

Aston Martin DBS et AM V8

Le *muscle car* de Sa Majesté

Dernière grande Aston de l'ère David Brown, l'opulente DBS a connu une carrière fleuve de près de vingt-trois ans, une longévité historique s'il en est. Elle a survécu aux années noires du premier choc pétrolier comme aux normes antipollution américaines dévoreuses de chevaux. Autant d'épreuves que la noble sportive britannique a toujours surmontées avec panache. *With the appointment of her Majesty the Queen...*

TEXTE XAVIER CHAUVIN — PHOTOS BERNARD CANONNE — ARCHIVES DR.

Merci à Pierre Collin de Cecil Cars (01 64 90 21 70)

Sommaire



① Genèse
**Course
d'obstacles**
P. 32



② Evolution
**Sport
et tradition**
P. 36



③ Au volant
**Old
England**
P. 40



④ Guide d'achat
**Le prix
du savoir-faire**
P. 46





Les premières DBS six cylindres se reconnaissent aisément à leurs jantes à rayon, qui commencent à passer de mode à l'aube des années 1970.



① Genèse Course d'obstacles

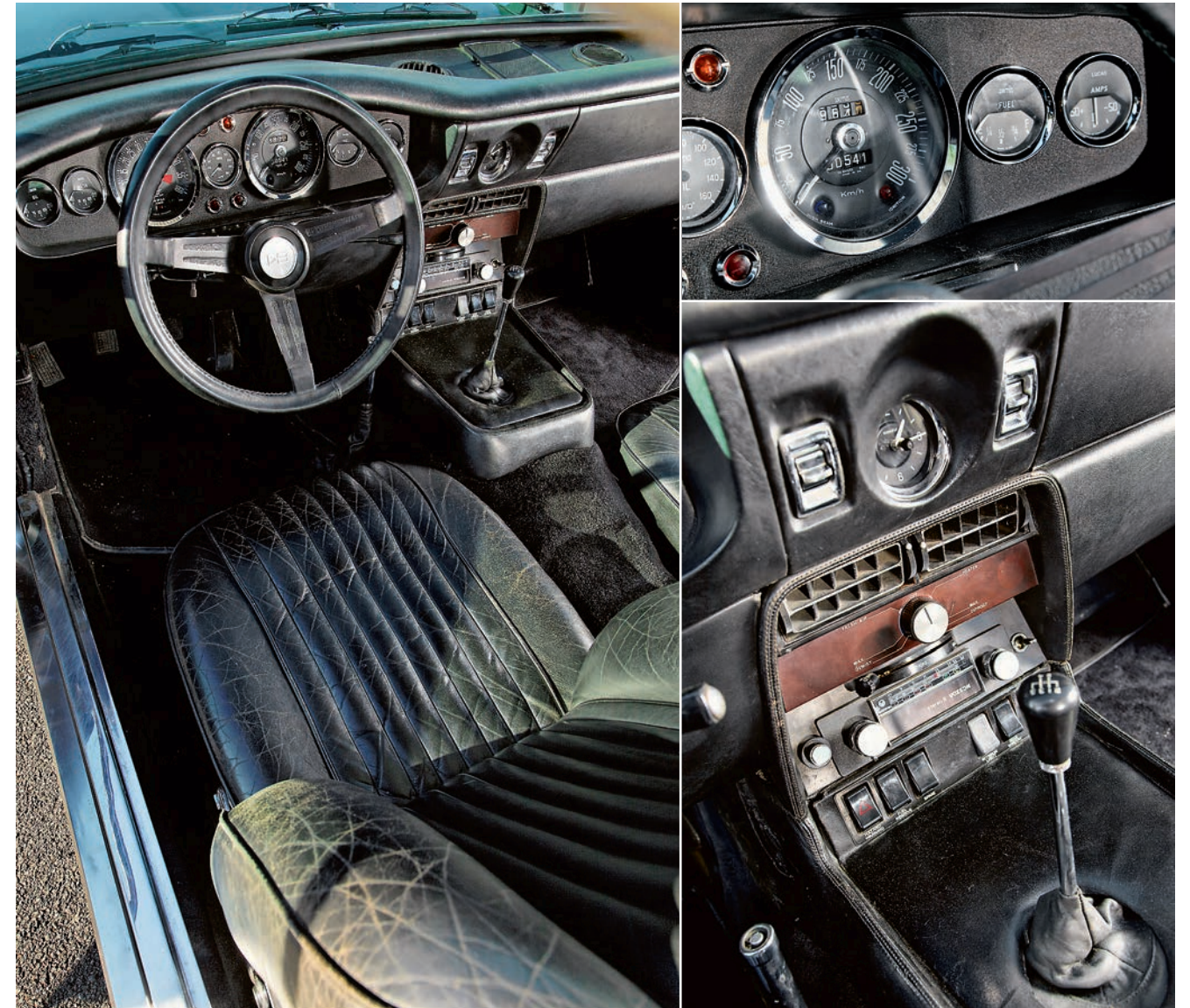
Soucieux de maintenir le fleuron de son groupe au firmament, l'industriel David Brown lance l'étude d'une "super" Aston Martin dès 1962...

Au début des années 1960, les constructeurs de GT "établis" se voient bousculés par d'ambitieux nouveaux venus. Prenant de cours Enzo Ferrari, l'impétueux Ferruccio Lamborghini est le premier à proposer un V12 à quatre arbres à cames en tête sur l'insolite 350 GT, conçu par Giotto Bizzarrini. Suivant les traces de Facel Vega, Renzo Rivolta s'offre également les services de l'ex-ingénieur de Maranello pour concevoir une excellente GT "hybride" motorisée par le V8 de la Chevrolet Corvette. Un cocktail détonnant qui prouve une fois encore la valeur du concept : un généreux V8 américain offre au moins autant de chevaux qu'une "noble" mécanique européenne, tout en se montrant plus fiable à l'usage. Ferrari réagit en augmentant la cylindrée du V12 "Colombo", et Maserati réalise simultanément son six cylindres, développant en parallèle une version assagie du beau V8 double arbre issu de la barquette 450 S. La noble institution de Newport Pagnell ne peut se tenir à l'écart de cette course à l'armement, déjà chahutée sur son

propre marché par la Jaguar Type E, tout aussi performante que la DB5, et bien meilleur marché. Un nouveau modèle est donc mis à l'étude dès le printemps 1962.

