

ASTON MARTIN DB 2 & DÉRIVÉS

UNE GT "POUR TOUTE UNE VIE"*

(*) L'un des slogans récurrents de la marque dans les années cinquante et soixante.

Pour beaucoup d'amateurs, la gracieuse DB 2 incarne l'archétype de la sportscar britannique, telle qu'on la concevait au tout début des années 1950. Un modèle-jalon dans l'histoire de la marque, pourtant bien mal en point au sortir de la guerre. Il aura fallu toute l'énergie du dynamique David Brown, son nouveau propriétaire, pour que la noble officine de Feltham retrouve enfin son lustre d'antan. Symbole d'une éclatante résurrection, la DB 2 s'impose d'emblée parmi les références incontournables du marché naissant des modèles de Grand Tourisme.

TEXTE XAVIER CHAUVIN – PHOTOS BERNARD CANONNE, ARCHIVES © DR.



SOMMAIRE

- ① GENÈSE P. 40
RÉSURRECTION D'UN MYTHE
- ② ÉVOLUTION P. 44
UNE LENTE MATURATION
- ③ AU VOLANT P. 48
LES AILES DU GRAND TOURISME
- ④ GUIDE D'ACHAT P. 56
UNE MÉCANIQUE DE PRÉCISION

Merci à Eric Pérou, Pierre Courtin et Charles Collin, pour leur participation enthousiaste à la réalisation de ce dossier.

① GENÈSE

RÉSURRECTION D'UN MYTHE

Jeune industriel ambitieux, David Brown est aussi un fervent adepte du *fast motoring*. Lorsque l'occasion s'offre à lui de racheter la firme de Feltham, il n'hésite pas un seul instant...

Dans le contexte économique difficile de l'immédiat après-guerre, la disparition d'une officine aussi élitiste qu'Aston Martin semble inéluctable. L'entreprise, installée à Feltham, connaît alors les plus grandes difficultés financières et doit être mise en vente dès 1947. David Brown se porte aussitôt acquéreur de la marque pour 20 000 £ (ce chiffre incluant également les modestes installations industrielles), une somme relativement faible comparée au prestige de la noble institution. Mais l'homme d'affaires du Yorkshire – il a fait fortune dans la construction de matériel agricole – n'a pas seulement racheté une usine aussi vide qu'elle est obsolète. Il hérite également d'un prototype prometteur, l'Atom, étudié pendant la guerre par l'ingénieur Claude Hill, figure historique des grandes heures de Feltham. Perfectible, cette curieuse voiture se distingue cependant par son châssis tubulaire sophistiqué, qui constitue une base idéale pour réaliser la sportscar dont rêve depuis longtemps David Brown. Ce dernier vient également de racheter dans la foulée la firme Lagonda pour un montant de 50 000 £. Il s'octroie ainsi les services du légendaire Walter Owen Bentley, motoriste attiré des célèbres ateliers de Staines-upon-Thames, d'où sortent à petite cadence, les nobles modèles Lagonda. Ce dernier achève l'étude d'un promoteur six cylindres à double arbre à cames en tête de cylindrée moyenne, conçu par son adjoint William Watson. Stratège avisé, David Brown espère ainsi créer un modèle inédit en combinant l'excellent châssis de l'Aston Martin au puissant moteur Lagonda. Car la 2-Litre Sports, lancée dans le même temps – elle-même étroitement dérivée de l'Atom –

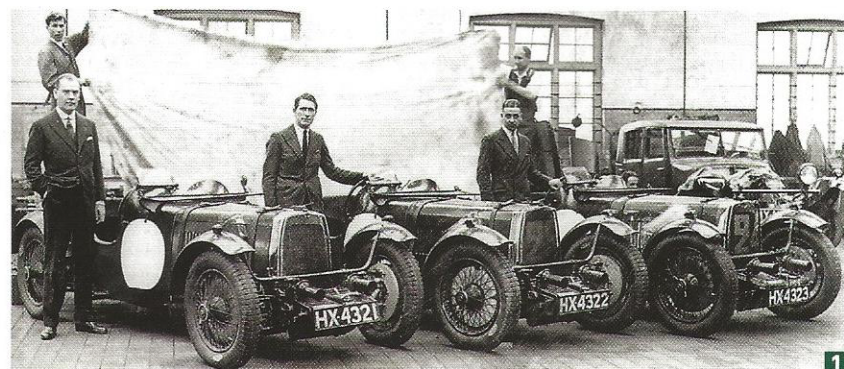


David Brown – l'homme de la situation – reprend les rênes d'Aston Martin en 1947... © DR

ne satisfait guère à ses exigences. Ses lignes massives et empesées, comme ses performances un peu "justes" s'avèrent très décevantes. Son quatre cylindres 2 litres culbuté de 90 chevaux hérité de l'avant-guerre l'emmène à la lisière des 150 km/h, lorsqu'une Jaguar XK 120, forte de 160 chevaux, promet plus de 190 km/h en vitesse de pointe. Handicapée par ses tarifs prohibitifs – plus de 2 000 £, soit le double de sa rivale – celle qui sera baptisée ultérieurement DB 1 par les historiens de la marque, ne sera construite qu'à une quinzaine d'exemplaires entre 1948 et 1950. Le désintérêt de David Brown pour ce modèle provoque d'ailleurs le départ de Claude Hill.

Une page se tourne... Dès lors, la mise au point de la future DB 2 s'accélère. La voiture reprend le cadre tubulaire de son aînée, dont l'empattement sensiblement raccourci est ramené à 2,51 m. La nouvelle Aston reçoit une élégante carrosserie de style "ponton" à l'aérodynamique très travaillée, œuvre du designer Frank Feeley, une recrue de choix venue de chez Lagonda. Une indéniable réussite esthétique qui va faire date. Féline et sensuelle, la DB 2 n'est pas sans rappeler certaines réalisations transalpines contemporaines de Touring ou de Pinin Farina, à l'instar de la Cisitalia 202 ou de l'Alfa Romeo 1900 Sprint. En outre, le prototype n'excède pas les 1 100 kg à vide, grâce à ses panneaux de carrosserie façonnés en aluminium. L'extrême rigidité du châssis permet l'installation d'un capot-moteur basculant d'une seule pièce avec les ailes avant, favorisant ainsi l'accessibilité mécanique. La salle des machines abrite le six cylindres double arbre "Bentley" de 2 580 cm³. Typique des productions de sa Gracieuse Majesté, son architecture

1. Aston Martin, une tradition sportive de longue date. Ici, l'écurie au départ du Tourist Trophy 1931.
2. L'Atom n'est certes pas un premier prix de beauté, mais là n'est pas l'essentiel. Ce sont ses dessous qui méritent le détour. © DR



Ce drophead coupé DB 2 est sorti d'usine en avril 1953, juste avant l'entrée en scène de la DB 2/4. Les phares sont encore positionnés en bas des ailes, un trait de style commun à la première série. A noter que cet exemplaire bénéficie d'une direction à gauche, une option que l'usine commençait timidement à proposer sur ses modèles destinés à l'exportation.

