON MARTIN DB6 (1965-1971)



Moteur 6 cylindres en ligne, 3995 cm³

Alimentation Trois carburateurs SU ou Weber

Puissance 286 ch à 5 500 tr/mn (Vantage : 330 ch à 5 750 tr/mn)

Couple 379 Nm à 4 500 tr/mn (Vantage : 392 Nm)

Transmission Roues arrière motrices

Boîte de vitesses À 5 rapports ou automatique

Suspension Triangles (AV), bras tirés, essieu rigide (AR)

Freins Disques assistés

Pneus 6,70 - 15

Dim. (LxIxh) 4,62 m, 1,68 m, 1,36 m

Poids 1 476 kg

Vitesse maximale 238 km/h

0 à 100 km/h 6,3 s

Production 1 327 exemplaires (Saloon)

Prix neuf (1968): 89 500 F

Équivalent Insee 106 790 €

Cote actuelle: 450 000 €

ASTON MARTIN DBS (1967-1972)



Moteur 6 cyl. en ligne, 3 996 cm³ (DBS et Vantage). 8 cyl. en V à 90°, 5 341 cm³ (V8)

Alimentation 3 carburateurs (DBS et DBS Vantage) – injection (DBS V8)

Puissance 286 ch à 5 500 tr/mn (DBS) – 330 ch à 5 750 tr/mn (DBS Vantage) – 324 ch à 5 000 tr/mn (V8)

Couple 390 Nm à 3 850 tr/mn (DBS) – 393 Nm à 4 500 tr/mn (DBS Vantage) – 325 Nm à 5 000 tr/mn (V8)

Transmission Roues arrière motrices

Boîte de vitesses À 5 rapports ou auto.

Suspension Ressorts hélicoïdaux (AV), essieu de Dion (AR)

Freins Disques

Pneus 8,10 – 15

Dim. (LxIxh) 4,58 m, 1,83 m, 1,33 m

Poids 1 588 à 1 727 kg

Vitesse maximale 220 à 234 km/h

0 à 100 km/h 8,9 s – V8 : 6,2 s

Production 870 DBS + 405 DBS V8

Prix neuf (1971): 118 500 F (6 cyl.), 124 500 F (Vantage), 138 000 F (V8)

Équivalent Insee 119 400 € (6 cyl.), 125 500 € (Vantage), 139 000 € (V8)

Cote actuelle: 100 000 à 120 000 €

ASTON MARTIN DB7 (1994-2004)



Moteur 6 cylindres en ligne, 3 228 cm³ Vantage : 12 cylindres en V 90°, 5 935 cm³

Alimentation Injection électronique

Puissance : 335 ch à 5 500 tr/mn (Vantage : 420 ch) – DB7 GT: 435 ch à 6 000 tr/mn

Couple 500 Nm à 3 000 tr/mn – DB7 GT: 556 Nm à 5 000 tr/mn

Transmission Roues arrière motrices

Boîte de vitesses À 5 rapports ou automatique – DB7 GT : à 6 rapports ou automatique (GTA)

Suspension Quatre roues indépendantes

Freins Disques ventilés avec ABS

Pneus : 245/50 ZR 18 (DB7 GT : 245/35 ZR 18 à l'AV, 265/30 ZR 18 à l'AR)

Dim. (LxIxh) 4,66 m, 1,83 m, 1,24 m

Poids 1 650 kg (DB7 GT: 1 780 kg)

Vitesse maximale 266 à 300 km/h

0 à 100 km/h 5,7 s (DB7 GT : 5 s)

Production 1 567 coupés 6 cylindres, 2 385 coupés Vantage et 302 DB7 GT

Cote actuelle: 20 000 €



ASTON MARTIN DB11

CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ



REPLACANTE DE LA DB9, ELLE ÉTAIT ATTENDUE DE PIED FERME. ET C'EST FINALEMENT LORS DU SALON DE GENÈVE QUE LA DB11 A ÉTÉ LANCÉE. LES PREMIÈRES IMPRESSIONS LAISSENT D'ORES ET DÉJÀ PERCEVOIR QUE LA NOUVELLE VENUE S'INSCRIT DANS LE PROLONGEMENT LOGIQUE DE SA DEVANCIÈRE.

Lancée en 2003, la DB9 symbolisait une ère nouvelle marquée par l'arrivée d'un homme haut en couleur à la tête de l'entreprise, Ulrich Bez. Un patron singulier qui indique son humeur à son entourage en changeant de lunettes ! Un dirigeant qui aime vraiment l'industrie automobile et la connaît parfaitement, pour avoir travaillé chez Porsche, BMW et Daewoo avant de prendre les commandes d'Aston Martin Lagonda Ltd, en juillet 2000. La DB9 fut la première Aston Martin dont Ulrich Bez a supervisé le développement. Elle s'inscrivait dans un programme de restructuration de la gamme autour d'une plate-forme mécanique flexible, baptisée "VH" (Vertical & Horizontal).

Sur une base commune, l'empattement et les voies variaient en fonction de la définition du modèle, de la V8 Vantage à la Vanquish.