La loi de l'évolution

Le directeur technique John Wyer impose rapidement la solution du V8, plus puissant mais aussi plus compact que le gros six cylindres en ligne de la DB5. Tadek Marek se met aussitôt à l'ouvrage et conçoit un moteur en alliage léger doté d'un double arbre à cames en tête par rangée de cylindres. Alimenté par une batterie de quatre carburateurs Weber, ce bloc prometteur délivre 325 chevaux au banc pour une cylindrée d'environ 5 l. Dans le même temps, Harold Beach, Dudley Gherson et Michael Loasby mettent au point un châssis tubulaire plus conséquent, dans lequel le futur V8 sera installé en amont du train avant afin de favoriser la répartition des masses. A l'arrière, le pont De Dion est guidé par des amortisseurs à levier Armstrong Selectaride, réglables en quatre niveaux de dureté. Il remplace avantageusement l'essieu rigide



La planche de bord au design peu inspiré fait regretter l'ancienne mouture de la DB6. Le tachymètre promet 300 km/h, ni plus ni moins que certaines Italiennes contemporaines...

à tirants longitudinaux de la vieillissante DB6. Commercialisée à l'automne 1965, cette dernière commence d'ailleurs à faire pâle figure face à des concurrentes plus récentes, telles la Lamborghini 400 GT 2+2 ou la Maserati Ghibli. Les ventes baissent inexorablement, mettant à mal la trésorerie de l'usine. Le développement du nouveau modèle prend du retard, le V8 souffrant encore d'une fiabilité perfectible. Deux châssis sont néanmoins envoyés chez Touring en avril 1966, provisoirement équipés du six cylindres...

Une Anglaise athlétique

Peu inspiré, Carlo Felice Bianchi Anderloni habille les deux voitures d'une curieuse robe *fastback* au dessin peu convaincant. Présentés successivement aux salons de Paris et de Londres à l'automne 1966, ces prototypes reçoivent à juste titre un accueil très réservé. Le carrossier turinois n'aura pas le temps de revoir sa copie. Il traverse de graves problèmes financiers qui vont le conduire à la faillite début 1967. Récemment embauché

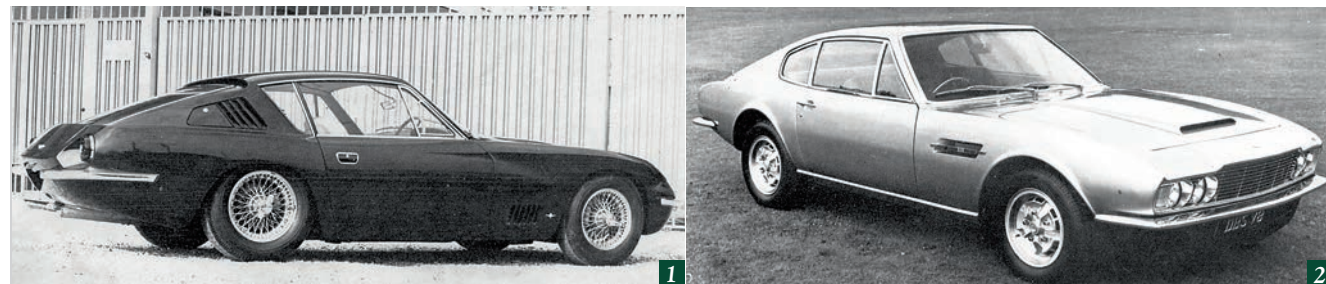
par Aston Martin, le designer William Towns présente alors son propre projet, qui séduit immédiatement David Brown, pressé par le temps. Assez conventionnelles mais bien dans le style "maison", les lignes définitives sont fixées en un mois à peine. Les premiers prototypes roulent dès le printemps 1967, tandis que le V8 subit l'épreuve du feu lors des 24 Heures du Mans, ce moteur s'étant vu assigner dès l'origine une double vocation : la compétition et le grand tourisme. Il anime en effet les deux Lola T70 MK III du team officiel, allié pour l'occasion à John Surtees. Mais le bloc anglais connaît de graves problèmes mécaniques durant l'épreuve, contraignant rapidement les voitures à l'abandon. Une sévère déconvenue pour l'usine, forçant les techniciens à réadapter en catastrophe le vieux six cylindres de la DB6, le temps de parfaire la mise au point du V8. Dévoilée au *Salon de Londres* d'octobre 1967, la DBS arbore une ligne tout en muscles, agressive, large et trapue, aux antipodes des courbes sensuelles de sa devancière. Interrogé par la suite, William Towns – décédé en 1993 – avouera →



s'être inspiré de la Chevrolet Camaro de première génération, notamment dans le dessin de la poupe. La grille de calandre propre à la marque se fait plus anguleuse et plus massive, adoptant désormais des optiques dédoublées. Une facture qui soutient la comparaison avec les réalisations italiennes du moment : les Iso Grifo, Jensen Interceptor et autres Monteverdi 375 L contemporaines réinterprètent les mêmes thèmes stylistiques avec plus ou moins d'audace, qu'elles soient exécutées par Bertone, Vignale ou Frua. La nouvelle Aston conserve une carrosserie en aluminium, mais doit abandonner la structure Superleggera propre à Touring. Le poids augmente d'une bonne centaine de kilos – près de 1 600 kg contre 1 475 à la DB6 – alors que les mécaniques proposées conservent une puissance inchangée. La DBS standard, alimentée par trois carburateurs SU HD8, dispose donc de 282 chevaux à 5 500 tr/min, alors que la Vantage, profitant de trois carburateurs Weber 45 DCOFF aligne en théorie 325 chevaux au même régime. Une

