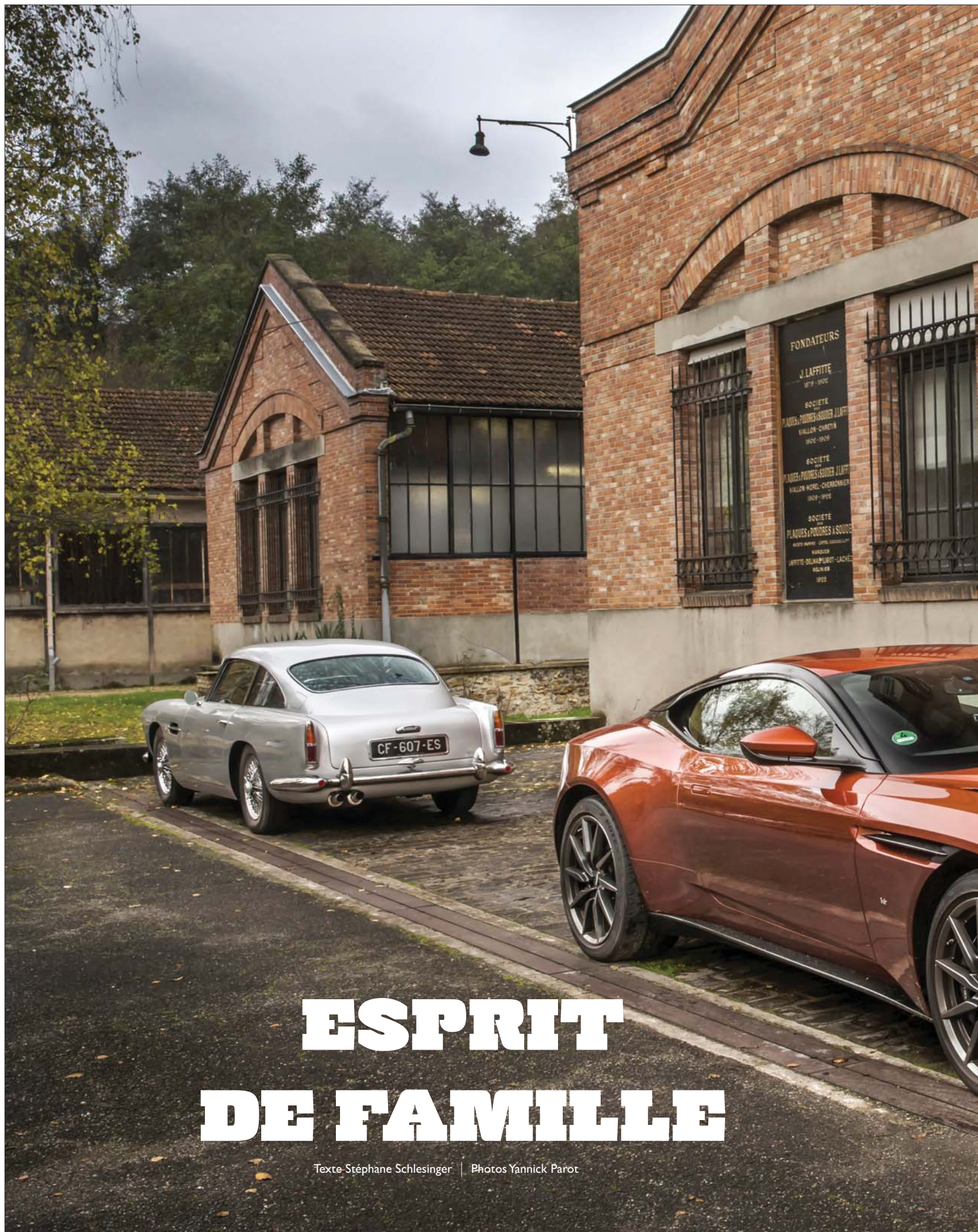




ESPRIT DE FAMILLE

Texte Stéphane Schlesinger | Photos Yannick Parot



En 1958, la DB4 a fait entrer Aston dans l'ère de la très haute performance. Un jalon ! En 2016, la DB11 incarne un renouveau pour la firme anglaise, avec son châssis et son moteur inédit. Deux autos historiques dont le rapprochement ne manque pas de saveur...

