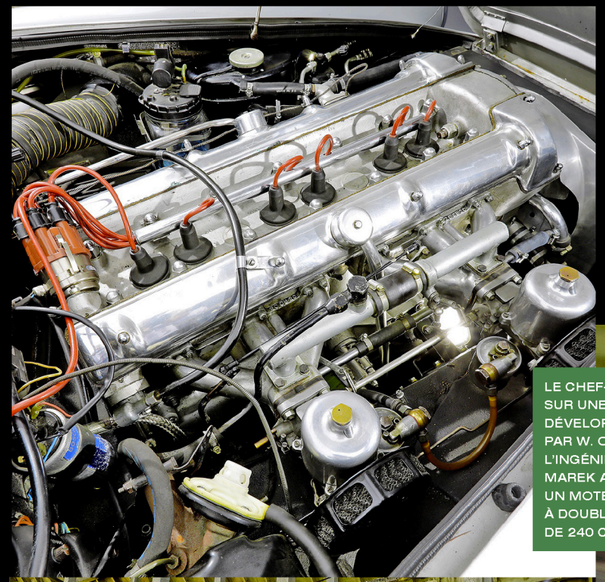
LE SUCCÈS DE LA 4e DB

QUE CE SOIT SUR LE PLAN TECHNIQUE COMME ESTHÉTIQUE, DAVID BROWN ENTENDAIT REDONNER À ASTON MARTIN UNE PLACE DE CHOIX DANS L'UNIVERS ÉLITISTE DES COUPÉS GRAND TOURISME. LA SCIENCE DE LA COMPÉTITION MARIÉE AU TALENT ITALIEN A ENFANTÉ UNE REINE QUI DÉTERMINA L'AVENIR DE LA MARQUE.

PAR MICHEL GUÉGAN PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

Il s'appelle Lionel Martin et le 9 mai 1914, voici que ce fils de bonne famille dispute la course de côte d'Aston au volant d'une Singer quelque peu modifiée, marque dont il est l'un des distributeurs avec son ami et associé Robert Bamford. Telle est l'histoire ou la légende de la naissance d'Aston Martin dont la vie tumultueuse fait partie de la grande histoire de l'automobile. Depuis les années 1920 jusqu'à aujourd'hui, Aston Martin a connu des périodes fastes et quelques misères, mais l'essentiel est que cette marque prestigieuse soit toujours en vie. Aujourd'hui, on admire la DB11, sachant que la DB1, la première de la série, ainsi baptisée par le nouveau propriétaire David Brown (depuis 1947), fut présentée en 1948 au Salon de l'auto de Londres. On vous épargnera les différentes péripéties qui ont émaillé la vie d'Aston pour se pencher sur celle qui marqua une étape décisive, la DB4. Comme cela se produit souvent, la naissance d'une voiture doit être associée à la rencontre puis l'association de personnalités aussi ›

SANS DÉNOMINATION OFFICIELLE, LA CARRIÈRE DE L'ASTON DB4 COURUT SUR UNE DEMI-DÉCENNIE À TRAVERS CINQ SÉRIES, SANS OUBLIER LES ÉDITIONS SPÉCIALES.



LE CHEF-D'ŒUVRE ! SUR UNE BASE DÉVELOPPÉE PAR W. O. BENTLEY, L'INGÉNIEUR TADEK MAREK A CONÇU UN MOTEUR TOUT ALU À DOUBLE ACT DE 240 CH.



AU FIL DES ANNÉES, LES MODIFICATIONS ESTHÉTIQUES SERONT MINIMES, TOUCHANT LA CALANDRE OU LES FEUX ARRIÈRE. TOUTEFOIS, LA SÉRIE 5 GAGNA QUELQUES CENTIMÈTRES.



