

ASTON MARTIN DB MKIII

Fin de chapitre

- Puissance maxi : 164 ch
- Vitesse maxi : 188 km/h
- 0 à 100 km/h : 11 s
- Cote : 280 000 €
- Production : 551 exemplaires

Pour certains, l'histoire d'Aston Martin commence à partir de la DB4. C'est oublier un peu vite un passé prestigieux dont la DB MkIII marque l'aboutissement. Un modèle moins connu sur lequel il fait bon se pencher, avant de tourner définitivement la page vers une nouvelle ère. Texte Jacques Warnery - Photos: Benjamin Asket - Virage Agency



Motre héroïne du jour n'a rien d'un vilain petit canard, bien au contraire. Ses lignes élégantes, qui vous renvoient directement au milieu des années 50, semblent même provenir d'un bureau de style italien. Vultueux des carrossiers du pays de Dante et la beauté de leurs réalisations, c'est un compliment. Elle nous vient pourtant de la perfide Albion qui, à cette époque, règne en maître sur le créneau des véhicules haute performance. Son six-cylindres en ligne en fait une implacable routière et son habitacle inimitable se montre aussi irrésistible qu'un bonbon anglais. Les deux ailes blanches qui constituent son prestigieux logo rappellent que c'est une Aston Martin. Une marque qui, par son luxe et ses performances, alimente fantasmes et rêves. Avec un tel apanage, notre DB MkIII dispose de tous les atouts pour marquer les esprits au fer rouge. Sauf qu'elle fait partie de ces Aston injustement oubliées. Parfaitement connu des amateurs éclairés, ce modèle l'est en revanche autrement moins du grand public. Son seul tort est peut-être d'être née un peu trop tôt dans l'histoire du constructeur. La DB MkIII arrive sur le marché en mars 1957 et marque l'ultime évolution de la première lignée DB,

entamée par la DB2 en 1950. Sa carrière fugace se termine en juillet 1959 lorsque la DB4 la pousse vers une retraite forcée. Cette DB4 décidément bien encombrante va lui faire beaucoup de tort et marquer une nouvelle ère pour la firme rachetée par David Brown en 1947. D'autant que le cinéma va lui offrir une destinée mondiale et faire découvrir l'élitiste marque Aston au grand public. Beaucoup l'ignorent en effet, mais c'est bel et bien une DB4 Série 5 dotée de tous ses gadgets qui joue les montures de James Bond dans *Goldfinger* sur les plans serrés. Elle cohabite avec une DB5 qui a la primeur des plans serrés. Dans l'ouvrage idoine écrit quelque temps avant par Ian Flemming, l'agent 007 conduit en revanche une DB3. Ou plutôt une DB MkIII, puisque l'appellation DB3 est réservée à la course. Elle fait même l'objet d'un chapitre « Pensées à bord d'une DB III ». Son Aston à la livrée grise est également la seule des romans de la saga à disposer de quelques gadgets : interrupteurs permettant de changer la couleur des feux avant et arrière, pare-chocs en acier renforcé, compartiment accueillant un Colt 45 sous le siège passager et dispositif d'audioguidage. Notre MkIII referme avec talent un chapitre de la marque Aston Martin qui connaîtra un nouvel essor en crevant le grand écran.

Modèle charnière

Évolution de la DB2/4 apparue en 1954, la DB MkIII tease subtilement sa remplaçante. Les formes générales et le pavillon abaissé initié par la DB2/4 et DB2/4 MkII sont toujours là, mais elle étrenne quelques tics stylistiques que l'on retrouvera sur



➤ La DB MkIII distille des sensations de conduite plutôt rustiques, avec son pont arrière rigide guidé par des barres Panhard.



♥ En virages serrés, la DB MkIII impose un minimum de poigne derrière le grand volant.

la mythique DB4. Cela commence par cette fameuse calandre Aston dont tous les modèles actuels continuent de s'inspirer après plus de 6 décennies d'existence ! Ensuite, ses ailes postérieures s'allongent et adoptent une hauteur constante pour accueillir des feux arrière verticaux que sa remplaçante se fera un



♥ Si la DB MkIII étrenne la fameuse calandre Aston Martin, ses lignes générales rappellent davantage les créations transalpines. Ses simples phares ronds implantés verticalement participent en partie à son allure gracieuse.