anecdote injection AE-Brico est brièvement proposée en option sur le marché américain. Peu fiable, elle disparaîtra rapidement. Le six cylindres 3 995 cm³ – 96 x 92 mm – délivre son couple maximal de 39,8 m.kg à 3 850 tr/min, ce qui augure d'une excellente souplesse. Il est attelé à une robuste boîte manuelle ZF à cinq rapports, une transmission automatique Borg Warner étant disponible sans supplément de prix. Ainsi grée, la DBS atteint une vitesse de pointe qui oscille entre 230 et 240 km/h selon les versions, des prestations honorables, certes, mais qui ne se démarquent guère de la "vénérable" DB6, dont la conception remonte à la fin des années 1950. Celle-ci cohabite encore au catalogue avec sa remplaçante, une ultime variante Mark II apparaissant même en juillet 1969. Cette concurrence fratricide nuit considérablement à la DBS, beaucoup plus chère – 114 500 F sur le marché français, pour 89 500 F à la DB6 – et surtout moins vélocité en accélération. Etablie sur un empattement de 2,61 m (2,58 m pour celui de la DB6), la nouvelle

L'espace dévolu aux passagers arrière s'avère tout à fait acceptable. Certaines concurrentes transalpines ne peuvent pas en dire autant.



1. Le prototype Touring, peu convaincant, ne passera jamais au stade de la série. 2. Les premières V8 sont équipées des magnifiques jantes en alliage GKN.



Une poupe massive qui n'est pas sans rappeler la Chevrolet Camaro contemporaine, que le designer William Towns admirait beaucoup.



Le valeureux six cylindres doit mouvoir une caisse de près de 1 600 kg en ordre de marche...

STAR DU PETIT ÉCRAN

Indissociable de la saga James Bond, la DBS a connu son heure de gloire dans *Au service secret de Sa Majesté*, tourné en 1969, seul opus de la série avec George Lazenby, bientôt remplacé par Roger Moore. Ce dernier jetant son dévolu sur la Lotus Esprit, James Bond ne retrouve qu'en 1987 sa chère Aston Martin – il est désormais incarné par Timothy Dalton – dans *Tuer n'est pas jouer*. Sa V8 Vantage est équipée d'un réacteur, de skis escamotables, mais aussi d'un lance-missiles et d'un laser, Monsieur Q (le Géo Trouvetou de la série) s'étant surpassé... Mais l'irrésistible Anglaise va surtout s'illustrer à la télévision, en devenant la fidèle monture de Roger Moore dans *Amicalement Vôtre*. Le sémillant Lord Brett Sinclair conduit une DBS six cylindres – modernisée par des jantes GKN empruntées à la toute nouvelle V8 – la série étant tournée courant 1971. Peinte en Bahama Yellow, un coloris furieusement "seventies", "BS 1" rivalise avec la Dino 206 GT de l'explosif Danny Wilde, incarné par Tony Curtis. Pour l'anecdote, l'acteur américain n'appréciait guère la petite Ferrari, trop spartiate à son goût. Impressionné par le confort de la DBS, il achètera finalement une Jensen Interceptor durant son séjour en Angleterre...

venue se rattrape néanmoins par son habitabilité supérieure et son très grand confort. Les passagers arrière (habituellement maltraités par la disposition "2+2") profitent ici d'un espace tout à fait satisfaisant. Étrangère à toute notion d'ergonomie, la planche de bord un peu brouillonne fait en revanche regretter l'ancienne mouture, plus classique et plus avenante, même si les premiers exemplaires bénéficient encore de quelques placages de bois autour de l'instrumentation et sur le volant. Malgré ces menues déceptions, la DBS demeure cependant une GT très séduisante, bien accueillie par les fidèles de la marque, malgré son prix très élevé. De fait, les ventes parviennent à se maintenir à un niveau correct, jusqu'à l'arrivée de la variante V8 tant attendue, en septembre 1969. ●



Nantie d'une calandre agréablement remaniée, l'AM V8 entre en scène à partir du printemps 1972.



② Evolution Sport et tradition

Deux ans après son lancement, la DBS reçoit enfin le moteur V8 qui lui était destiné. La carrière du modèle peut enfin décoller. Elle va se prolonger bien plus longtemps que prévu...

Fiable, le V8 tant attendu arrive au catalogue en septembre 1969. Tourillonnant sur cinq paliers, ce bloc de 5 340 cm³ – 100 x 88 mm – est alimenté par une injection mécanique Bosch. Cette innovation est prévue pour satisfaire en priorité la législation nord-américaine – principal débouché du constructeur à l'exportation – de plus en plus sévère en matière de normes antipollution. A l'usage, le système se révélera d'ailleurs délicat à régler convenablement. Coquetterie digne de Rolls-Royce, l'usine décide de ne plus mentionner les valeurs de puissance et de couple, les jugeant largement "suffisantes" sans doute (cliché). Les estimations les plus optimistes le créditent de 350 chevaux à 5 000 tr/min, le nouveau venu délivrant bien sûr davantage de couple que le six cylindres

presque aussi puissant dans sa variante Vantage. Un souffle bienvenu pour compenser un poids en hausse, qui avoisine maintenant les 1 800 kg en ordre de marche ! En configuration européenne, la DBS V8 est censée atteindre plus de 255 km/h en vitesse de pointe selon l'usine. La transmission automatique Borg Warner cède sa place à une Torqueflite empruntée aux grosses Chrysler, mieux adaptée pour encaisser les 55 m.kg disponibles vers 4 000 tr/min. Seuls quelques menus détails la distinguent extérieurement de son aînée. De plus modernes jantes en alliage GKN remplacent les roues fil traditionnelles, qui commencent à passer de mode et s'avèrent surtout un peu fragiles pour encaisser dignement la surcharge pondérale de la DBS V8. La prise d'air du capot est désormais fonctionnelle, tandis que la proue arbore un discret bavolet

1. Forte de 375 chevaux, la variante Vantage revient au catalogue en 1977.
2. L'AM V8 à quatre portes, assemblée à quelques unités entre 1974 et 1976, arbore l'écusson Lagonda, abandonné depuis 1964.