fortes que complémentaires. Nous sommes dans les années 1950 et la DB2 fait son apparition, suivie par la DB2-4 sous différentes versions, les DB3 et DB3S étant des véhicules de compétition. On sous-estime grandement l'engouement et même la passion que suscitait la compétition en ces temps-là, notamment les 24 Heures du Mans. Entre Jaguar, Ferrari, Mercedes et Aston, la lutte était féroce et le prestige lié aux victoires annonçait de précieuses ventes à travers le monde. À l'heure où prestige et glamour sont aujourd'hui prépondérants, rappelant qu'Aston Martin l'emporta en 1959 (DBR1) brisant ainsi la série victorieuse de Jaguar, 1951 et 1953 puis triplé 1955-56-57 ! Malgré une image valorisante, les finances d'Aston ne sont pas mirobolantes. La voiture est très chère (à son lancement, la DB2 valait deux fois le prix d'une Jaguar XK120) et la production, relativement faible. Les Aston sont des voitures rares, car réservées à une élite. Pour preuve, la production des DB2 n'a pas dépassé 410 modèles, suivie par les différentes versions de la DB2-4, soit 764 exemplaires (contre plus de 12 000 pour la XK120 !). Il est temps de faire évoluer la gamme et naturellement, car même David Brown évoque l'hypothèse d'une cessation d'activité… On se lance dans la préparation d'une DB Mark III avec quelques améliorations mécaniques et John Wyer, ex-team manager de l'écurie de course, directeur technique puis General Manager, se lance dans l'opération de la dernière chance : une tournée mondiale pour promouvoir la marque ! Lancée en 1957, cette Mark III connaîtra un succès d'estime (551 voitures vendues) et sera même prolongée jusqu'en 1959, mais tout le monde le sent, il faut évoluer. Aston a besoin d'un nouveau modèle, plus moderne, plus performant, doté d'un style plus gratifiant, la presse comme la clientèle étant fort éprises des carrosseries italiennes dessinées par Pinin Farina, Touring ou Zagato. Le styliste Franck Feeley officie chez Aston Martin mais il est jugé trop conventionnel. Wyer se tourne alors vers Pinin Farina, mais celui-ci ne traite que l'acier alors que l'usine Aston de Tickford travaille l'aluminium. Donc pourquoi pas Touring ? Dont la notoriété est assurée par sa technique «SuperLeggera», vue sur des Alfa Romeo et même sur une Aston, le Spyder Superleggera construit sur une base de DB2-4 est présenté au Salon de Paris 1956. La technique «superlégère» n'est pas totalement nouvelle, car elle est apparue en 1937. Elle est constituée d'un treillis de tubes fins sur lesquels viennent se souder des panneaux aluminium, le tout reposant sur une plate-forme. L'ingénieur en chef d'Aston, Harold Beach, se rend donc à Milan avec les plans du châssis de la future DB4, plans refusés, car impropres à recevoir la carrosserie Touring. S'inspirant de la plate-forme des Alfa 1900 Sprint, Beach redessine un nouveau châssis et Touring peut alors entreprendre sa tâche. On a évoqué David Brown, le patron, John Wyer, le directeur général, Harold Beach, l'ingénieur en chef. Il manque deux pions essentiels dans cette nouvelle aventure : Frederico Formenti, responsable du style chez Touring et Tadek Marek,

LA CLASSE, NON ? AVOUONS QUE LA LIGNE ÉMANANT DES ATELIERS DE FREDERICO FORMENTI EST TOUT SIMPLEMENT SUBLIME. LA TECHNIQUE SUPERLEGGERA DE TOURING Y EST POUR BEAUCOUP.



JOSÉ ROSINSKI JUGEAIT LE TABLEAU DE BORD UN PEU BROUILLON QUOIQUE COMPLET. ON Y PERÇOIT PLUS L'ESPRIT DE COMPÉTITION ASTON QUE L'ÉLÉGANCE ITALIENNE.

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO JUILLET 1962

«UNE VOITURE SÉRIEUSE POUR GENS SÉRIEUX»