longue course (78 x 90 mm) lui procure une souplesse appréciable. Délibérément peu poussé, le taux de compression de 6,5 à 1 remédie aux essences à faible taux d'octane disponibles sur le marché. Alimenté par deux carburateurs SU HD4, le moteur Lagonda développe initialement 105 chevaux SAE à 5 000 tr/min, pour un couple maximal de 18,4 m.kg délivré à 2 750 tr/min. Des prestations honorables, certes, tout au moins dans le contexte de l'époque, mais ce bloc prometteur est encore loin d'avoir révélé tout son potentiel. Et il se joue de la légèreté des premières DB 2 qui approchent les 175 km/h chrono dans de bonnes conditions. Maniable et svelte, la belle Aston profite de trains roulants évolués, suspendue par des ressorts hélicoïdaux sur les quatre roues. Achievé au printemps 1949, le prototype de la DB 2 effectue ses premiers tours de roue lors des 24 Heures du Mans, l'usine alignant également deux coupés toujours équipés de l'ancien quatre cylindres. L'une

d'elles, "UMC 66" (son numéro d'immatriculation en fera une légende) doit hélas abandonner dès le sixième tour, victime d'une pompe à eau défaillante, tandis que l'un des coupés quatre cylindres parvient à se hisser à la septième place du classement général. Une relative déception pour les ingénieurs de →



3. VMG 606 a servi de prototype à la série DB 2 et au développement du 6 cylindres 2,6 l. Les lignes sont presque définitives à la calandre près...



Les DB 2 originelles ne disposent encore que de deux places. Mais l'esprit "GT" est déjà bien présent, et l'espace aménagé entre le coffre et les sièges permet d'embarquer quelques sacs de voyage supplémentaires ou des clubs de golf...



Feltham qui vont cependant mettre à profit cette expérience malheureuse pour parfaire la fiabilité de la voiture. "UMC 66" revient en force quelques semaines plus tard. Elle prend le départ des 24 Heures de Spa-Francorchamps, épreuve qu'elle termine brillamment en troisième position.

L'épreuve du feu

La dimension artisanale de l'entreprise retarde quelque peu l'industrialisation de la nouvelle Aston. Et quelques mises au point sont encore nécessaires pour pouvoir la commercialiser. La DB 2 est officiellement dévoilée au *Salon de Londres* à l'automne 1950. Subtilement affinée par Frank Feeley, sa ligne

ne diffère des prototypes de compétition que par de menus détails. L'arrivée de John Wyer, nommé directeur du département course, donne un nouvel élan à la politique ambitieuse de David Brown, qui espère bien faire triompher ses protégées à la mythique épreuve mancelle. L'écurie compte plusieurs pilotes renommés, tels Reg Parnell, Lance Macklin ou George Abecassis. Pour l'édition 1950, toutes les voitures d'usine sont désormais motorisées avec le six cylindres. "VMF 64" emporte la cinquième place au classement général, s'adjugeant par la même occasion une victoire dans la classe 2 001-3 000 cm³, suivie par "VMF 63" qui s'inscrit en sixième position. Des exploits réitérés en 1951. Si Jaguar s'attribue une éclatante victoire, "VMF 64" arrache la troisième

1. La DB 3 d'Abecassis/Duke (ici à Sebring en 1953) est la première voiture de sport conçue par Aston Martin à partir de 1950. Elle servira de base au développement de la DB 3 S.
2. VMF64, la plus célèbre des DB 2, troisième aux 24 Heures du Mans 1951.



La poupe évoque quelques-unes des plus belles réalisations italiennes du moment, à l'instar de la Cisitalia 202. Ce n'est certes pas un hasard...

place au classement général et remporte à nouveau sa classe. Les deux autres DB 2 officielles arrivent respectivement en cinquième et septième positions. Un palmarès impressionnant pour des modèles pratiquement conservés dans leur configuration de série, et qui ont dû croiser le fer avec de véritables prototypes d'usine, à l'instar des redoutables Jaguar Type C ou des Talbot-Lago 4,5 l. Si les barquettes DB 3 vont prendre le relais lors de la saison suivante, la DB 2 à peine lancée s'impose parmi les voitures de sport les plus performantes du marché, utilisable presque telle quelle en compétition, selon la volonté de ses concepteurs. C'est d'ailleurs pour satisfaire les désirs des *gentlemen-drivers* les plus exigeants que la firme propose dès janvier 1951 la fameuse option Vantage, vouée à devenir un label très connoté dans la gamme d'usine. Le bloc peint en rouge – il reste gris sur la version standard – voit sa puissance portée à 123 chevaux SAE à 5 000 tr/min, grâce à une culasse retravaillée et des carburateurs HS6 plus conséquents. La DB2 peut maintenant prétendre atteindre près de 185 km/h en vitesse de pointe, avec une croisière "réellement" exploitable de plus de 160 km/h, selon les dires de l'usine. Des prestations remarquables qui replacent habilement la DB 2 dans le sillage de la Jaguar XK 120, avantagée par sa puissance supérieure, sur le papier du moins... Car n'oublions pas que Feltham communique toujours des données en BHP nets (*British Horse Power*), fatalement moins optimistes que celles annoncées par Coventry. La carrière commerciale de la DB 2 débute donc sous les meilleurs auspices. Le carnet de commandes ne désemplit pas, malgré des cadences d'assemblage encore très modestes. La calandre traditionnelle de la marque est modifiée à partir du cinquantième exemplaire. Elle est redessinée dans un style épuré, les deux prises d'air inférieures étant intégrées à la partie centrale, l'ensemble adoptant une grille en forme de T, dont le maillage horizontal est plus fin que celui de la mouture originelle. Plus fluide, le visage de la DB 2 gagne en élégance... ●

LES DB3 ET DB3 S DES HAUTS ET (SURTOUT) DES BAS...



Malgré le manque de puissance, l'équilibre du châssis de la DB 3 S (ici à Silverstone avec Salvadori) lui permet de tirer son épingle du jeu. © DR

Introduite en 1952, la barquette DB 3 repose sur un châssis modifié de DB 2, caractérisé par son pont de Dion guidé par des barres transversales. Porté à 2,9 l, son six cylindres délivre 163 chevaux sur les premières exemplaires, mais la boîte de vitesses inédite à cinq rapports va poser de nombreux problèmes de mise au point, et sera finalement abandonnée. Toutes les voitures engagées au Mans cette année-là sont contraintes à l'abandon, et le bilan de la saison s'avère plutôt mitigé. Une DB 3 S considérablement améliorée la remplace dès 1953. Son moteur poussé à plus de 200 chevaux lui autorise une vitesse de pointe de 225 km/h. Si l'écurie échoue une

nouvelle fois au Mans, la DB 3 S de Collins et Griffith triomphe au difficile Tourist Trophy. En 1954, l'Aston Martin adopte un compresseur Wade et son aérodynamisme s'affine. La puissance grimpe à 250 chevaux, au détriment de la fiabilité. Au terme d'une saison calamiteuse, la DB 3 S retrouvera son moteur atmosphérique. C'est donc une auto un peu sous-motorisée, mais désormais éprouvée, qui dispute la saison 1955. Peters Collins et Paul Frère arrivent ainsi seconds au Mans, remportant aussi leur classe. La DB 3 S est à nouveau compétitive. La DBR 1 qui va lui succéder transformera magistralement l'essai...