Le caractère de l'onctueux V8 – dont la puissance n'est plus divulguée officiellement – s'accorde à merveille avec la transmission automatique Torqueflite, empruntée à la banque d'organes Chrysler. Le tableau de bord tout de noir vêtu est bien dans le ton des années 1970.

aérodynamique sous le pare-chocs. Perdant ses boiseries, la planche de bord uniformément noire suit la tendance du moment, consistant à faire plus "sport".

AM : les lettres de la rupture

Entretien d'une certaine confusion, la firme pratique une politique commerciale peu cohérente dans ces années. La DBS V8 cohabite avec la variante six cylindres, alors qu'elle aurait dû logiquement l'enterrer, cette dernière étant elle-même concurrencée par la DB6 Mark II qui quitte le catalogue seulement en janvier 1971. Il faut en effet épuiser le stock de six cylindres restants, quitte à vendre les voitures à perte. En proie à d'incessantes difficultés de trésorerie, David Brown finit par céder la mythique institution en février 1972. Le nouveau propriétaire, la *Company Developments Limited*, conserve néanmoins les collaborateurs "historiques" de l'entreprise, à l'instar d'Harold Beach et de William Towns, ce dernier conservant un rôle de consultant. Pour mieux se démarquer de son ancien propriétaire, la DBS devient AM au printemps 1972, bénéficiant d'une face avant

allégée et agréablement remaniée. La calandre élargie se fait plus agressive en perdant sa grille chromée et ses double optiques. Produite à 786 exemplaires, la DBS six cylindres disparaît, une ultime série AM Vantage étant assemblée en 70 unités jusqu'à l'été 1973. Adoptant également la nouvelle calandre, l'AM V8 prend le relais de son aînée, et la première série est construite à 402 exemplaires. Mais cette nouvelle mouture encore plus séduisante est rapidement confrontée à la crise énergétique d'octobre 1973. Les ventes s'effondrent, et les finances déjà chancelantes ➔

3. Présentée en 1976, la nouvelle berline Lagonda se pare d'une robe très futuriste qui ne fera pas vraiment l'unanimité. Elle sera cependant fabriquée au compte-goutte jusqu'à la fin des années 80.





Vue de trois quarts arrière, l'AM V8 ne se distingue guère de son aînée.

Affublées d'appendices aérodynamiques plus ou moins esthétiques, les versions ultérieures perdront singulièrement en finesse...



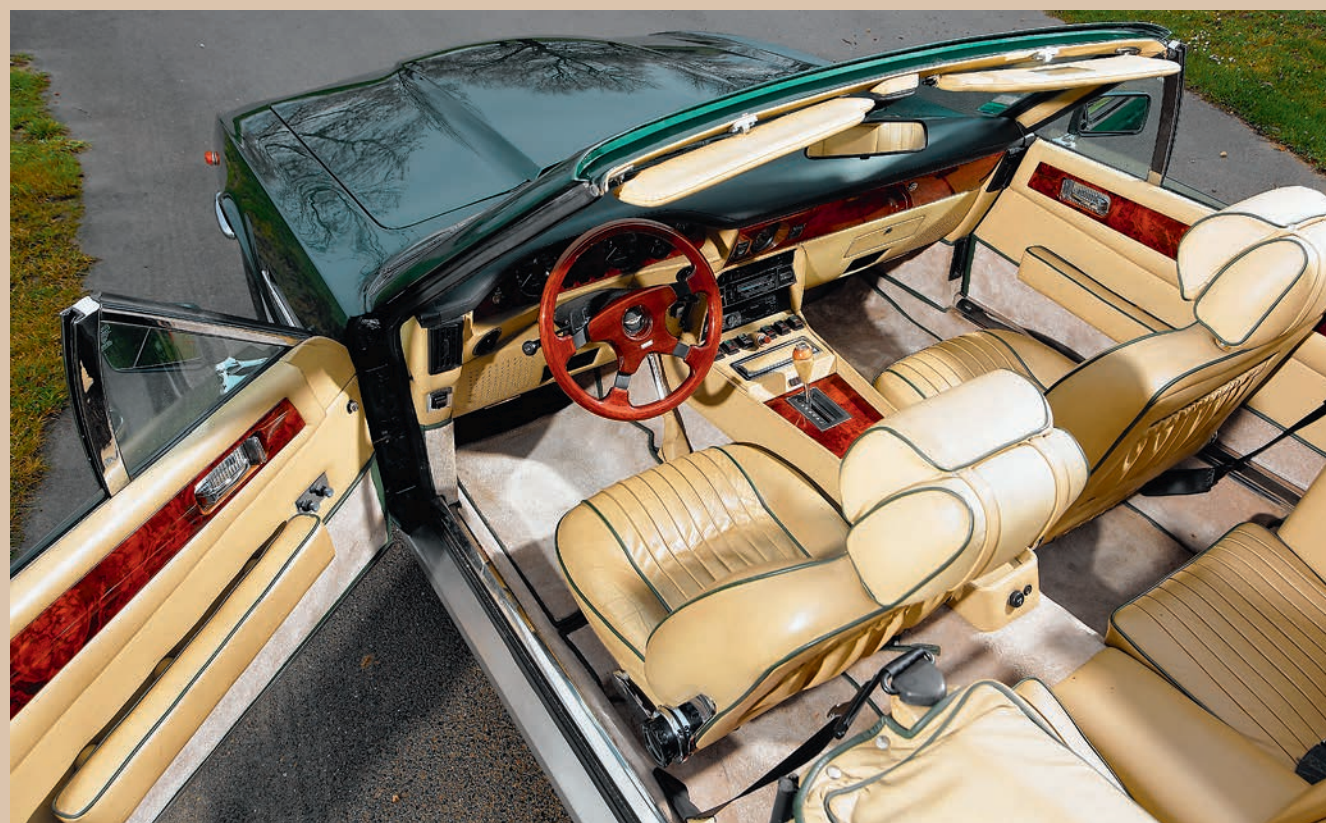
sont au plus bas. Abandonnant l'injection Bosch, la troisième série récupère quatre carburateurs Weber à l'été 1973.