PAR JOSÉ ROSINSKI

« La Vantage est un perfectionnement de la DB4. La culasse, en particulier, a reçu un troisième carburateur, le taux de compression a été élevé, et c'est d'environ 25 ch supplémentaires dont dispose la nouvelle voiture. […] Le tableau de bord offre une gamme de renseignements très complète, mais la disposition des instruments, si elle n'est guère critiquable du point de vue facilité de lecture, n'est pas esthétiquement heureuse et donne une impression de confusion. […] Les pédales sont disposées comme il convient à une voiture sportive et le court levier de commande de la boîte tombe naturellement sous la paume. L'Aston Martin s'accommode de bonne grâce des encombrements, bien que nous nous contentions de suivre pacifiquement le lent flot des usagers, en troisième et même en quatrième. Dans ces conditions, la flexibilité se révèle fort satisfaisante, la voiture reprend en quatrième à 1000 tr/min. Première constatation, l'excellent amortissement de la suspension. […] Le confort, pour remarquable qu'il soit, n'empiète en rien sur les qualités de tenue de route qui sont le point fort de cette voiture […] La Vantage est à son affaire sur la grande route. Le moteur ne manifeste sa présence que si l'on dépasse 5000 tr/min – en particulier une légère vibration apparaît entre 5200 et 5500 tr/min – mais elle disparaît plus haut. D'ailleurs, il n'est guère nécessaire de pousser plus de 5000 tr/min pour marcher bon train. Cependant, si l'on veut exploiter au mieux les possibilités de la voiture, il est préférable d'accrocher les 6 000 tr/min autorisés. […] Dans l'ensemble, l'allure de croisière se stabilisera entre 160 et 180 km/h dans des conditions de confort et de sécurité qui permettent une conduite détendue. »

SPORT AUTO N° 7





L'ASTON DB4 EST UNE VÉRITABLE GRAND TOURISME, AUSSI EFFICACE QUE CONFORTABLE. LES ENFANTS SONT MÊME LES BIENVENUS AUX PLACES ARRIÈRE!

LE STYLE DE LA DB4 relève du génie, quant au moteur, c'est un chef-d'œuvre…

ingénieur motoriste, arrivé chez Aston en 1954. Le quatuor magique était réuni! Que dire du style de la DB4, sinon qu'il relève du génie, quant au moteur, c'est un chef-d'œuvre. Aston utilisait sur ses voitures le 6-cylindres en ligne Lagonda conçu par W. O. Bentley. Tadek Marek avait déjà travaillé sur cette mécanique à travers la DB2-4 Mark III, mais tous s'accordaient sur la nécessité de développer un nouveau moteur. Imaginez-vous qu'il devait être en fonte mais que l'usine de fonderie prévue était incapable de l'intercaler dans son planning… Alors que son associée, spécialisée dans l'aluminium, serait ravie d'accueillir ce projet. Va donc pour l'alu! Après quelques études et essais (3 l et 4,2 l), ce sera un six en ligne, double ACT de 3,7 l de cylindrée, tout alu, alimenté par deux carburateurs SU HD8 de 50 mm. Là encore, coup de génie, car nul ne savait réellement comment ce nouveau moteur allait se comporter. Comme l'avoua Tadek Marek: «*Je n'avais jamais vu un moteur alu bien fonctionner jusqu'à présent!*» La puissance annoncée est de 240 ch. En vérité, et c'est John Wyer lui-même qui en convint, ils mentaient dans une proportion de 15 %! Comme Jaguar en fait, mais moins que les Américains…

L'ATTRACTION DES SALONS DE PARIS ET DE LONDRES

La suspension avant est indépendante à triangles superposés, alors que l'arrière reçoit un essieu rigide (avec pont Salisbury), deux jambes de poussée et une barre Watt. Exit donc la barre Panhard. L'amortissement est assuré par des ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs Armstrong. La boîte est à quatre rapports, tous synchronisés, la direction est à crémaillère et les freins sont à disque Dunlop avec servo Lockheed. Lorsque la voiture est présentée à Paris, le 2 octobre 1958, puis à Londres, le 22 du même mois, c'est l'attraction, la star du moment. Les performances annoncées sont étonnantes (230 km/h, alors que la voiture n'a jamais été essayée à cette vitesse!) avec un 0-160-0 en moins de 30 secondes. Les commandes affluent, mais les syndicats mettent l'usine en grève, et la production ne démarrera réellement qu'à l'été 1959. Le temps de quelques mises au point… Les premières voitures sont livrées, notamment en France et en Italie. Pays qui, malheureusement ou heureusement pour Aston, proposent de belles lignes droites sur autoroute (Milan-Bologne) ou sur nationale. Et les premiers propriétaires de DB4 se régalent… Flat out! Ce que le moteur n'apprécie guère. Les retours des importateurs sont désastreux et il est nécessaire d'intervenir rapidement. Ce sera fait sur celle qu'on baptisera série 2 (appellation non contrôlée) produite dès janvier 1960. Radiateur d'huile, ouverture du capot inversée,



SUR LE CIRCUIT DE MONTLHÉRY, LA DB4 RENOUE AVEC SON PASSÉ SPORTIF, SUBLIMÉ PAR LES DB4 GT ET ZAGATO.