② EVOLUTION

UNE LENTE MATURATION

Tel un grand cru, la DB 2 évolue subtilement au fil des millésimes, s'affirmant comme l'une des GT les plus abouties du marché, plus discrète que nombre de ses concurrentes, mais autrement plus efficace...

La DB 2 originelle est assemblée à 411 exemplaires jusqu'en mai 1953, dont 97 cabriolets – *Drophead Coupés* selon la formule chère à nos voisins d'outre-Manche – une déclinaison de carrosserie incontournable pour partir à la conquête du marché nord-américain. La gracieuse Aston Martin rencontre un indéniable succès commercial. Mais la clientèle élitiste plébiscitant la firme de Feltham réclame davantage de confort... et surtout un vrai coffre à bagages, la trappe arrière ne donnant accès qu'à un compartiment contenant la roue de secours ! L'usine ne peut ignorer plus longtemps toutes ces doléances.

La troisième porte...

Assisté par l'ingénieur Harold Beach, Frank Feeley se remet à l'ouvrage. Dévoilée officiellement à l'automne 1953, la nouvelle DB 2/4 – pour *four-seater* – se distingue par son aménagement intérieur complètement repensé. Si l'empattement reste

inchangé, la suppression d'une traverse au-dessus de l'essieu arrière a permis l'installation de deux places d'appoint – très symboliques – tandis que le réservoir d'essence est déplacé et la roue de secours installée sous le plancher. Le pavillon sensiblement rehaussé est aisément reconnaissable à son pare-brise bombé en une seule partie et à ses vitres de custode allongées. Innovation de taille, la poupe intègre un hayon relevable donnant accès à un coffre digne de ce nom. Ainsi, la DB 2/4 se métamorphose en un superbe *shooting break* aussi pratique qu'élégant – l'un des premiers du genre – les sièges arrière pouvant s'escamoter pour dégager un espace supplémentaire. Enfin, les pare-chocs plus larges adoptent des butoirs, et les phares sont repositionnés de façon plus harmonieuse au sommet des ailes. Toujours aussi raffinée, la finition se veut plus sportive encore. La commande de boîte de vitesses au plancher devient la norme – elle n'était jusqu'alors qu'une option – et la banquette avant cède sa place à deux sièges séparés offrant un meilleur maintien latéral.

La grande voyageuse : construite en 1955, cette DB 2/4 de la première série a été livrée neuve en Angleterre, avant de s'expatrier quelques années au Pakistan, pour finalement revenir en Europe.

1. Stirling Moss au volant de DBR3/1 à l'International Trophy de Silverstone en mai 1958.
2. Cette DB2/4 dispose d'un hayon arrière facilitant le chargement des bagages. Le volume du coffre peut, quant à lui, augmenter sensiblement en rabattant le dossier des sièges d'appoint.



L'habitacle de cet exemplaire se caractérise par sa superbe patine d'origine. C'est ainsi qu'elle est sortie d'usine, il y a près de soixante ans...



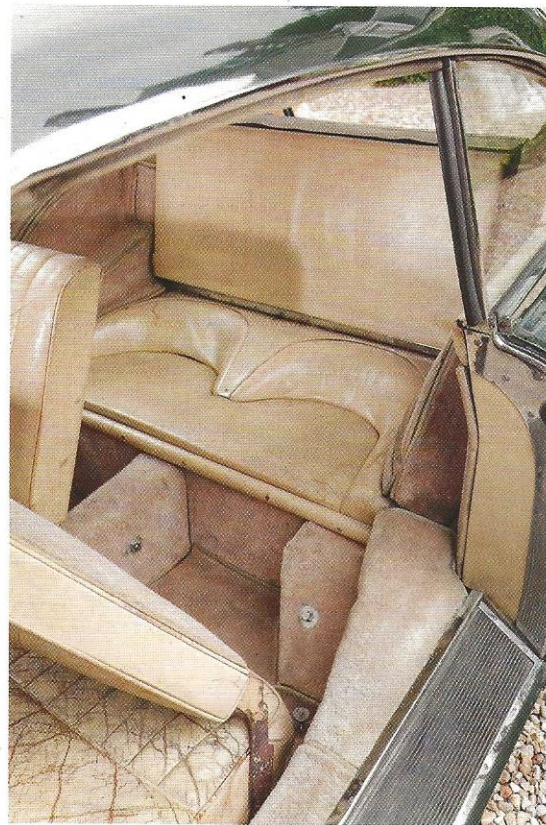
Donné pour 125 chevaux SAE à 5 000 tr/min – la configuration de base n'est plus disponible – l'«ex-moteur Vantage» devient la monte standard. Il entraîne la DB 2/4 à la lisière des 190 km/h. Une version ré-lésée la supplante néanmoins dès l'été 1954. Variante assagie du bloc de la DB 3, le six cylindres VB6J de 2 922 cm³ (83 x 90 mm) atteint 140 chevaux SAE à 5 000 tr/min, un régime délibérément limité afin de préserver la fiabilité. La DB 2/4 est maintenant capable de tutoyer les 195 km/h chrono dans de bonnes conditions. Et les éternels insatisfaits peuvent toujours se rabattre sur la rarissime option-moteur VB6J «L», se caractérisant par sa culasse renforcée et son taux de compression relevé à 8,6 à 1. Revendiquant 165 chevaux SAE à 5 500 tr/min, cette motorisation plus sauvage encore frise le cap symbolique des 200 km/h.

Expansion

En 1955, le groupe David Brown en pleine expansion absorbe le très respectable carrossier Tickford, dont les ateliers sont installés à Newport Pagnell. La →

Belle et fonctionnelle : la DB2/4 s'inscrit parmi les premiers breaks de chasse assemblés en petite série, précurseur des Volvo 1800 ES et autres BMW 1802 Touring...