plaisir de lui chiper ! Ainsi grée, la MkIII perd la poupe rondouillarde de sa devancière pour un profil plus sportif que cette livrée Desert White met volontiers en valeur. Né bleu à sa sortie fin 1957, ce superbe et rare exemplaire français en conduite à gauche qui a connu cinq propriétaires change de couleur lors de sa restauration en 2003. Le bon état de conservation de ses superbes sièges en cuir rouge leur épargne une mise à neuf pour notre plus grand plaisir. Leur magnifique patine après avoir accueilli une multitude de nobles séants durant plus de soixante-huit années d'existence participe au charme inimitable de cet habitacle où l'artisanat est roi. Entièrement redessinée, la nouvelle planche de bord évoque le monde de l'aviation et sera en partie reprise sur la DB4. Ce modernisme contraste avec une atmosphère délicieusement désuète où le bois des contre-portes côtoie la moquette épaisse et un cuir d'époque. Les minuscules places arrière apparaissent aussi croquignolées qu'inconfortables, avec leur dossier vertical plus fin encore qu'un sandwich SNCF. Y faire voyager sa progéniture tient sans doute du pire acte de désamour, mais le dessin irrésistible des deux assises et la qualité des peaux en font un séduisant objet de contemplation.

Capsule temporelle

Un simple quart de tour de clé sur la partie gauche de la planche de bord suffit à réveiller le six-en-ligne, doté de deux carburateurs dans sa déclinaison DBA forte de 164 ch. Revu par Tadek Marek à qui l'on devra plus tard celui de la DB4, il s'offre un bloc et un vilebrequin rigidifiés par rapport à »

➤ Sur la DB MkIII, le six-en-ligne propose une version DBA (ici en photo) et trois autres options : DBB (198 ch), DBC (217 ch) et DBD (182 ch).

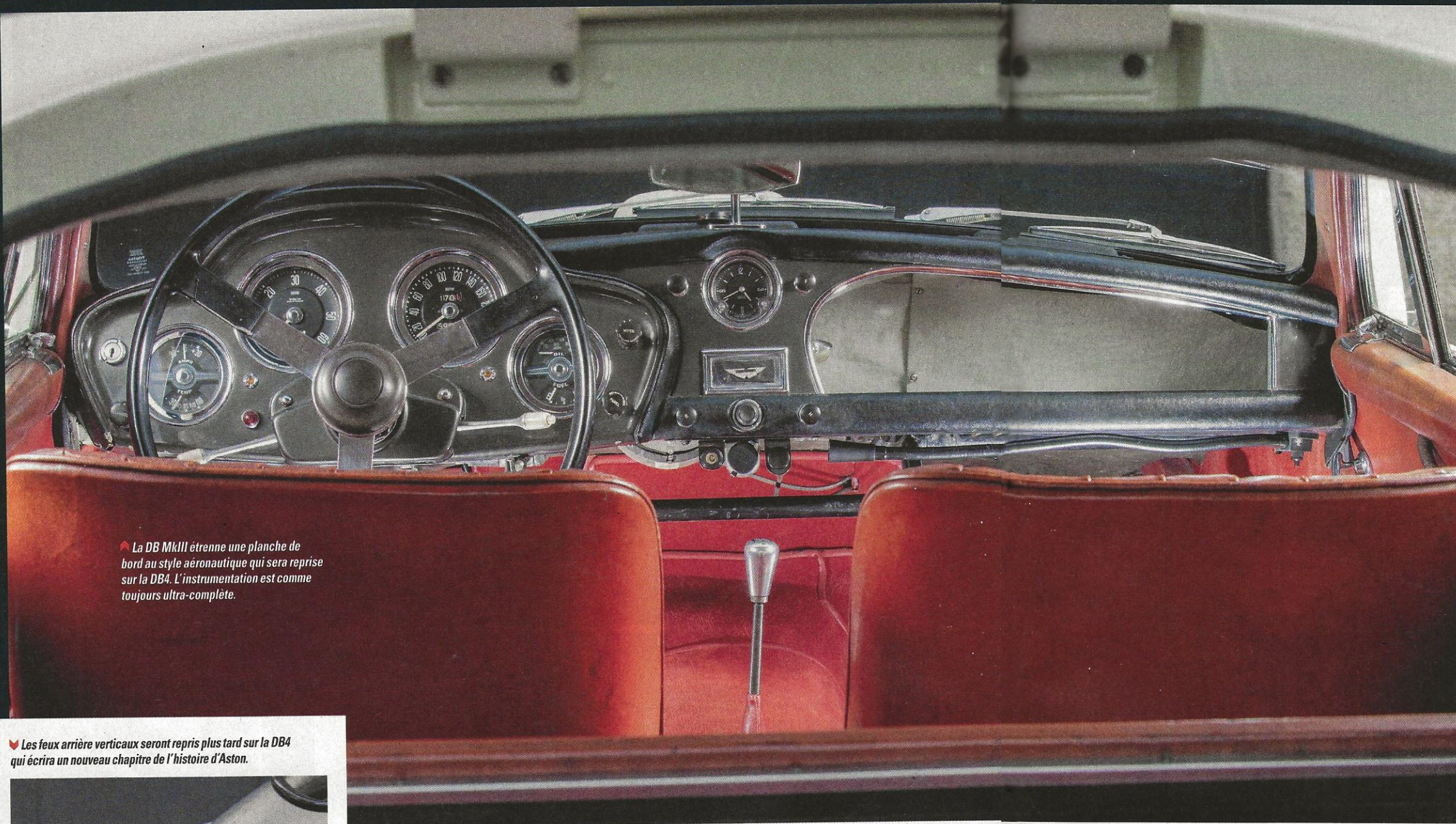


➤ Les magnifiques sièges en cuir restés dans leur jus participent au charme de notre DB MkIII d'essai.