Le long passage de la DB4
à la DB11, de 1958 à 2016 : 58 ans
de Grand Tourisme en 42 modèles.



1958-1963 DB4: 1 185 ex.



1958-1963 DB4 GT: 75 ex.



1960-1962 DB4GT Zagato: 19 ex.



1961-1963 DB4 Convertible: 70 ex.



1963-1965 DB5: 1 059 ex.



1965-1966 DB5 Volante: 123 ex.



1965-1970 DB6: 1 788 ex.

**On surnommait la DB4, la Ferrari anglaise,
c'est ce modèle qui allait ouvrir une ère
nouvelle pour Aston Martin.**





Si on stigmatise la complexité française, il faut bien avouer que rien n'est jamais simple outre-Manche non plus. Prenez Walter Owen Bentley par exemple. En 1935, il quittait la firme qu'il a créée et baptisée de son nom. En effet, celle-ci a été rachetée par Rolls-Royce et il s'est retrouvé placardisé. Que fit-il ? Il se fit engager chez un concurrent, Lagonda, pour qui il conçut un très beau 6-cylindres. Ce moteur incita David Brown, riche fabricant de tracteurs, à racheter ce constructeur et, en 1947, à le rapprocher d'Aston Martin, dont il venait également de prendre le contrôle. Bref, voilà un spécialiste de l'engin agricole qui s'empara de deux marques de voitures de sport, et un ingénieur talentueux qui imaginait un moteur pour un ancien rival. Pas

peu fier, Brown se dit qu'il serait bien de donner ses initiales aux futurs produits Aston. C'était le début de la lignée des DB, dont la première et digne représentante ne fut pas la DBI, élaborée avant son arrivé, mais la DB2. Celle-ci profitait à son lancement en 1950 d'un 2,6 l de 140 ch. Des chiffres respectables mais pas mirobolants, surtout depuis l'avènement d'une certaine Jaguar XK120 en 1948. Mais, pour en accélérer le développement, Aston décida d'utiliser ce moteur en course, sur sa DB3, modèle conçu spécifiquement pour la compétition. Résultat, il atteignait 2,9 l pour 163 ch dès 1952 puis 162 ch sur la DB2/4 Série III de route en 1957. Il se murmure que ce 6-cylindres a servi de base au moteur équipant celle qu'on allait surnommer la Ferrari anglaise, celle qui allait ouvrir une ère nouvelle pour Aston Martin : la DB4.



1966-1969 DB6 Volante : 140 ex.



1967-1972 DBS : 1 193 ex.



1967-1972 DBS V8 : 408 ex.



1972-1989 AMV8 : 2360 ex.



1977-1989 AMV8 Volante : 901 ex.



1977-1989 V8 Vantage : 458 ex.



1977-1989 V8 Vantage Volante : 248 ex.

La DB4

Sa mission était de contrer non seulement les Jaguar XK, mais aussi d'agaçantes italiennes, frappées du cheval cabré ou du trident, qui suscitaient quelque concurrence outre-Atlantique, marché crucial pour les GT. Aussi était-il crucial qu'elle disposât d'une cavalerie en nombre suffisant. Heureusement, Aston disposait de deux atouts majeurs. Un, son engagement en compétition, comme on l'a vu. Deux, un ingénieur motoriste débauché de chez Austin : un certain Tadek Marek. Si le directeur des études John Wyer souhaitait un 3,0 l en alliage réalésable à 3,5 l, Marek pensait qu'un bloc en fonte assorti d'une plus forte cylindrée serait plus adapté à un usage routier. Seulement, faute de trouver de société capable d'usiner le moteur avec le matériau prévu, Marek dut en catastrophe revenir à l'alliage, ce qui imposait l'ajout de chemises... en fonte ! En résultait un 6-cylindres double arbre de 3,7 l "carré", dont l'alésage et une course s'établissaient à 92 mm. S'il estimait ce moteur, codé DP186, à même de résister aux contraintes d'un usage routier, il doutait de sa résistance en compétition. Pourtant, Aston Martin décida de l'étreindre, contre l'avis de Marek, sur la toute nouvelle DBR2 de course, aux 24 Heures du Mans 1957. Effectivement, elle dut abandonner sur panne... de carburateurs. L'honneur de son concepteur était sauf, enfin pour le moment. Côté châssis, l'ingénieur Harold Beach allait également donner du neuf à la future DB4 : une structure tubulaire inédite montée à l'avant sur des doubles triangles et à l'arrière un essieu De Dion, très sophistiqué à l'époque. Hélas, posant à la fois des soucis de bruit et de solidité, il fut