Deux places plus que symboliques... L'espace disponible sera plutôt utilisé pour transporter quelques bagages supplémentaires.

fabrication des éléments de carrosserie y est rapidement transférée. La chaîne de production sera d'ailleurs bientôt réinstallée dans ces nouveaux locaux et quittera le siège historique de Feltham. Conséquence de ce rachat, une DB 2/4 Mark II "Tickford", remise au goût du jour, entre en scène à l'automne 1955, alors que 463 coupés et 102 cabriolets ont été construits. Cette seconde mouture est aisément reconnaissable à ses ailes arrière redessinées qui arborent des amorces d'ailerons, outre de nouveaux feux de

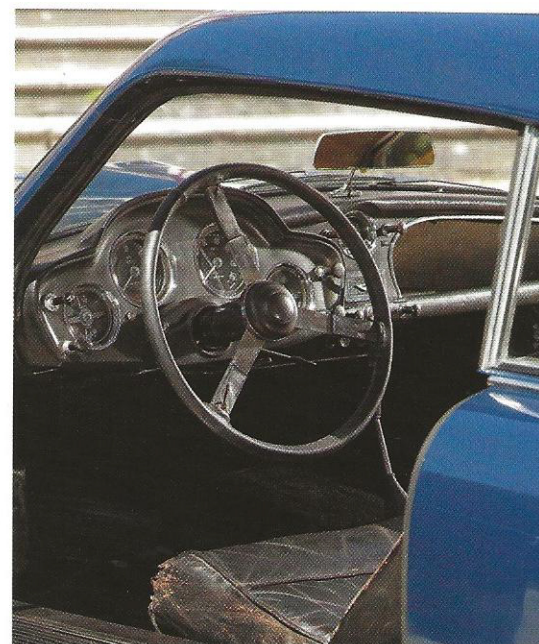
position. Une baguette latérale souligne la jonction entre les ailes et le capot-moteur, désolidarisées de ce dernier. Assemblé lui aussi chez Tickford, un *fixed head coupé* apparaît au catalogue. Cette déclinaison peu courante reprend en fait la ligne "trois volumes" du cabriolet en lui adjoignant un pavillon fixe. Confidentielle, elle ne connaîtra guère de succès.

Aboutissement

La DB 2/4 Mark II s'efface en mars 1957 devant une Mark III considérablement remaniée. Ce modèle intermédiaire ne sera fabriqué qu'à 197 unités, dont 24 cabriolets et 34 *fixed head coupés*. La Mark III se distingue aisément par sa calandre inédite, inspirée par celle des DB 3 S. Un trait de style caractéristique qui constituera désormais le "visage" des Aston Martin de longues années durant. La planche de bord entièrement redessinée reprend d'ailleurs le dessin semi-circulaire de cette calandre, avec son instrumentation agréablement disposée autour du volant. La poupe inchangée sur les cent premiers exemplaires adopte finalement des feux verticaux façon "lame de couteau", évoquant déjà ceux la future DB 4. Cette remise à niveau esthétique se traduit également par de nouvelles options moteur. L'Aston Martin doit en effet lutter contre des concurrentes toujours plus puissantes, à l'instar de la Mercedes-Benz 300 SL, de la Jaguar XK 150 ou de la Ferrari 250 GT. Récemment embauché par David Brown, le talentueux Tadek Marek va pousser le six cylindres "Bentley" dans ses derniers retranchements, afin de pouvoir franchir sereinement le cap fatidique des 200 km/h. Vilebrequin renforcé, collecteur d'admission redessiné, arbre à cames plus pointu, soupapes de plus grande dimension : le bloc Aston subit un traitement de choc pour rester dans la course. Et plusieurs degrés de préparation sont inscrits au catalogue.

Toujours alimenté par deux carburateurs SU, le moteur de base "DBA" fournit 162 chevaux SAE à 5 500 tr/min avec une simple ligne d'échappement et

La DB 2/4 Mark III – son appellation officielle – bénéficie des motorisations de plus en plus puissantes, face à des concurrentes toujours plus menaçantes.



jusqu'à 178 ch SAE lorsqu'il bénéficie de la double ligne optionnelle. Profitant d'un carburateur supplémentaire, la variante "DBD" équipée d'une double ligne d'échappement atteint quant à elle 180 chevaux SAE au même régime. Plus sauvage encore, la version "DBB", gavée par trois carburateurs Weber 35 DCOE, revendique 195 chevaux SAE à 5 500 tr/min. Au sommet de cette hiérarchie, la "DBC" culmine à 214 chevaux SAE à 5 500 tr/min. Cette dernière déclinaison semble toutefois n'avoir été montée que sur un seul exemplaire, à la demande d'un riche client cubain. La transmission David Brown à quatre rapports conserve sa première non synchronisée, mais elle s'avère suffisamment solide pour encaisser cette débauche de chevaux. Il est toutefois possible de commander un overdrive Laycock de Normanville, bien utile pour soulager la mécanique à haut régime. L'usine propose aussi des disques avant optionnels, qui seront bientôt livrés d'office, et certaines voitures seront même équipées de disques sur les quatre roues. Le travail d'orfèvre effectué par Tadek Marek a porté ses fruits. Malgré son âge vénérable, la Mark III est favorablement accueillie par la clientèle, comme l'attestent des chiffres de productions constants : 462 coupés, 84 cabriolets et 5 *fixed head coupés* seront construits jusqu'en juillet 1959. Présentée l'automne précédent, la nouvelle DB 4 entre alors tout juste en production... ●

La planche de bord de la Mark III reprend avec élégance le dessin inédit de la calandre. Si la formule "2+2" perdure, la poupe arbore des ailes proéminentes et de nouveaux feux de position.



LA DBR 1 : UNE CONSÉCRATION TARDIVE

Succédant à la DB 3 S, la DBR 1 – pour David Brown Racing – fait ses débuts durant la saison 1956. Œuvre de l'ingénieur Ted Cutting, la nouvelle venue étrenne un châssis tubulaire spécifique. Lubrifié par carter sec, son six cylindres double arbre développe 240 chevaux dans sa première configuration.

Cette année-là, la voiture engagée au Mans doit abandonner, mais Stirling Moss et Peter Collins arrachent une très belle seconde place sur leur vieille DB 3 S, juste derrière la Jaguar Type D victorieuse. L'édition 1957 n'est guère fructueuse, et aucune des voitures d'usine ne termine la course. En 1958, les DBR1 sont à nouveau victimes de casses mécaniques. C'est la vénérable DB 3 S privée des frères Whitehead qui réussit à s'emparer de la seconde place au



La toute nouvelle Aston Martin DBR1/1 devant l'atelier compétition en juin 1956 avant son départ pour les 24 Heures du Mans. © DR

Maurice Trintignant. C'est la consécration pour David Brown. Désormais engagées par des écuries privées, les DBR 1 reviendront au Mans les éditions suivantes, rapidement supplantées par les DB 4 Zagato et les DP 212. Notons quand même l'honorable troisième place de la DBR 1 de Roy Salvadori et Jim Clark, obtenue lors de l'édition 1960...

classement général, la victoire revenant à la redoutable Ferrari Testa Rossa d'Olivier Gendebien et Phil Hill. La DBR 1 enfin fiabilisée va prendre sa revanche pendant l'édition 1959. La Ferrari d'Olivier Gendebien mène la course jusqu'à la 20^e heure avant d'être contrainte à l'abandon. Carroll Shelby et Roy Salvadori s'installent en tête et montent sur la plus haute marche du podium, suivis d'une DBR 1 pilotée par Paul Frère et



③ AU VOLANT

LES AILES DU GRAND TOURISME

Conçue pour courir le dimanche, et assurer les trajets quotidiens la semaine... Plus de soixante ans après sa naissance, la DB 2 surprend toujours autant par sa facilité d'utilisation et sa polyvalence, qui font d'elle une GT "à vivre"...