➤ Les places arrière sont aussi délicieuses à regarder qu'un bonbon anglais, mais elles sont pratiquement inutilisables !





La DB MKIII étrenne une planche de bord au style aéronautique qui sera reprise sur la DB4. L'instrumentation est comme toujours ultra-complète.

Les feux arrière verticaux seront repris plus tard sur la DB4 qui écrira un nouveau chapitre de l'histoire d'Aston.



» ceux des DB2/4. Sa sonorité sourde et ses bonnes vibrations rappellent le temps qui passe. Le pédalier dont les attaches sont situées en bas comme sur les Porsche 911 refroidies par air demande un minimum d'effort aux mollets. La boîte mécanique à quatre rapports préfère, elle, la délicatesse sous peine de manifester sa désapprobation par un concert de pignons. Comme dans toute ancienne dénuée de la moindre assistance, la DB MKIII demande de sortir les muscles quand il s'agit de tourner le cerceau. La direction camionnesque en manœuvres devient plus douce avec la vitesse, même si le flou au point milieu vous renvoie dans un autre temps. L'amortissement sautillant aussi, surtout au premier dos-d'âne abordé avec un peu trop d'optimisme. À l'avant, où les roues sont indépendantes, passe encore, mais le bruit de l'essieu arrière rigide et sa réaction ultrasèche rappelle que les ralentisseurs n'existaient pas en 1960!

Sur le reste des difficultés, la belle conserve sa dignité tout en baignant son conducteur dans une ambiance unique. Le charme de sa conduite finit par faire oublier le manque cruel de hauteur du dossier du siège conducteur. Évidemment, le freinage qui étrenne des disques optionnels à l'avant impressionnait davantage à l'époque qu'aujourd'hui, mais l'accastillage suffit à allure normale. Dans cet univers de la fin des années 50, c'est bel et bien le six-en-ligne qui apparaît le plus moderne. Souple comme un élastique, il joue les bonnes pâtes, mais répond présent au moindre appel du pied droit. Les accélérations sont toniques, malgré le trou entre le troisième et le quatrième (et dernier) rapport. Seul le niveau sonore élevé à allure constante désarçonne le conducteur contemporain. Pour notre James Bond chargé de se débarrasser de l'ignoble Goldfinger, c'est un détail dont il se moque comme d'une guigne!

LA TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	2 922 cm ³
Puissance fiscale	20 CV
Puissance maxi	164 ch à 5 500 tr/mn
Couple	24,9 Nm à 4 000 tr/mn
Alimentation	Deux carburateurs simple-corps
Transmission	Aux roues arrière, boîte manuelle 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	6.00 x 16
Dimensions L x l x h	4,36 x 1,65 x 1,38 m
Poids	1 271 kg
Vitesse maxi	188 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	11 s
Conso. moyenne	NC
Réservoir	70 l
Coffre	NC

Le dossier arrière se rabat d'un seul tenant au besoin pour gagner un peu d'espace de chargement.



La DB MKIII proposait une belle interprétation du grand tourisme à l'anglaise à la toute fin des années 50.



L'avis du professionnel Charles Collin, directeur de Cecil Cars

La DB MKIII est un modèle particulièrement intéressant dans l'histoire d'Aston Martin. Nettement moins connu que les DB4 et DB5 qui vont suivre, il profite d'une cote plus basse. Un bel exemplaire comme celui-ci se négocie autour de 280 000 €. Il est en outre plus rare que ses remplaçantes, puisque seules 551 DB MKIII, dont 85 conduites à gauche, verront le jour entre mars 1957 et juillet 1959. Cet exemplaire, qui est le 22^e sur les 51 à avoir été livrés en France, fait partie des rares à conserver son intérieur cuir d'origine. Comme ses homologues, la MKIII est éligible pour participer à de grandes compétitions où sa facilité de conduite fait partie de ses principaux atouts. Sa superbe ligne intemporelle évoque parfaitement les anglaises des années 50. À l'instar de nombreuses concurrentes de cette époque, la DB MKIII nécessite un entretien régulier et réalisé auprès d'un spécialiste. Cela ne l'empêche pas de profiter d'une excellente fiabilité générale. D'autant que les pièces sont assez aisées à trouver.