PERFORMANCES

Vitesse maxi: 226 km/h
De 0 à 100 km/h: 9,4 s
Consommation mixte: 15 l/100 km

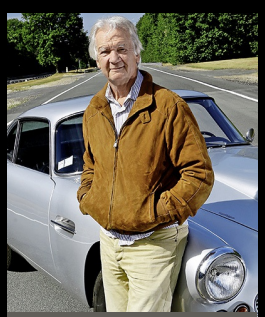
TECHNIQUE

Moteur	6 cyl. en ligne, avant
Cylindrée	3 670 cm³
Distribution	2 ACT
Puissance maxi	240 ch DIN à 5 500 tr/mn
Couple maxi	326 Nm à 4 250 tr/mn
Alimentation	2 carbus SU HD8
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 4 vitesses
Suspensions AV / AR	Doubles triangles, essieu rigide, barre Watt
Freins AV / AR	Disques Dunlop
Pneus AV / AR	185/16
Dimensions L x l x h	2,49 x 1,67 x 1,30 m
Poids	1311 kg
Réservoir	85 l
Prix 1958	3 976 £
Équivalent 2017 (Insee)	130 000 € environ
Cote Sport Auto Classiques	De 500 000 à 700 000 €

capacité d'huile améliorée (9,6 l), la DB4 prend un nouvel essor et c'est ce modèle que nous retrouvons sur le circuit de Montlhéry.

UNE GRAND TOURISME RAPIDE MAIS CONFORTABLE

La voiture en est à son quatrième propriétaire et de «Sea Green», elle est devenue «Snow Shadow Grey». Née le 1er avril 1960, son état démontre le soin qui lui a été apporté. Une grande partie du travail a été effectuée chez Cecil Cars qui, au fil des différents propriétaires, s'est vu confier une réfection intégrale du moteur et la révision de la transmission. Petite gourmandise de la maison: la pose d'une climatisation! La sellerie est aussi remarquable avec ce cuir noir qui épouse admirablement des sièges bien dessinés et réglables. Les places arrière conviendront à des enfants. Le tableau de bord, plus complet qu'esthétique, est dérivé de celui des DB2, et souligne que la DB4 est une voiture de sport qui ne supporterait pas de connaître quelques reflets dans le pare-brise. Il y a quelques années, j'avais conduit une DB4 qui ne m'avait pas convaincu. Comme quoi, l'état et surtout la mise au point jouent un rôle essentiel. Le 3,7 litres est d'une douceur incomparable et reprend sans le moindre hoquet. Même constat pour l'embrayage qui n'exige pas le mollet d'un sprinteur, quant à la boîte, on ne soupçonne pas que sa conception date de plus de cinquante ans. Bien sûr, on ne tourne pas les roues de 16 pouces à l'arrêt, mais une fois celles-ci décollées, la direction n'a rien de pénible. Il ne nous pas été possible d'avaler le routier de Montlhéry à une allure «astonesque» d'autant que notre voiture disposait d'un pont court (3,77 contre 3,54 de série en Europe), mais écouter le son du six en ligne demeure un grand moment automobile. Bon, l'entrée en courbe est un peu paresseuse et naturellement sous-vireuse, mais la DB4 est avant toute chose une Grand Tourisme rapide, certes, mais également très confortable. D'ailleurs, les ingénieurs l'avaient bien compris, puisqu'ils proposèrent un overdrive, puis une boîte cinq et quelques chevaux de plus sur la version Vantage. ■



L'AVIS DE... MICHEL GUÉGAN

Être confronté à une icône est parfois périlleux, tant la déception peut être criante. Ce jour-là, cette DB4 nous a transporté dans un univers où l'élégance l'a disputée à la volupté mécanique. L'harmonie absolue!

Remerciements à Cecil Cars pour le prêt de cette DB4, visible d'ailleurs dans leurs locaux d'Ollainville (91).