La France a longtemps été le deuxième débouché à l'exportation de la firme britannique, juste derrière les États-Unis. L'importateur officiel, *Majestic Automobiles*, y débute son activité dès 1951. Il est remplacé par le célèbre *Garage Mirabeau*, successivement animé par Marcel Blondeau puis Annie Soisbault. Les premières DB 2 livrées dans l'Hexagone vont ainsi affronter les ultimes dinosaures issus de l'avant-guerre, Delahaye et autres Talbot-Lago. Un combat très théorique qui semble perdu d'avance... Dans les années qui suivent, la concurrence va considérablement progresser. En 1958, la Mark III est affichée 4 200 000 F. Une somme conséquente face au vaisseau amiral français, la Facel Vega FV3 vendue

3 250 000 F. La Lancia Aurelia vaut quant à elle 3 215 000 F en coupé. La performante Jaguar XK 150, en exécution standard s'offre toujours au tarif imbattable de 2 750 000 F. Clinquante et moins raffinée, l'atypique Chevrolet Corvette propose ses charmes exotiques pour environ 4 000 000 F, General Motors France ne laissant pas toujours le choix des options à ses rares clients. La sublime BMW 507 coûte 4 800 000 F, mais elle est loin d'être la plus chère. La Ferrari 250 GT est proposée 5 500 000 F, et la toute nouvelle Maserati 3 500 GT dépasse allègrement les 6 000 000 F. À titre de comparaison, rappelons que l'opulente Simca Chambord, idéal des classes aisées, coûte cette année-là 1 174 850 F... Par une belle après-midi de 1963, Mélanie Daniels →

Légère et agile, la DB 2 s'avère toujours aussi agréable à conduire grâce à son châssis rigoureux. Une sexagénaire qui ne fait décidément pas son âge...



roule à tombeau ouvert sur la route côtière qui mène à Bodega Bay, une petite station balnéaire du nord de la Californie.

Les ailes de Feltham se mêlent aux "Oiseaux"

Les virages s'enchaînent et la blonde glaciale (le stéréotype féminin prôné par Hitchcock) accélère de plus belle, poussant dans ses derniers retranchements son *drophead coupé* DB 2/4 de 1954. Elle espère ainsi surprendre Mitch Brenner, l'avocat dont elle est tombée amoureuse, en offrant à sa jeune sœur le couple d'inséparables qu'il a commandé dans une ménagerie de San Francisco. Impeccable dans son tailleur vert pistache, Tippi Hedren personnifiera à jamais l'incarnation idéale de l'héroïne hitchcockienne. Quelle voiture pouvait mieux lui convenir que l'Aston Martin, une monture tout à la fois "exotique", sportive, distinguée et... hors de prix ? Une auto sensuelle, qui, sous ses allures sobres, masque un tempérament de feu. A l'instar de sa volcanique propriétaire, sans nul doute... Cette scène d'anthologie marquera aussi bien la mémoire des cinéphiles que celle des plus fervents admirateurs de la firme britannique, pour qui le chef-d'œuvre d'Alfred Hitchcock est souvent à l'origine de leur passion. Plus encore que le terrible accident de Françoise Sagan, idole de toute une génération, sorte de James Dean à la française, qui frôla la mort à bord de sa DB 2/4 personnelle et le paya toute sa vie...

Voiture de sport "moderne" par excellence, la DB 2 apparaît étonnamment alerte malgré ses soixante →

Privilégiées par certains amateurs, les versions les plus anciennes distillent un charme très particulier. Et leurs performances – plus que "suffisantes" – permettent de s'insérer dans la circulation actuelle sans aucune appréhension.

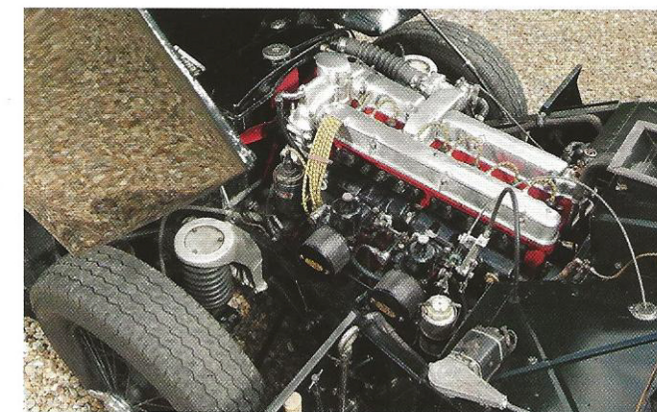
PIERRE COURTIN

"LA DB 2, VOITURE-PLAISIR PAR EXCELLENCE"

Pierre Courtin nous a présenté le modèle le plus ancien de ce dossier, figurant parmi les dernières DB2 Mark I construites : "Ma DB 2 est un *drophead coupé* équipé du moteur Vantage, sorti d'usine en avril 1953. Expédiée en Suisse, la voiture a été vendue neuve à un médecin bernois. Le propriétaire suivant l'a sérieusement endommagé : voulant rentrer l'Aston dans son garage alors qu'il faisait nuit, il ne s'est pas rendu compte que la porte était fermée et il a complètement plié l'aile avant droite. La voiture a été rachetée par un garagiste de Neuchâtel, qui ne l'a jamais réparée. Elle n'a plus roulé pendant trente-cinq ans. Je l'ai finalement acquise en 2002. Aidé par quelques amis, j'ai alors entrepris sa restauration, qui s'est quelque peu éternisée,

car je ne pouvais travailler dessus que les week-ends. La DB 2, c'est vraiment la voiture-plaisir par excellence. J'apprécie particulièrement la souplesse du moteur 2,6 l, très agréable à utiliser. Bien sûr, il n'est pas aussi puissant que le 3 l, mais son couple généreux lui permet de s'insérer dans la circulation sans aucune appréhension. J'ai longtemps roulé avec une Mark III, plus sportive, mais aussi plus brutale en comparaison : il ne fallait pas hésiter à monter dans les tours. Seul bémol, le freinage, qui a un peu vieilli. Les tambours ont tendance à vibrer et ne sont pas toujours des plus efficaces. De ce point de vue, les disques avant de ma Mark III étaient nettement plus convaincants..."

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ASTON MARTIN DB 2



COQUE ET SUSPENSION

Cadre tubulaire et longerons à section tubulaire. **Carrosserie** en aluminium sur structure en acier. **Suspension** avant à roues indépendantes, triangles superposés et ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. **Essieu** arrière rigide, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, bras longitudinaux et barre Panhard. **Freins** à tambours sur les quatre roues. **Direction** à vis et galet. **Pneumatiques** 6.00 x 16.