La préférée des Golden Boys

Approchant les 320 chevaux sur les versions européennes, les chevaux disponibles fondent comme neige au soleil aux Etats-Unis : étouffé par le catalyseur, le gros V8 peine à en fournir 275... Les ventes sont toujours en berne et la marque frise la faillite en 1974. Elle ne doit son salut qu'au dynamisme de son importateur américain, Rex Woodgate. Ce dernier s'associe avec les hommes d'affaires Peter Sprague et George Minden pour fonder *Aston Martin Lagonda*

Limited au printemps 1975. Les chaînes sont alors pratiquement en arrêt et les voitures ne sortent qu'au compte-gouttes. L'année 1976 se traduit pourtant par un timide redémarrage. Le millésime suivant voit l'arrivée d'une nouvelle V8 Vantage – appellation perdue depuis l'arrêt de la six cylindres quatre ans plus tôt – poussée à 375 chevaux. Cette variante très méchante se caractérise par sa suspension durcie et ses pneus plus larges. Le volumineux spoiler intègre des prises d'air suffisantes pour occulter la calandre et le bossage du capot moteur. Un aileron arrière est censé plaquer le pont De Dion au sol lorsque le bolide roule à vive allure. Sauvage, la V8 Vantage revendique en effet près de 265 km/h en vitesse de pointe. La

Luxueuse à l'extrême – presque trop – la Volante a perdu le caractère sportif de ses devancières : “Le poids, voilà l'ennemi”, clamait sans relâche le regretté Emile Mathis. Connaissait-on seulement son nom à Newport Pagnell ?



quatrième série, dite “Oscar India” dans le jargon de Newport Pagnell – pour *October I*, date d'introduction du nouveau millésime – entre en lice en 1979. Plus esthétique, l'aileron de la Vantage est maintenant intégré au panneau de coffre. Le bois revient en force sur la planche de bord, nettement plus chaleureuse que l'ancienne mouture.

Disparu depuis 1970, le cabriolet Volante – il était alors établi sur un châssis de DB6 – fait son grand retour à l'été 1978, très attendu sur le marché américain. Plus à son aise sur les avenues de Beverly Hills que sur un circuit, la statutaire Aston y apparaît comme l'attribut incontournable de la réussite, au même titre que la vénérable Rolls-Royce Corniche. Mais le deuxième choc pétrolier fragilise à nouveau l'entreprise, qui traverse une énième crise financière. Après plusieurs mois d'incertitudes, l'homme d'affaires Victor Gauntlett prend le contrôle de la marque en 1981, cette dernière étant finalement acquise par Ford

en 1987. Mais la vénérable AM poursuit contre vents et marées sa carrière. La puissance “officielle” revendiquée a été abaissée à 305 chevaux “nets” sur la Saloon standard, et moins encore outre-Atlantique où le modèle se contentera de moins de 245 chevaux. Affublée de gros pare-chocs sécuritaires, la Volante américaine dépasse à grand-peine les 220 km/h chrono. A partir de 1986, le gros V8 reçoit une injection électronique Weber-Marelli plus prometteuse.

Conservant ses quatre carburateurs, l'impressionnante Vantage culmine à 405 chevaux. L'usine propose même pour les plus exigeants une préparation moteur forte de 450 chevaux, grâce à un bloc réalésé à 6,3 l (certains préparateurs indépendants le pousseront jusqu'à 7 l et 580 chevaux). Le cabriolet Volante s'offre également en configuration Vantage, propulsant ses presque deux tonnes à plus de 260 km/h. Un cocktail très pimenté qui séduit le prince de Galles en personne, sans conteste l'un de ses plus fervents admirateurs. Le chant du cygne pour la vieille *lady* qui se retire discrètement en décembre 1989, après vingt-trois ans de bons et loyaux services. On dénombre une production d'environ 1 880 coupés AM V8 et dérivés – assemblés depuis le printemps 1972 – et 849 cabriolets Volante, en onze ans de carrière. ●

VERSIONS (TRÈS) SPÉCIALES

Au début des années 70, le prolifique William Towns dessine une curieuse berline reprenant les lignes classiques de la DBS V8, sensiblement allongée et dotée de deux portes supplémentaires. Sept exemplaires présentés sous la marque Lagonda (inactive depuis 1964) seront assemblés entre 1974 et 1976, outre le prototype original de 1969, encore équipé d'une calandre à quatre phares. C'est pendant cette période troublée qu'est mise au point une nouvelle Lagonda très futuriste, également imaginée par William Towns. Présentée en 1976, l'extravagante berline sera produite en 645 exemplaires jusqu'en 1989, disparaissant en même temps que son aînée. Aussi original, le prototype conçu par David Ogle en 1972 présente une ligne très anguleuse, avec une poupe percée de multiples alvéoles. Le pavillon abondamment vitré offre suffisamment d'espace pour installer trois places frontales, à l'instar de notre Matra Bagheera nationale. Plus radical encore, le prototype Bulldog de 1979 constitue sans nul doute la plus spectaculaire (et la plus contestable ?) création de William Towns. Sa ligne aux pans coupés et aux arêtes vives cache un V8 bi-turbo poussé à 700 chevaux. Enfin, n'oublions pas la petite série de Vantage carrossées par Zagato à la fin des années 1980 (et l'une des plus laides créations du carrossier milanais...), qui atteignaient près de 290 km/h en vitesse de pointe...

Les avenues huppées de Beverly Hills constitueront le terrain de chasse favori du cabriolet AM Volante, qui, malgré sa surcharge pondérale, se montre encore capable de déposer les Rolls-Royce Corniche et autres Mercedes-Benz 450 SL au feu vert...