La DB9 assurait quant à elle la succession de la DB7, et ce n'était pas son moindre mérite, parvenant presque à faire oublier ce modèle tant aimé. La DB11 arbore un design sans surprise, ce qui ne veut pas dire sans charme. Au contraire, la nouvelle venue est

absolument superbe par la qualité de ses surfaces, la simplicité de ses formes, la justesse des proportions. Elle renoue avec une distinction et un bon goût qui démarquent Aston Martin de la plupart de ses concurrents. La DB11 retrouve l'élegance épurée qui signe toutes les grandes créations de la marque et avaient été abandonnées sur les One-77 ou Vulcan, volontairement extraverties. Le style de la DB11 est l'œuvre de Marek Reichman, qui prit les rênes du design le 1^{er} juin 2005. Il devait assumer la succession de plusieurs designers de grand talent : Henrik Fisker, en poste de 2001 à 2005, et Ian Callum, de 1986 à 2001. Né en 1966 à Sheffield, en Grande-Bretagne, Marek Reichman fourbit ses armes à l'université de Teesside dans le Middlesbrough et au Royal College of Art de Londres. À partir de 1999, il travailla au sein du groupe Ford, notamment à Detroit, ce qui le conduisit chez Aston Martin, propriété du numéro 2 américain entre 1987 et 2007. Lorsque Marek arriva à Gaydon, le thème stylistique de la DB9 et de la V8 Vantage avait été tracé par ses prédecesseurs. Il intervint d'abord sur



la très exclusive One-77 puis sur les DBS, Rapide et Vanquish. Plus près de nous, il est à l'origine du concept car CC100 pour le centenaire de la marque (2013), de la berline DP100 pour le jeu Gran Turismo (2014), de la très exclusive Vulcan (2015) et de la DB10 très spéciale de l'agent 007 dans l'épisode Spectre (2015). Le style de la DB11 est dans la même veine que celui de la DBX, concept de crossover dévoilé en mars 2015. On retrouve les flancs musculeux, le traitement somptueux de la calandre et les arches caractéristiques qui enveloppent les vitres latérales. La DB11 a fait l'objet d'une étude aérodynamique sophistiquée. Le dispositif "curlicue" se présente ainsi : une sorte de branche libère de l'air à haute pression provenant de l'intérieur du passage de roue par le biais d'une aération cachée située dans la saillie latérale. L'effet de soulèvement vers l'arrière est atténué par le dispositif "AeroBlade" (les communicants d'Aston Martin sont friands de néologismes !). Un spoiler virtuel est alimenté par de petites admissions d'air à la base du montant "C". L'air est canalisé dans la carrosserie, avant d'être ventilé sous la forme

d'un jet via le couvercle du coffre arrière. La DB11 est propulsée par un moteur V12 de 5,2 l qui, grande nouveauté, est suralimenté



par deux turbocompresseurs. Il fournit 600 ch avec un couple de 700 Nm, ce qui fait de la DB11 le modèle de production le plus puissant d'Aston Martin. Accouplé à une transmission automatique ZF à huit rapports, le biturbo génère une vitesse maximale de

322 km/h et des accélérations de 0 à 100 km/h en seulement 3,9 s. Pour tirer parti de la puissance du moteur biturbo, le châssis et les trains roulants ont été redessinés. Trois modes dynamiques de conduite (GT, Sport et Sport Plus) sont laissés au choix du conducteur. Par ailleurs, la DB11 reçoit une inédite direction assistée électrique et une nouvelle caisse en alliage d'aluminium qui gagne en légèreté, en solidité et en espace disponible. Aujourd'hui, difficile pour les constructeurs de machines de grand tourisme d'échapper à l'usage de l'aluminium : Audi, Honda, Jaguar, Ferrari et d'autres se sont ralliés à l'utilisation de ce matériau depuis des lustres. Sur le plan de l'ergonomie, la DB11 franchit une étape importante par rapport à la DB9. On est passé d'un coupé à l'ancienne, encombré et bas de plafond à un habitacle spacieux, lumineux et aéré. Les places arrière restent symboliques, mais elles ont le mérite d'exister. L'usage du cuir et du bois est orchestré avec beaucoup d'à-propos. On appréciera un choix d'essences originales pour les boiseries. Le prix de vente de la DB11 a été fixé à 205 000 €.

LE POINT DE VUE DES EXPERTS

PHILIP TURLE,
PRÉSIDENT DU ASTON
MARTIN OWNERS CLUB

"La DB6 est un modèle intérimaire sorti en attendant que le développement de la DBS soit terminé. Plus puissante et plus confortable que la DB5, ses prix ont connu une ascension fulgurante au cours des trois dernières années. La DBS est une vraie Aston Martin bien qu'elle soit plus lourde que la DB6, avec laquelle elle a vécu en parallèle. Elle est encore abordable, beaucoup plus qu'une DB6, et elle constitue un excellent placement. Étant donné la montée vertigineuse de nombreux modèles Aston, la DB7 constitue la voiture sur laquelle les jeunes collectionneurs peuvent se rabattre. Les critiques sévères qui voyaient en elle une Jaguar déguisée sont très exagérées. Beaucoup de DB7 ont été mises en circulation. Aussi faut-il être vigilant quand on en choisit une, car bon nombre d'entre elles ont été mal entretenues. L'Aston Martin DB7 GT est la plus désirable de la série."