MOTEUR

Six cylindres en ligne en position longitudinale avant, 2 580 cm³, 78 x 90 mm. **Tx de comp.** : 6,5 à 1. **Bloc** et culasse en fonte, double arbre à cames en tête commandé par chaînes, alimentation par deux carburateurs SU. **Puissance max** : 105 ch

SAE à 5 000 tr/min, ou 123 ch SAE (Vantage) à 5 000 tr/min, 18,4 m.kg à 2 750 tr/min. **Refroidissement** par eau.

Transmission : propulsion. Boîte de vitesses manuelle à quatre rapports, première non synchronisée, embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp. : 4,12 x 1,67 x 1,35 x 2,51 m. **Voies AV/AR** : 1,37 m. **Poids à vide** : 1 120 kg. **Vitesse max.** : 175 à 185 km/h.

• DB 2/4 ET DB 2/4 MARK II (DIFFÉRENCES)

Longueur : 4,30 m, puis 4,36 m (Mark II). **Puissance** : 125 ch SAE à 5 000 tr/min. A partir du printemps 1954, moteur porté à 2 922 cm³, 83 x 90 mm, 140 chevaux SAE à 5 000 tr/min (165 chevaux SAE à 5 500 tr/min en option). **Vitesse max** : 185 à 190 km/h.

• DB 2/4 MARK III

Moteur standard DBA, deux carburateurs SU H6, 162 ch SAE à 5 500 tr/min (178 chevaux SAE à 5 500 tr/min avec la double ligne d'échappement optionnelle). **Moteur DBD**, trois carburateurs SU H6, 180 ch SAE à 5 500 tr/min (47 voitures équipées). **Moteur DBB**, trois carburateurs Weber 35 DCOE, 195 ch SAE à 5 500 tr/min (10 voitures équipées). **Moteur DBC**, 214 ch SAE à 5 500 tr/min (une voiture équipée). **Freins à disque** avant optionnels, puis livrés en série. Sur demande, disques sur les quatre roues. Overdrive en option, embrayage hydraulique. **Vitesse max** : plus de 200 km/h.



Sensations fortes garanties avec la position de conduite encore typée "Vintage".

ans révolus. Force est de constater que la svelte lady a fort bien traversé les années.

Légèreté, homogénéité : la recette de David Brown

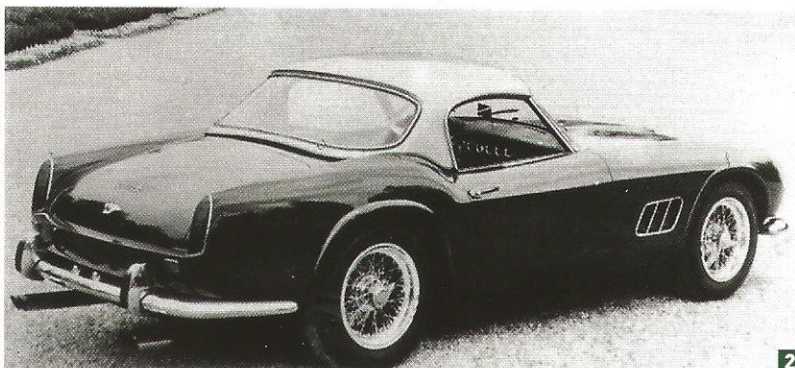
Son gabarit compact et sa faible largeur rappellent immanquablement sa proche filiation avec la compétition, le poids étant visiblement le souci constant de ses concepteurs. Le luxe ascétique qui règne à bord confirme cette première impression. Aucune fioriture dans l'aménagement intérieur, mais une finition raffinée qui ne souffre d'aucune critique. A la manière d'une Bentley Continental Type R, mais traitée de manière plus sportive encore. Seule la position de conduite typée "vintage" peut choquer le néophyte : jambes tendues pour atteindre le lointain pédalier,

coudes repliés sur le volant, lequel se retrouve pratiquement posé sur les genoux. Malcommode, peut-être, pour nos standards actuels du moins, mais tout à fait dans la norme pour un modèle de 1950... Car, hormis cette caractéristique qui avoue son âge, toute comparaison avec d'autres sportives connotées "avant-guerre" s'arrête là (on pense à la Talbot Grand Sport). Le châssis tubulaire se distingue en effet par sa remarquable rigidité. Rigoureuse et docile, l'Aston ne cherche pas sa route en ligne droite et s'inscrit en courbe avec une bonne volonté évidente. Le couple généreux du double arbre signé "Bentley" prévient toute amorce de survirage intempestif, encore faut-il vraiment la provoquer. La DB 2 se fond dans le trafic routier de 2014 avec une réelle aisance. Nul besoin d'anticiper chaque virage ou de se cramponner au volant lorsque l'on aborde un revêtement bosselé. →

La DB 2/4 est capable de maintenir une vitesse de croisière de l'ordre de 120-130 km/h. Ce qui équivaut à la vitesse de pointe d'une bonne berline moyenne de l'époque...



1. Sa rivale nationale, la Jaguar XK150 accuse un certain embonpoint, malgré son moteur plus puissant. 2. Introduite à la fin des années 50, la Ferrari 250 GT (ici un rare spyder California) révolutionne le segment. Aston Martin va bientôt riposter en lançant la DB 4.



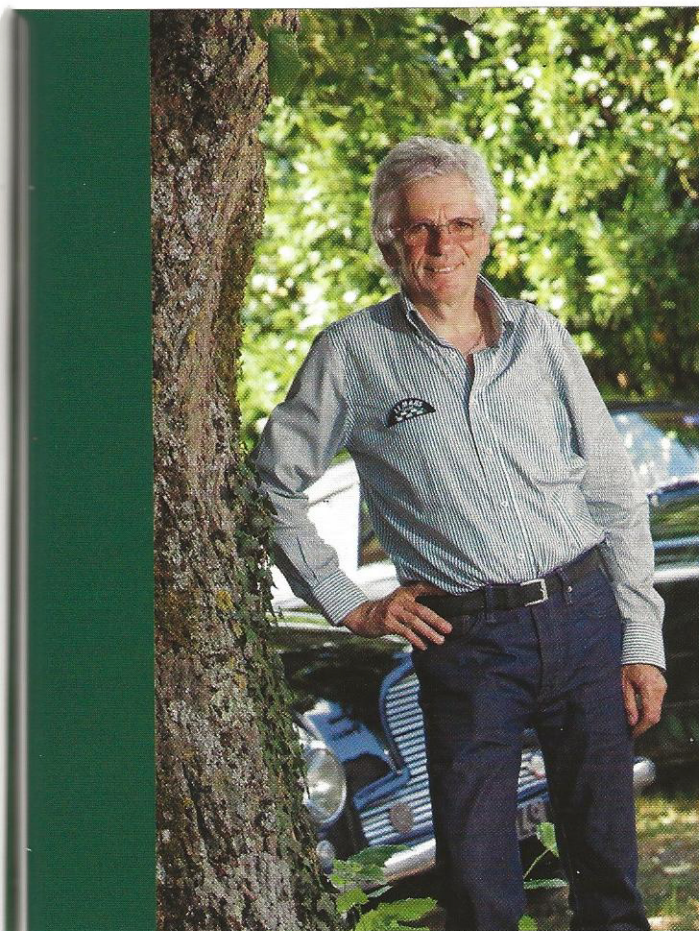
ERIC PÉROU

"JE PRENDS SOUVENT LE VOLANT DE MA DB2/4 SANS CRAINdre DE TOMBER EN PANNE"