Sur cette DB4 Series II, la prise d'air de capot demeure imposante.

remplacé par un pont plus rigide que l'anticommunisme de Churchill mais mieux guidé grâce à un parallélogramme de Watt. Et le tout était freiné par quatre disques, dotation alors à la pointe du progrès. L'ensemble s'habillait, selon la volonté de Wyer, d'une carrosserie élégante et sportive dessinée par Touring, carrossier italien alors en vogue et qui avait donné à Aston l'autorisation d'utiliser sa structure Su-

perleggera, légère et rigide.

Lors de sa présentation au salon de Londres 1958, la DB4 reçut un accueil excellent. Capable de 225 km/h en pointe grâce à ses 240 ch, elle rivalisait sans peine avec les meilleures sportives de l'époque, d'autant qu'elle réalisait le 0-160 km/h-0, si cher aux Britanniques, en moins de 30 secondes. Et dès 1959, une version très radicale GT était lancée. Nantie de trois carburateurs Weber au lieu de deux SU, elle développait 302 ch et s'allégeait de 85 kg. Une compétitrice redoutable, signalée par un musée aérodynamique repris 5 ans plus tard sur la... DB5 ! Seules 75 furent produites jusqu'en 1963. C'est peu ? Oui mais la sublime évolution carrossée par Zagato, lancée en 1960, plus légère et puissante encore (314 ch), serait plus rare encore avec 19 exemplaires fabriqués (dont 4 en 1990), qui existent d'ailleurs toujours. Seulement... Le moteur n'était pas au point. Il manquait de pression d'huile, ce qui nuisait à la longévité de son embiellage à haut régime. Si cela ne se remarquait pas trop sur le réseau routier anglais où l'autoroute demeurait rare, il allait tout autrement sur le continent, lors des longs trajets à haute vitesse, pour rejoindre la French Riviera par exemple : il cassait. Le défaut allait être progressivement cor-



La Series II est peut-être la plus élégante des DB4, avec ses feux monoblocs.

Lors de sa présentation au salon de Londres 1958,
la DB4 reçut un accueil excellent





La DB11 rompt avec le langage stylistique initié sur la DB9
et se tourne vers plus de technicité apparente





**Je réveille le moteur d'un coup de clé.
Tiens, tous les concurrents
des 24 Heures du Mans 1960
se sont invités dans l'habitacle ?**



Notez que la silhouette du combiné d'instruments de la DB4 (à gauche) est la même que celle de la calandre de la DB11 (ci-contre). Esprit de famille !

rigé, le carter d'huile passant de 8,5 à 9,7 l sur la Série II présentée en janvier 1960 (signalée par un capot articulé à l'avant) puis à 12 l sur la Série III en avril de l'année suivante, remplaçant ses feux arrière monoblocs par trois éléments superposés. En septembre 1961, la Série IV n'évoluait pas mécaniquement mais voyait son museau revu, arborant une nouvelle calandre tandis que la prise d'air sur le capot s'aplatissait. Elle gagnait aussi une version Vantage développant 266 ch et le plus souvent dotée du museau plongeant de la GT. Enfin, en septembre 1962, la Série V s'allongeait de 9 cm tandis que ses jantes rétrécissaient de 16 à 15 pouces : l'habitabilité gagnait ce que l'élégance perdait. En juin, la DB4 était remplacée par la DB5 qui, très proche, s'en distinguait surtout par son bloc 4,0 l de 282 ch.