**CHARLES
COLIN,**
DE CECIL CARS

"Contrairement à une idée reçue, la DB6 est une voiture agréable, confortable, facile à conduire, facile à utiliser, plaisante sur

les longs trajets... On peut la comparer à une Bentley Continental étant donné son luxe et son confort. Malgré une hausse récente, la DB6 est sensiblement plus abordable qu'une DB5 : de gré à gré,

plus physique dans son comportement, la DBS s'adresse aux gentlemen-driver. Et ce caractère se trouve accentué dans la version à moteur V8. Sans conteste, la DBS va prendre de la valeur pour ses qualités incontestables et son caractère bien trempé."

**ADRIEN
DUTOUR,**
DIRECTEUR DU
MARKETING AUTO-
PERFORMANCE

"En tant qu'importateur et garagiste entretenant le parc Aston Martin, nous sommes plutôt familiarisés avec les voitures récentes. La DB7 en fait partie. Nous constatons que, depuis quelques années, cette dernière bénéficie d'un regain d'intérêt, en version six-cylindres comme en Vantage, après être tombée au creux de la vague. Avec sa ligne intemporelle, la DB7 est un 'collector' en puissance. Toutefois, il faut prendre garde à l'état de la voiture. Quand elles étaient délaissées par les collectionneurs, beaucoup de DB7 n'ont pas bénéficié d'un entretien idoine. Or celui-ci est très coûteux. Il faut donc se méfier des prix d'achat très attractifs. Évidemment,

le Graal dans la famille des DB7 est symbolisé par les versions GT et GTA. Sans même parler des séries spéciales de Zagato, qui à elles seules sont une autre histoire..." ■

CHARLES COLIN, de Cecil Cars



elle se négocie dans la région de 500 000 €, contre 1,2 million pour une DB5... La DBS est plus agressive, plus lourde, plus performante, plus GT dans son esprit que la DB6. Plus sportive, plus nerveuse,

CE QU'IL FAUT RETENIR



Tout espoir n'est pas perdu. Si vous pensiez qu'aucune automobile portant le très exclusif label "Aston Martin" n'était accessible, ce survol de la production vous aura peut-être agréablement surpris. À l'écart du flot des investisseurs les plus aisés, il existe des Aston Martin véritables, légitimes, relativement abordables, pouvant à la fois procurer de grandes satisfactions sur la route et posséder un avenir en collection à partir de... 20 000 € ! Certes, la DB6 devient intouchable (à partir de 450 000 €) car elle profite de la frénésie (justifiée) qui anime les acheteurs des DB4 et DB5 carrossées en Italie par Touring. Certes, la DB6, dénaturée sur le plan esthétique, est encore loin d'atteindre les sommets où se trouvent les stars DB4 et DB5, les seules à arborer la pureté des lignes tracées par le carrossier italien. Toutefois, la rareté de la DB6, ses qualités de confort et sa douceur de conduite font oublier son style ingrat. Moyennant quoi les prix grimpent lentement mais sûrement. En revanche, ni les amateurs de belles carrosseries et d'authentiques GT ni les spéculateurs ne se sont encore penchés sur le cas de la DBS (à partir de 100 000 €). Ce coupé mérite pourtant mieux. Bien qu'un peu lourde et pas passionnante à conduire, la DBS reste une authentique Aston Martin dans sa définition technique comme dans son style vernaculaire.

On peut même affirmer qu'elle arbore un design réellement séduisant lorsqu'on la compare à sa contemporaine, trop familiale et trop guindée DB6. Mais surtout, encore plus ignorée, la saga des DB7 devrait attirer les curieux plus qu'elle ne le fait aujourd'hui. Pour être née au sein du groupe Ford et avoir évolué en marge des productions de Jaguar, la DB7 souffre injustement de dénigrement. Profitons-en ! Pour le prix d'un SUV sans grâce, on peut acquérir un des plus beaux coupés dessinés au cours des vingt-cinq dernières années (à partir de 20 000 € en version 6 cylindres et de 50 000 € en version V12). En outre, la conception moderne de la DB7 en fait une automobile facile à utiliser. Mais attention, même si celle-ci se révèle accessible à l'achat, elle reste une pure Aston Martin, donc dure et chère lorsqu'il s'agit de l'entretenir ou de la réparer. Un facteur à prendre en compte dans votre décision. Car, même si à la clé se trouve une vraie perspective de prise de valeur, cela supposera de disposer d'un véhicule en parfait état. ■

REMERCIEMENTS À Cecil Cars, spécialiste des automobiles anglaises de collection, pour l'aide apportée à la réalisation de ce dossier et le prêt des Aston DB6 et DBS. Merci également à l'Aston Martin Owners Club France pour la mise à disposition de la DB7 GT.