Restaurateur réputé, et préparateur bien connu des amateurs de VHC, Eric Pérou ne tarit pas d'éloges sur sa DB 2/4 de 1955 : "Je l'ai achetée en 2001 et j'ai parcouru depuis plus de 40 000 km à son bord. J'ai fait pas mal de circuit avec, mais aussi la Coupe des Alpes et le Tour de Corse historique, elle a même été un temps mon auto de tous les jours. C'est un exemplaire au pedigree limpide, elle présente un très beau jus d'origine. Son premier propriétaire était un haut dignitaire pakistanais qui l'avait achetée à Londres. L'Aston est demeurée huit ans au Pakistan, avant de revenir en Angleterre à la fin des années 1960. J'ai dû réparer le capot - point faible traditionnel de ce modèle - et j'ai ensuite effectué un gros travail pour fiabiliser la mécanique, sans pour autant dénaturer l'esprit de

la voiture. Le moteur conserve son aspect d'époque, son arbre à cames, ses carburateurs et son échappement d'origine. En revanche, je l'ai équipée d'un vilebrequin de ma fabrication, de bielles munies de coussinets étroits, de pistons forgés légèrement plus gros et d'un volant-moteur spécial. Tout a été allégé et équilibré. Ce moteur présente donc un rendement supérieur à l'origine, même si l'amélioration des performances n'a pas été mon souci premier. J'en prends souvent le volant sans craindre de tomber en panne, même sur de longs trajets. Et je parviens à maintenir une consommation de dix litres aux 100 sur autoroute, à 120 km/h de moyenne".

Atelier Eric Pérou, La Petite Rue, 37 320 Louans, 02 47 92 89 89.





CHARLES COLLIN

"LA DB 2 MARK III EST TRÈS FACILE D'UTILISATION"...

Cette Mark III de 1958, motorisée par le bloc standard à deux carburateurs, nous est présentée par Charles Collin, de la société Cecil Cars: "C'est un modèle assez recherché, car éligible à de nombreuses compétitions historiques, tel le Tour Auto. Cette génération attire d'ailleurs de plus en plus d'amateurs, qui connaissent bien son passé sportif prestigieux. La DB2 est très facile d'utilisation, et s'avère plutôt agréable à conduire, grâce à son moteur très souple. Et puis, c'est « la » voiture de James Bond, celle qui figure en bonne place

dans le roman de Ian Fleming, écrit plusieurs années avant que la DB5 ne soit présentée. Plus performante, plus aboutie, la Mark III demeure logiquement la version la plus convoitée. Elle reste aussi la plus facile à entretenir de la lignée. Sa calandre caractéristique évoque d'ailleurs déjà la génération future, un trait de style qui contribue pour beaucoup au mythe."

Cecil Cars, 31, rue de Bizon,
91 340 Ollainville, 01 64 90 21 70
(www.cecil-cars.com)

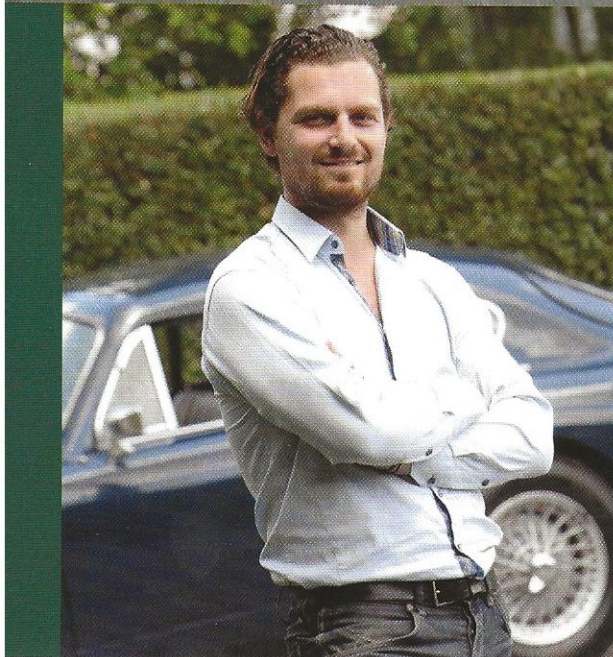


La créature de Feltham n'exige pas de son pilote une carrure de colosse pour se laisser dominer. C'est une véritable révolution culturelle au début des années 1950...

Plus homogène qu'une Jaguar XK 120, moins fantasque qu'une Maserati A6 G, et plus vélocé en même temps qu'une Lancia Aurélia, la DB 2 révèle un équilibre difficile à prendre en défaut. Son moteur à la sonorité veloutée n'en fait pas pour autant un foudre de guerre. Mais il lui procure une vitesse de croisière naturelle de l'ordre de 120-130 km/h chrono, en ronronnant paisiblement à moins de 3 500 tr/min, avec une confortable réserve de puissance disponible sous le pied droit. Dans le contexte de l'époque, cette allure équivalait à la vitesse de pointe très théorique d'une bonne berline bourgeoise, comme la toute nouvelle Renault Frégate, que l'Aston Martin devait bien souvent doubler en trombe le long de la Nationale 7.

Selon l'usine, les premières DB 2/4 animées par le bloc 3 l devaient abattre le 0-60 *miles* (97 km/h) en 11,5 secondes, lorsqu'une Jaguar XK 120 bien plus puissante parvenait à descendre sous la barre des 10 secondes. Une prestation fort honorable, compte tenu de sa transmission parfois un peu rétive, nettement plus agréable toutefois que la boîte Moss proposée par Coventry. Avantagées par leur poids inférieur, les Mark III comblent l'écart avec les XK 140 et les ultimes XK 150. Les rares exemplaires nantis de l'overdrive pourront même prétendre à des moyennes plus élevées, avec leurs disques Girling, mieux adaptés à leurs performances accrues. Nous avouons quant à nous un petit faible pour les versions antérieures, moins abouties peut-être, mais dont le charme un peu suranné nous a vraiment séduits. Un grand cru, assurément, qui ne peut que se bonifier dans le temps. Et ce, quelle que soit la déclinaison privilégiée... ●

Outre ses motorisations plus puissantes, la Mark III se distingue par son esthétique remise au goût du jour, évoquant déjà certains traits de style propres à la future DB 4.



1. La nouvelle Maserati 3500 GT étrenne un gros six cylindres "longue course", à l'instar de ses concurrentes britanniques.
2. La carrozzeria Zagato transforme la bourgeoise Lancia Flaminia en une superbe berlinette.