En comptant les 70 cabriolets (appelés "Convertible" et non "Volante") présentés fin 1961, la DB4 fut produite à 1 110 unités. Une auto aussi rare que désirable. La suite ? Elle est relativement simple puisque d'une part, les Aston sont restées sur la voie ouverte par la DB4 (forte puissance, élégance, luxe sobre et exclusivité) et d'autre part, le constructeur anglais, souvent sans le sou, n'a conçu que... deux voitures, par la suite déclinées en une myriade de versions. Ainsi, en 1966, à la DB5 succède la DB6 qui s'en distingue surtout par son habitabilité améliorée et son arrière tronqué selon le principe aérodynamique de Kamm. Il faut attendre 1967, pour qu'Aston casse le moule avec sa toute nouvelle DBS, rendue célèbre par un lord anglais décadent qui ne pense qu'à se tirer la bourre avec un parvenu américain. Avec les dérivées V8 (1972),



Lagonda (1976) et autre Virage (1989), sa base technique, sans cesse améliorée, a duré jusqu'en... 2001 ! C'est là qu'apparut un tout nouveau modèle, la Vanquish qui inaugura la plateforme modulaire en aluminium VH. En 4 évolutions, celle-ci servit aux DB9 (2004), Vantage (2005), DBS II (2007), Rapide (2010), Vanquish II (2012)... Elle est encore employée aujourd'hui même si son existence

touche à sa fin. Alors oui, vous aurez noté que je n'ai pas cité la DB7. En réalité, ce n'est pas une pure Aston puisqu'il s'agit d'une Jaguar XJS améliorée, carrossée par Ian Callum et développée puis fabriquée par TWR. On passera sur la Bulldog à moteur central (concept unique), la One-77, sublime supercar tout en carbone produite à 77 unités, et la Cygnet parce que je tiens à rester poli.

La DB11

Au salon de Genève 2016, grosse affluence sur le stand Aston, qui présentait sa première vraie nouveauté depuis 15 ans. Non pas la DB10, qui n'était qu'une Vantage recarrossée pour ce fonctionnaire érotomane dont on a déjà parlé, mais bien la DB11 qui étrenne la structure modulaire des Aston pour les 10 prochaines années au moins. Toujours réalisée en aluminium, elle se veut moins intrusive que la VH pour optimiser l'habitabilité, moins lourde de 21 kg et plus rigide de 39 %. Très bien mais malgré cela, la DB11, avec ses 1 770 kg à sec (répartis à 49 % à l'arrière), pèse 30 kg de plus qu'une Vanquish. On pourrait se dire que c'est à cause du moteur. Sauf que le V12 de la DB11 est plus petit : 5,2 l



La DB11 bénéficie de projecteurs "full LED" plus efficaces que les xénons de la Vanquish.



1986-1989 V8 Vantage Zagato : 89 ex.



1988-1996 V8 Virage : 598 ex.



1992-2000 V8 Vantage : 288 ex.



1994-1999 DB7 : 2 461 ex.



1996 DB7 Volante : 2 940 ex.



1996 V8 Vantage Le Mans : 40 ex.



1996-2000 V8 coupé : 101 ex.



1997-2000 V8 Volante : 64 ex.



1998 V8 Vantage V600 : 89 ex.



1999-2003 DB7 Vantage : 4431 ex.



1999-2003 DB7 Vantage Volante :
2046 ex.



2001-2007 V12 Vanquish : 2578 ex.