James Bond et Brett Sinclair ont inscrit sa légende sur pellicule. Car malgré son encombrement, l'imposante Aston fait preuve d'une certaine agilité sur le réseau secondaire. Est-elle pour autant capable de résister aux assauts d'une Dino sur un parcours très sinueux ?



③ Au volant

Old England

Délibérément décalée vis-à-vis de ses concurrentes, la DBS joue à fond la carte de la différence insulaire. “So british”...

En 1971, l'opulente DBS V8, importée par le célèbre garage Mirabeau, coûte 138 000 F sur le marché français, la noble Aston Martin apparaissant comme l'un des véhicules les plus chers du marché avec la Rolls-Royce Silver Shadow (142 000 F).

Le club des “plus de 100 000”

Mais l'amateur fortuné pourra baisser la facture à 118 000 F s'il opte pour une “simple” six cylindres. La différence ainsi économisée lui permettra de faire l'acquisition d'une Citroën DS 20, haut de gamme hexagonal par excellence. Une somme colossale face à la nouvelle Jaguar Type E V12 (276 chevaux et 240 km/h), une proposition bien tentante pour “seule-

ment” 59 300 F. D'esprit comparable quoique moins raffinée, la gargantuesque Jensen Interceptor offre pour la bagatelle de 105 000 F la puissance débordante de son gros V8 Chrysler (335 ch SAE et 225 km/h). Pour 94 000 F, l'Iso Grifo IR8 use et abuse des mêmes recettes, faisant confiance à un généreux V8 Chevrolet (350 ch SAE et 250 km/h). L'insolite Lamborghini Espada (350 ch CUNA et 250 km/h) fait payer son exclusivité 112 000 F. La Ferrari 365 GT 2+2 (320 ch CUNA et 245 km/h) vaut, 115 000 F, la Maserati Indy (320 ch CUNA et 260 km/h) concurrente se voulant plus “économique” s'affichant, quant à elle, à 122 000 F. Vous n'aurez pas manqué de noter que la France est complètement absente de ce marché...

Le premier contact avec la DBS s'avère assez déroutant. L'insolite *muscle car made in Great-Britain* en impose par sa forte personnalité, son gabarit conséquent et sa largeur peu commune, dépassant allègrement les 1,80 m.

Sous influence américaine

Original à plus d'un titre, le modèle aurait fort bien figuré au générique des séries futuristes anglaises de l'époque, tel *Captain Scarlet*... L'habitacle généreusement garni de cuir Connolly accueille ses passagers avec les plus extrêmes égards dans de somptueux fauteuils “club”, la V8 de notre essai disposant de moelleux appuie-tête, un accessoire encore peu courant au début des années 1970. La planche de bord uniformé-

ment noire puise son inspiration dans l'univers aéronautique, alors très en vogue. Le tachymètre promet avec optimisme 300 km/h – il faut donner le change vis-à-vis des Italiennes, qui usent et abusent du procédé – tandis que la zone rouge du compte-tours débute à 5 500 tr/min, pour s'achever à 6 000 tr/min. Tradition britannique oblige, le V8 anglais préfère travailler “sur le couple” laissant les V12 italiens s'envoler dans les tours. Le volant à trois branches arbore avec fierté les initiales stylisées “DB” en son centre, marque de son prestigieux commanditaire. Il commande une direction douce et raisonnablement démultipliée, dont la précision fait rapidement oublier la taille réelle de l'engin. La boîte de vitesses ZF, caractérisée par ses verrouillages fermes, se montre →



Procurant davantage de couple, le V8 apporte le surcroît de souffle qui manquait aux six cylindres, un peu à la peine dans cette lourde caisse...

Tradition britannique oblige, le V8 anglais préfère travailler “sur le couple”, laissant les V12 italiens s’envoler dans les tours...



pourtant fort agréable à utiliser. Très bien élevé, le V8 “old England” accepte de “cruiser” aux alentours des 2 000 tr/min sans rechigner le moins du monde, comme le ferait n’importe lequel de ses lointains cousins d’Amérique. Très discret dans l’habitacle, le V8 Aston se distingue néanmoins par un feulement pointu – loin du hurlement rageur du six cylindres – beaucoup plus subtil que les borborygmes plébéiens des blocs *yankee*, façonnés en bonne fonte de Pittsburgh... Convenant parfaitement aux attentes d’un marché américain qu’elle ne peut ignorer, la DBS se satisfait d’une utilisation paisible, déambulant sur les larges *highways* du Nouveau Monde en se cantonnant aux 55 miles (88 km/h) réglementaires. Bel exploit...

Forcez un peu l’allure et l’Aston dévoile alors une tout autre facette de sa personnalité. A la moindre pression de l’accélérateur, le noble Léviathan tombe le masque.

Le double langage du V8

Le V8 perd soudainement tout flegme britannique, réveillant le monstre qui sommeille en lui. Le feulement des bas régimes fait place à un grondement rauque des plus suggestifs, les 350 et quelques chevaux sonnant la charge vers 4 000 tr/min, s’exprimant avec force au-delà. Le lourd coupé se propulse en se projetant dans le paysage de plus en plus vite, l’immense capot se cabrant sous l’effort. Bien campée sur ses voies larges, l’Aston reste cependant imperturbable. Le travail des suspensions est remarquable

– même sur un revêtement sensiblement bosselé – la voiture maintenant son cap avec une aisance déconcertante. Une démonstration éclatante, si besoin était, du savoir-faire des techniciens de Newport Pagnell, alors au sommet de leur art. Rivale de toujours, la vieillissante Jaguar Type E, malgré son séduisant V12, est largement surclassée en termes d’agrément de conduite. Le félin a perdu depuis longtemps la taille mannequin de ses jeunes années. Haut perché sur ses voies étroites, il se déguste davantage à des allures “californiennes”, trop incertain à grande vitesse pour pouvoir suivre sereinement le rythme de la DBS. L’aristocratique boudoir anglais confirme d’ailleurs sa suprématie face à l’épreuve du chronomètre. Jean-Paul Thévenet et Henri Morisi la pousseront à