④ GUIDE D'ACHAT

UNE MÉCANIQUE DE PRÉCISION

Longtemps occultée par l'aura de ses mythiques cadettes, la DB 2 prend aujourd'hui sa revanche auprès d'une frange de collectionneurs passionnés qui redécouvrent ses qualités intrinsèques.



Les DB 4, DB 5 et DB 6, devenues presque inaccessibles pour certaines, ont indirectement favorisé le phénomène. Si les *connoisseurs* ne les ont pas attendus, nombre d'amateurs se sont rabattus alors sur la DB 2, presque "bon marché" en comparaison. Les transactions connaissent ainsi une forte hausse depuis quelques années. Les DB 2 sont d'autant plus recherchées qu'elles s'avèrent éligibles à la plupart des grandes compétitions historiques. Il est donc difficile de donner des cotations précises, tant le marché évolue. Un beau coupé, quelle que soit la version, s'échangera dans une fourchette comprise entre 150 000 et 200 000 €, voire davantage, tandis qu'un cabriolet atteindra facilement les 300 000 €. Tout dépend, en l'espèce, des travaux effectués, et du pedigree de l'exemplaire convoité. Les puristes privilégieront les séries les plus anciennes, très typées et devenues bien rares. Proche de la DB 4 par son esthétique, la Mark III plus "civilisée" apparaît évidemment comme la plus facile à vivre du lot, la plus

civilisée et, toutes proportions gardées, comme la plus courante.

Une voiture pour spécialiste

La DB 2 a connu une longue traversée du désert. Beaucoup d'exemplaires ont souffert de mauvais traitements, notamment dans les années 1960-1970, lorsque le modèle sortait à peine des limbes de l'occasion. Combien d'étudiants britanniques en ont usé et abusé ? Le moteur jugé fragile était souvent remplacé par un XK Jaguar, voire un bloc de DB 4, avec les conséquences que l'on peut imaginer sur un train avant déjà bien malade. La palme de l'exotisme revient sans conteste à la DB 2/4 utilisée dans le film d'Alfred Hitchcock. La légende veut que la voiture ait été remontée avec un 327 ci Chevrolet, accouplé à une boîte automatique Powerglide... Confié à des mains expertes, le bloc-moteur Aston se montre fiable, à condition d'avoir reçu tous les égards dus à son rang. Moins poussé, le 2,6 l est cependant réputé

Les bagages réalisés "sur mesure" optimisent d'autant le volume disponible. Le comble du raffinement pour partir en week-end sur le continent...

plus endurant que le 3 l standard. Les multiples variantes proposées sur la Mark III sont généralement les plus délicates. Un entretien rigoureux effectué par un spécialiste reconnu est vivement recommandé, outre une conduite adaptée. On ne roule pas avec une DB 2 de cette époque comme avec une sportive récente. Le six cylindres déteste les hauts régimes prolongés, et peut casser sans crier gare si on le maltraite plus que de raison. Malgré leur cylindrée identique, le moteur 3 litres des DB 2/4 et des Mark III ne doivent pas être confondus. Leur fonderie est différente et ils se distinguent sur de nombreux points. Il faut surveiller avec attention la pression d'huile, très élevée sur ce type de moteur, ainsi que le circuit de refroidissement, le montage d'un ventilateur de plus grande dimension n'étant pas superflu. La boîte de vitesses ne pose guère de problèmes. Elle peut néanmoins présenter des synchros défaillants. Un mal inévitable, en regard de son âge vénérable, et de plusieurs décennies de passages de vitesse "à la volée", sans grand ménagement. Plutôt sophistiqués pour leur époque, les trains roulants assurent un comportement précis à la voiture s'ils ont été refaits dans les règles de l'art. Beaucoup de DB 2 équipées de tambours à l'origine ont reçu ultérieurement des disques. Cette modification n'a rien de sacrilège. Elle améliore évidemment l'agrément de conduite, ainsi que la monte de pneumatiques radiaux modernes. Les antédiluviens amortisseurs à levier, peu efficaces, sont souvent très fatigués. Leur réfection optimisera d'autant la tenue de route de l'engin.

Les aléas de l'artisanat

Les pièces détachées (mécaniques) se retrouvent assez aisément chez les principaux spécialistes de la marque. Il faut cependant veiller à la tenue de certains composants. Une facture astronomique n'est pas forcément synonyme de qualité. Certains préparateurs, tel Eric Pérou, n'hésitent pas à réaliser leurs propres pièces, forgées dans des aciers plus résistants qu'à l'origine. Même si l'auto n'est pas destinée à courir, la résistance accrue de ces éléments constitue un avantage de taille pour le propriétaire qui souhaite fiabiliser sa monture et continuer à rouler en toute quiétude. En revanche, la chasse à l'accastillage comme aux pièces de carrosserie peut se révéler fastidieuse. L'assemblage artisanal de ces autos n'arrange rien, aucune voiture n'étant strictement identique à une autre. Dans la mesure du possible, il est conseillé de dénicher un véhicule complet, muni de tous ses accessoires. Plus facile à dire qu'à faire... Comme nous l'avons évoqué plus haut, beaucoup de DB 2 ont perdu leur mécanique originelle. D'autres ont été dépouillées de leurs éléments, et cannibalisées pour dépanner une consœur en meilleur état, ce qui complique d'autant leur restauration. Il faut parfois refaire des pièces sur mesure, ce qui peut faire grimper la facture vers des sommets inviolables. La restauration de la carrosserie nécessite les services d'un professionnel expérimenté, maîtrisant le travail de l'aluminium. Celui-ci a, en effet, tendance à s'oxyder au contact de la structure en acier. Le bon alignement du capot constitue une tâche ardue en soi (les amateurs de Jaguar Type E apprécieront...). Bien entendu, aucun élément de tôlerie n'est disponible en



neuf. Solide, le châssis tubulaire a pu souffrir d'une violente sortie de route. Au temps de leur splendeur, les Aston Martin ont connu des vies agitées, même si toutes n'ont pas fini funestement, comme le *drophead coupé* de Françoise Sagan. Enfin, la corrosion peut se développer autour des points d'ancrage des suspensions, un point névralgique à inspecter de près, gage de sécurité... ●

Sophistiquée, la DB 2 ne doit être confiée qu'à des mains expertes. Elle révèle d'ailleurs une fiabilité appréciable si son entretien est effectué dans les règles de l'art.

EN LIBRAIRIE

Les ouvrages abondent, notamment chez nos voisins d'outre-Manche. Pour ceux qui ne maîtriseraient pas la langue de Shakespeare, citons les deux livres écrits par Jacques-Louis Bertin et Arnald P. Millereau, spécialistes reconnus de la marque : *Aston Martin en compétition*, et *Aston Martin, coupés & cabriolets depuis 1948*, tous deux parus chez ETAI, édités respectivement en 2009 et 2012.



Ces ouvrages sont disponibles à la Boutique du Collectionneur (www.laboutique.com)