2002 DB7 Zagato : 200 ex.



2003 DB7 GT : 191 ex.



Caractéristiques

**Aston Martin
DB4 1960**

Moteur :
6 cylindres en ligne, longitudinal avant
Cylindrée :
3 670 cm³
Couple maxi :
33,1 mKg à 4 250 tr/mn
Puissance maxi :
240 ch à 5 500 tr/mn
Alimentation :
Trois carburateurs SU
Transmission :
Aux roues arrière, boîte
mécanique à 4 rapports
Direction : crémaillère
Freinage : disques à l'avant et à l'arrière
Dimensions L x l x h :
4,48 m x 1,67 m x 1,32 m
Pneumatiques (AV/AR)
600 x16
Performances :
0 à 100 km/h : 8,5 secondes
Vitesse maxi :
> 225 km/h
Cote : 630 000 €
(prix en 1959 : 6 100 000 F,
soit 100 000 € actuels)

Caractéristiques

**Aston Martin
DB11 2016**

Moteur :
V12, deux turbos, longitudinal avant
Cylindrée :
5 204 cm³
Couple maxi :
71,3 mKg à 1 500 tr/mn
Puissance maxi :
608 ch à 6 500 tr/mn
Alimentation :
Injection électronique indirecte
Transmission :
aux roues arrière,
boîte automatique à 8 rapports
Direction :
crémaillère, assistance électrique
Freinage :
disques ventilés à l'avant et à l'arrière
Dimensions L x l x h :
4,73 m x 1,94 m x 1,28 m
Pneumatiques (AV/AR)
255/40 ZR 20 (AV), 295/35 ZR 20 (AR)
Performances :
0 à 100 km/h : 3,9 secondes
Vitesse maxi :
322 km/h
Prix : 206 430 €





Design sobre et belle finition. Mais manque de charme...

de cylindrée contre 5,9 l à celui de son ascendante. Plus petit mais plus puissant avec ses 608 ch, permis par la suralimentation. Car pour la première fois de l'histoire, une Aston de série reçoit des turbocompresseurs, downsizing oblige. Néanmoins, dans sa quête d'une moindre consommation d'essence, Brian Fitzsimons, l'ingénieur en chef de la marque, n'est pas allé jusqu'à doter d'une injection directe ce bloc présenté comme tout nouveau. En fait, il ne l'est probablement pas, dérivant à coup sûr de l'ancien V12. Il reste d'ailleurs fabriqué dans la même usine allemande, à Cologne, tout à côté de chez Ford qui a conçu la base des V8 et V12 Aston du temps où il était propriétaire de la marque de Gaydon. Le bloc de la DB11 s'attèle une boîte automatique bien connue, et collée au pont, la ZF à 8 rapports que l'on retrouve chez Alfa Romeo, Audi, BMW et Jaguar notamment... Les trains roulants reprennent les grands principes des DB à plateforme VH: doubles triangles à l'avant, essieu multibras à l'arrière, et amortissement piloté. Rien de fracassant, mais on notera tout de même la présence, pour la 1^{ère} fois encore chez Aston, d'une direction à assistance électrique. Le tout s'enrobe d'une carrosserie mêlant aluminium et composite, exécutée par Marek Reichman et son équipe. Elle rompt avec le langage stylistique initié sur la DB9 et se tourne vers plus de technicité apparente, à l'image de ce que fait Ferrari. Elle canalise les flux d'air dans ses panneaux pour créer de l'appui sans recourir à des éléments voyants, comme un aileron arrière par exemple. Si elle perd en pureté, elle apparaît moins complexe visuellement que celles de Maranello et affiche une certaine élégance.

Au volant

Grosse prise d'air, butoirs de pare-chocs, feux arrière monoblocs, nous disposons d'une superbe DB4 Serie II de 1960 pour cet essai. Plus courte que la DB5, mais aussi plus fine, je la trouve plus belle encore: du trio 4-5-6, c'est à mon sens la plus pure et séduisante. Nous découvrons notre fluide anglaise garée à côté de sa rivale de l'époque, une Ferrari 250 GTE. Qui, bien que très élégante, paraît un tantinet raide et pataude en comparaison. Sans parler de son petit air de Peugeot 404...