250 km/h en juin 1972. Les essayeurs de *L’Automobile* abattent en parallèle le 400 mètres départ arrêté en 14,9 secondes, lorsqu’ils obtiennent 14,7 secondes avec une Ferrari Daytona, et 14,8 secondes avec une Maserati Bora. Belle brochette s’il en est... C’est en tout cas une très belle performance pour la GT insulaire, handicapée par ses 200 kg supplémentaires, rançon d’une minutieuse qualité de fabrication. Si les volcaniques Italiennes, avantagées par leur aérodynamique, prennent largement le dessus en vitesse de pointe, elles ne procurent certes pas le même sentiment d’homogénéité et d’équilibre que l’atypique Aston, confortable et voluptueuse à souhait. La DBS autorise de fait un vrai 200 km/h en vitesse de croisière, en toute décontraction, et surtout dans un →



“THE MUNCHER”

La marque se débattant dans d'inextricables difficultés financières, elle ne peut assurer sa présence en compétition comme par le passé, laissant ce soin à des écuries privées. C'est ainsi que le 11 juin 1977, une monstrueuse Aston Martin prend le départ des 24 Heures du Mans, après quatorze ans d'absence sur le circuit sarthois. Semant le trouble parmi les innombrables Porsche, la voiture termine en 17^e position au classement général, s'emparant de la troisième place de la catégorie GTP. Il s'agit à l'origine d'une DBS V8 de série

– châssis n°10 038 – engagée dans des courses de club insulaires à partir de 1975 – radicalement transformée au fil des saisons par Robin Hamilton, l'authentique passionné responsable de l'aventure. La DBS engagée au Mans est affublée d'une calandre à deux phares censée la rajeunir, d'un aileron et d'un spoiler démesurés, tandis que le pavillon a été drastiquement rabaisé. Gavé par deux énormes turbos, le V8 développe environ 700 chevaux, lui autorisant des pointes à plus de 315 km/h dans la mythique droite des Hunaudières.

Un véritable monstre qui souffre néanmoins de son poids très élevé de plus de 1 500 kg à vide. L'impressionnante Anglaise a tendance à “croquer” du frein, d'où son surnom *The Muncher* (traduction : la croqueuse). Réengagée au Mans 1979, la DBS abandonne au bout de trois heures de course, trahie par son moteur. Fin de l'épopée. Le V8 Aston reviendra au Mans au début des années 1980 sous le capot des prototypes Nimrod et AMR, fort discrètement toutefois...

Apparu tardivement, le cabriolet Volante s'apprécie davantage sur la Croisette que sur les départementales de l'arrière-pays niçois.



silence quasi monacal. De ce point de vue, le vaisseau britannique apparaît tout désigné pour les voyages au long cours. Nombreux sont ceux qui voient en elle la descendante légitime de la mythique Bentley Continental R, première de la lignée, avant que cette dernière ne prenne de l'embonpoint. Aux dires de l'usine, l'engin parcourt le 0-100 km/h en 5,7 secondes, la version automatique réclamant quant à elle 6,2 secondes. Une nervosité appréciable qui creuse l'écart avec l'ancienne six cylindres, qui réclamait plus d'une seconde sur la même distance.

Le dernier dinosaure

Plus maniable qu'il n'y paraît, la DBS sait aussi se défendre sur les petites routes sinueuses. L'emmener

en villégiature dans les *Highlands* est tout à fait envisageable, voire chaudement recommandé. Nantie d'amortisseurs fermes, l'Aston enroule les courbes sans manifester la moindre plainte, se déhanchant sans trop prendre de roulis. Les rapports de la ZF claquent bruyamment – un véritable régal qui contribue à l'ambiance inimitable qui règne à bord – le couple abondant permettant de se sortir de (presque) toutes les situations, à condition de ne pas la brusquer outre mesure. Un *gentleman-driver* averti en vaut deux... Car le poids, fatalement, se rappellera à votre bon souvenir à un moment ou à un autre. Victimes de l'implacable loi de Joule, les freins finiront quand même par crier grâce, malgré leur bonne volonté évidente. Sans pouvoir rivaliser sur ce terrain avec une Lotus Elan,

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

COQUE ET SUSPENSION

Cadre tubulaire en acier. Carrosserie en aluminium. Suspension avant à roues indépendante, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice. Suspension AR semi-indépendante, pont De Dion, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à levier. Freins à disque assistés sur les quatre roues. Direction à crémaillère. Pneumatiques : 8.10 x 15 (origine).

MOTEURS

• Six cylindres en ligne 3 995 cm³, 96 x 92 mm, bloc et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête, vilebrequin à sept paliers. De 280 chevaux à 5 500 tr/min (standard : alimentation par trois carburateurs SU HD8) à 325 chevaux à 5 500 tr/min (Vantage : alimentation par trois carburateurs Weber 45 DCOFF).

• V8 5 340 cm³, 100 x 88 mm. Bloc et culasse en alliage léger, double arbre à cames par rangée de cylindres. Alimentation par injection mécanique Bosch, injection électronique Weber-Marelli, ou quatre carburateurs Weber. Puissance maximale : de 305 à 5 000 tr/min à 408 chevaux à 6 250 tr/min, selon degré de préparation et pays.