A bord de l'Aston, le charme opère toujours, du combiné d'instruments reprenant la silhouette de la calandre au rétroviseur, dont le revers est strié, en passant par les pare-soleils transparents. La position de conduite convient parfaitement à mon grand gabarit et j'apprécie l'excellente visibilité générale. Certes, le siège en cuir, plat, n'offre aucun maintien latéral, mais il s'avère confortable. Certes, l'ergonomie est approximative, mais l'ensemble fabriqué avec des matériaux de qualité, concilie luxe et sobriété. Certes les places arrière sont minuscules...

Un pied sur l'embrayage, l'autre sur l'accélérateur, je réveille le moteur d'un coup de clé. Tiens, tous les concurrents des 24 Heures du Mans 1960 se sont invités dans l'habitacle? Quel volume sonore! Remarquez, vu l'harmonie et la richesse de la mélodie, je ne m'en plaindrai pas. Surprise, la boîte DB se révèle très maniable et nettement plus agréable que la Moss d'une Type E. Et le commentaire inverse est valable pour la direction: il y a tout le poids de l'abbaye de Westminster dans ce volant! C'est étonnant car il est nettement plus léger sur la DB6, similaire techniquement. Explication de Charles Collin, qui nous a fourni l'exemplaire de ce dossier: cette DB4 nécessite un bon réglage des trains roulants. Ah, c'est aussi pour ça qu'elle tire un peu à droite. En revanche, le moteur est un bonheur. Souple mais pas si vigoureux à bas régime, il donne le meilleur vers 4000 tr/min, où son allonge formidable fait merveille. Comme la boîte tire plutôt long (je vois mal l'intérêt de l'overdrive optionnel), on se re-



2004 DB9



2004 DB9 Volante



2004 Vanquish
roadster Zagato : 99 ex.



2004-2007 Vanquish S : 1 086 ex.



2007-2012 DBS Coupé: env. 2 500 ex.



2005 V8 Vantage



2009-2012 DBS Volante : 856 ex.



2011-2012 Virage Volante : 369 ex.



2011-2012 Virage : 617 ex.



2012 V8 Vantage S Roadster



2013 Vanquish Volante



2016 Vanquish S



2016 Vanquish Zagato



2016 DB 11

trouve très rapidement à des vitesses immorales sans avoir à cravacher le 6-en-ligne, qui autorise des reprises vigoureuses.

La suspension, ferme mais pas inconfortable, maintient bien la caisse sur les aspérités et limite le roulis. Alors oui, l'essieu rigide engendre quelques mouvements désuets, mais la DB4 est toujours saine et prévisible dans ses réactions. Une bonne sportive, plus vive que ses descendantes. Quant au freinage, jugé surpuissant à l'époque par The Autocar, il impose une certaine dose d'anticipation, mais remplit correctement son office. Heureusement, l'assistance rend la pédale souple, ce qui contraste avec celle de l'embrayage (bidisque) assez ferme.

Nonobstant le niveau sonore très élevé induit par l'échappement libéré, on se verrait bien parcourir des centaines de kilomètres dans cette beauté britannique pratique et pas caractérielle.

Avance rapide jusqu'en 2016. La DB11 est franchement plus impressionnante, par ses dimensions mais aussi l'agressivité de sa carrosserie. Plus séduisante ? Là, je doute. Moins fluide, un peu haute sur roues, la dernière-née joue une partition nouvelle pour Aston, et sans regard pour le passé. A bord, elle offre une habitabilité plus importante que celle de la DB4 mais aussi de la Vanquish. Le tableau de bord adopte un design moderne et, drapé de cuir, profite d'une très belle qualité de fabrication. Mais un charme se rompt. Déjà, les superbes cadrans inspirés de la joaillerie horlogère qui signalaient les Aston modernes ont laissé place à un afficheur TFT assez banal : les designers auraient pu faire un effort de graphisme ! Ensuite, rapprochement avec Mercedes oblige, on retrouve tout le système multimédia d'une Classe C, écran central et molette absconse compris. Pire, le commodo unique cher à la firme étoilée est même de la partie ! Heureusement, en jouant des réglages électriques des sièges et du volant, je trouve une excellente position de conduite et me sens plus à l'aise que dans une Vanquish. Mais face à celle de la DB4, cette ambiance contemporaine, certes chic, semble bien terne ! Surtout que le morceau de cristal qui servait de clé cède la place à un bout de plastique digne d'une Dacia. Pression sur le bouton de démarrage, le V12 s'éveille, pression sur la touche D sur la console centrale, pression sur les boutons que ces boutons me donnent, la DB11 se met en branle. J'effleure l'accélérateur et l'Aston bondit brutalement : le convertisseur est réglé de façon trop agressive (c'est un modèle de présérie). Une fois que je m'y suis adapté, je découvre une GT très facile et confortable en ville (où sa largeur est cela dit gênante) mais aussi sur route et autoroute. Un gros matou docile dont le ronron sophistiqué ravit les oreilles. Parfait pour les longs trajets ! Mode oblige, il y a des... modes de conduite. En Sport, le V12 gagne en réactivité (tout comme la boîte) mais aussi en sonorité, et en Sport + l'ensemble devient presque