TRANSMISSION

propulsion. Boîte de vitesses mécanique ZF à cinq rapports synchronisés. Embrayage monodisque à sec. Transmission automatique Borg Warner puis Torqueflite.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

Long. x larg. x haut. x emp. : 4,59 x 1,83 x 1,32 x 2,61 m. Voies AV/AR : 1,49 m. Poids à vide : de 1 588 à 1 860 kg selon les versions. Vitesse maximale : de 225 à 270 km/h environ.



l'opulente Aston Martin, moyennant un minimum de “métier”, s'avère cependant difficile à semer. Le débonnaire Brett Sinclair en personne en a fait l'éclatante démonstration à maintes reprises, donnant la chasse à la Dino 206 GT du semillant Danny Wilde, malencontreusement “empruntée” par quelque gangster de passage. De ce point de vue, la fiction illustre parfaitement la réalité... Faute d'une réelle évolution, la DBS vieillira hélas rapidement au milieu des années 1970, ultime représentante d'un classicisme prétendument suranné. La concurrence transalpine se convertit rapidement au moteur central. Les nouvelles références en matière de “monstres sacrés” sont incarnées par les spectaculaires Lamborghini Countach et autres Ferrari 365 GT4 BB, qui se targuent de frôler des vitesses de

pointe de près de 300 km/h. Ces premières super cars commencent à détrôner les vraies GT, par essence plus polyvalentes. L'Aston Martin se marginalise un peu plus lorsque des gros coupés luxueux à tendance sportive envahissent le marché : les Mercedes-Benz 450 SLC, les BMW 633 CSi et les Jaguar XJS offrent des performances pratiquement équivalentes pour des tarifs bien inférieurs. Plus exclusives encore, les Porsche 928 et autres Ferrari 400 GT, qui chassent sur ses propres terres, ont pour elles l'attrait de la nouveauté. Les dernières séries AM, caricaturales à souhait, vont d'ailleurs perdre la pureté des versions originelles. Elles masquent sous une débauche d'équipements luxueux des performances en net retrait. Le temps est venu de rejoindre le cimetière des éléphants... ●

④ Guide d'achat

Le prix du savoir-faire

Assemblée selon des méthodes éminemment artisanales, l'Aston Martin est une voiture complexe qui ne souffre d'aucune négligence. Toute intervention se négociera nécessairement au prix fort, sans parler de la difficulté de trouver des pièces correspondant à chaque série...



La carrosserie en aluminium ne réserve généralement aucune mauvaise surprise, mais le phénomène électrolytique entre acier (structure) et alliage léger (carrosserie) peut favoriser la corrosion, notamment sur les panneaux de portières et les encadrements des vitres.

Le châssis est pour sa part réputé solide. Il faut néanmoins examiner soigneusement les points névralgiques classiques : bas de caisse, masqués par des enjoliveurs, points d'ancrage des suspensions arrière, passages de roue et plancher du coffre.

Le prix de l'artisanat

Les liaisons au sol, soumises à rude épreuve, doivent être maintenues en parfait état pour assurer une tenue de route digne de ce nom. Les amortisseurs, les rotules et les silentbloks s'usent prématurément. Souvent négligés, ces organes sont coûteux à remplacer, mais l'agrément de conduite en dépend. Les amortisseurs Armstrong d'origine seront avantageusement remplacés par

des Koni, plus durs mais plus efficaces. Il existe une multitude de kits outre-Manche pour améliorer le comportement de l'auto : barre anti-roulis plus conséquente, plaquettes de freins "racing", au détriment hélas de l'origine. Beaucoup d'amateurs britanniques n'hésitent pas à aligner leur monture en compétition historique.

Véritable pièce d'orfèvrerie signée de la main du compagnon qui l'a assemblée, le moteur se montre endurant s'il a été bien suivi. Certains blocs ont approché les 200 000 km avant réfection. Ils nécessitent toutefois un long temps de chauffe avant de donner le meilleur d'eux-mêmes : le carter contient 12 litres d'huile, un atout primordial pour leur longévité. L'injection Bosch des premières V8, délicate à régler convenablement, a été souvent remplacée par une batterie de carburateurs Weber. Le refroidissement doit lui aussi être particulièrement surveillé pour éviter tout risque de surchauffe. La boîte manuelle ZF est robuste, mais là encore, les synchros – particulièrement celui de seconde – ont pu souffrir de décennies de rétrogradages brutaux. La Borg

Si l'entretien courant ne pose pas de problèmes insurmontables, les interventions mécaniques nécessitent une main-d'œuvre qualifiée, et des moyens conséquents...



Warner, et surtout la Torqueflite figuraient parmi les meilleures transmissions automatiques de leur époque : bien réglées, elles autorisent des passages de rapport assez rapides. Tradition britannique oblige, l'électricité complexe – surtout sur les derniers modèles – n'est pas toujours d'une proverbiale fiabilité... Hormis quelques rares pièces d'accastillage empruntées à la grande série (Rootes ou British Leyland), la plupart des éléments sont spécifiques au modèle et donc logiquement très onéreux. Il ne faut pas hésiter à parcourir les catalogues des meilleurs spécialistes d'outre-Manche, dont certains proposent des tarifs nettement moins prohibitifs que ceux de l'usine. Aucune illusion toutefois : l'entretien et la restauration d'une telle GT implique des moyens conséquents.

Combien ?

Relativement abordables il y a quelques années encore, les DBS et dérivées connaissent un certain engouement depuis que les cotes de leurs aînées se

sont envolées. Une DBS six cylindres à quatre phares ne s'approche pas à moins de 60 000 €, une Vantage irréprochable atteint quant à elle les 90 000 €. Un peu moins recherchée, une DBS V8 approchera les 75 000 €. La génération dotée de la nouvelle calandre est à peine plus abordable. Les rares AM Vantage six cylindres s'échangent aux alentours des 80 000 €, les V8 plafonnant à la lisière des 60 000 €. Une relative décote frappe les séries les plus récentes, surtout à partir des millésimes 1973, moins prisés des amateurs. Le coupé V8 désormais seul en lice peut se dénicher dans des fourchettes comprises entre 45 000 et 50 000 €. Plus convoitée, la peu courante V8 Vantage vaut presque le double, s'échangeant à plus de 90 000 €. L'exclusif cabriolet Volante exige pour sa part une mise de fonds minimale de 100 000 €, la variante Vantage crevant le plafond à plus de 130 000 €. Curieusement, l'anecdote Zagato navigue dans les mêmes zones de prix que les versions "normales", soit environ 70 000 € en coupé et 100 000 € en cabriolet. Il est vrai qu'elle n'a pas un physique "facile"... ●

Tributaire d'un assemblage artisanal, la DBS ne souffre d'aucune négligence en entretien. La rançon de l'exclusivité, mais le jeu en vaut assurément la chandelle...