violent, d'autant que l'amortissement s'est durci. Comme les aides électroniques sont alors moins intrusives, on doit rouler avec humilité. Plus que les 608 ch du moteur, ce sont les 700 Nm déboulant dès 1 500 tr/min qui s'avèrent délicats à gérer, surtout sur route mouillée. Remise des gaz, même très faible, à faire en toute connaissance de cause si les roues ne sont pas droites car il s'agit alors de juguler rapidement une dérobage du train arrière. En mode normal, l'ESP le fait sèchement, mais pas là. Heureusement, le volant est direct et rapide, sans céder à une légèreté excessive. Ensuite, la DB11 administre une accélération féroce, vraiment impressionnante jusqu'à environ 6 000 tr/min. Deux voitures en une ! Mieux, le châssis remarquable de rigueur gère parfaitement ce déferlement d'énergie et de km/h, même sur route bosselée. Adhérence de haut niveau, mouvements de caisse bien contenus, confort préservé... Un beau travail de mise au point, complété par un freinage surpuissant, même si la direction n'est plus aussi informative qu'avant. D'ailleurs, c'est un constat global : la DB11 communique moins, son V12, quoique nanti d'une belle sonorité, ne chante plus comme dans la Vanquish et, moins progressif, sature trop vite le train arrière pourtant doté d'un différentiel à glissement limité géré par électronique. La DB11 est une meilleure voiture que sa devancière immédiate, pourtant elle manque de ce charme qui a si longtemps caractérisé les Aston, DB4 en tête.

Conclusion

Passé ou présent ? Pour la beauté, les sensations, l'ambiance, le son, avantage DB4. Pour les performances, la sécurité, la facilité de conduite, le confort, la fiabilité, avantage DB11, bien sûr. En outre, à 210 000 €, elle coûte trois fois moins cher mais... Elle perdra de sa valeur, voiture neuve oblige, quand la DB4 en prendra. Evidemment, établir une hiérarchie entre ces deux beautés que 55 ans séparent n'a pas de sens. Néanmoins, elles relèvent d'un même esprit et établissent, chacune dans son époque, un compromis similaire entre performances et confort. La lignée se perpétue. Pour autant, dans une société fascinée par le passé, terrorisée par la vitesse et saturée de répression routière, une DB4 saura prodiguer plus d'émotions dans le strict respect des lois. Le temps se comprime, le présent favorisant les autos d'antan...

Nos remerçons chaleureusement Charles Collin de Cecil Cars, spécialiste en voitures de collection pour sa disponibilité et le prêt de cette très belle Aston Martin DB4.

Cecil Cars : 31 Rue de Bizon, 91340 Ollainville

En savoir plus : www.cecil-cars.com



Investissez dans votre plaisir

CECIL CARS

Since 1985

Show-room et ateliers (mécanique, carrosserie et sellerie)

Achat, vente, restauration de voitures de collection

31 rue de Bizon - 91340 Ollainville

01 64 90 21 70

www.cecil-cars.paris



Cecil Cars