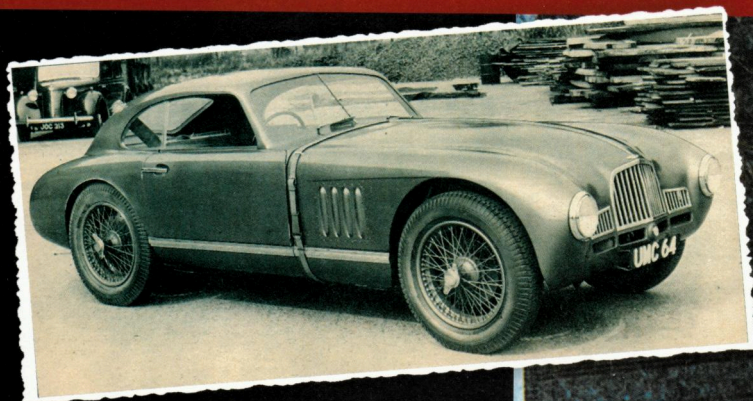


# ASTON MARTIN

## DB 2/4 1955

### Mécanique pour Grand Tourisme

Près de dix siècles ont coulé au Channel des aïeux et John C. Stone, original négociant en spiritueux, établi à Exeter visite ses clients par des routes tout juste suffisantes pour la largeur de son cabriolet Delahaye Chapron 135 MS qui possède quand même la conduite à droite ; dans une démarche inverse il décida voici huit ans d'acquérir une Aston Martin DB 2/4 en conduite à gauche pour ses fréquents périples sur le continent à la recherche des vigneron aux crûs goûteux, un petit break s'imposait ! Il découvrit hélas après son acquisition dans un garage parisien qu'un suintement suspect cachait une plaque de tôle d'acier soudée sur un trou du bloc (en fonte), une tartine de Sintofer agrémentait le joli maquillage ! Heureusement John débusquait en Angleterre un autre groupe de DB2/4, 3 litres destiné à rééquiper son automobile. La réfection d'un tel moteur, qui n'est pas facile à trouver, car peu fabriqué, coûte plus de 10 000 £ et il est de loin préférable de le confier à des spécialistes hautement qualifiés. Les deux arbres à cames en tête logent dans la culasse en fonte et le bloc de la même matière



Le Mans 1949, la première génération de DB 2, qui inaugura tant l'esprit du coupé sportif Aston Martin.

comporte des chemises humides ; les paliers de vilebrequin reposent dans des logements en alliage d'aluminium. Le process d'un grand four pour dilatation et d'un freezer pour rétracter est indispensable. Pas d'économie de bouts de chandelle quant à la qualité des pistons, dynamo, démarreur, chaînes de distribution, pompe à essence. Les boîtes de vitesses et pont sont réputés indestructibles.

### L'histoire Aston Martin

Le premier prototype de la compagnie Bamford & Martin est poussé hors de ses Mews (1) londoniens en 1914, le nom d'Aston dérive d'une course de côte, Aston-Clinton. Combiné d'un moteur latéral Coventry - Simplex et d'un petit châssis d'Isotta Fraschini, un deuxième

La 2 litres Atom construite en 1940, essayée pendant la deuxième guerre mondiale, fut le prototype des futures DB : moteur 4 cylindres culbuté, suspension avant indépendante et tubes d'ossature carrés.





John Charles Stone affiche avec satisfaction ses racines anglo-normandes : son lointain ancêtre ne commandait-il pas un vaisseau d'assillants à la prise d'Hastings en 1066, sous la bannière de Guillaume le Conquérant ? Pour fuir une vocifératrice mégère, il s'installait au sud du Devonshire où, pour brouiller les pistes, il changea de nom en séduisant une plantureuse rousse... ils furent heureux !

Texte et photos : Ludo C. Pivron

Nouveauté dans les coupés sportifs : la BD 2/4 offre un 2 + 2 avec hayon arrière, capot ouvrant d'une seule pièce avec les ailes et un moteur signé W.O. Bentley.





La DB 2 de première génération, 2580 cm<sup>3</sup>, 125 BHP à 5000 tr/min, 180 km/h.

exemplaire est dévoilé en 1919, la véritable production démarrant en 1922 avec un moteur élargi à 1 litre 1/2, boîte 4 et ressorts semi elliptiques. Timide production en trois ans de soixante exemplaires mais un succès aux 200 Miles de Brooklands et quelques records du monde. Pour la course on dote les châssis de moteurs à soupapes en tête (et jusqu'à 16 soupapes) !

Après une apparition au Salon de Londres en 1925 la société Bamford & Martin dépose le bilan. En 1926 est fondé Aston Martin Motors Ltd à Feltham (Middlesex) et le ton «voiture de sport» s'établit pour faire rêver jusqu'à nos jours. Malgré d'incessants problèmes de trésorerie, Aston Martin surnage à la crise mondiale des années trente puisque les meilleures ventes de 1933 culminent à plus de 100 modèles délivrés à des clients qui pouvaient s'enorgueillir du mytique cap des 100 miles à l'heure (160 km/h) franchi avec le modèle Ulster. Déjà remarqué aux 24 Heures du Mans depuis 1926 et pilotée en 1927 par un amateur qui devait gratter à la porte 20 ans plus tard pour accéder à la propriété d'Aston Martin, son nom est David Brown, good morning gentlemen ! Mais bien évidemment une marque d'automobiles sportives qui brigue l'immortalité se doit de courir au Mans, si bien

qu'Aston Martin s'inscrit sur le circuit de la Sarthe : 10 participations de 1926 à 1939 avec une glorieuse première place en 1935, couvrant 2905, 576 km à 121, 065 km/h de moyenne, la n° 29 pilotée par J.C. Elves et C. Brackenbury sous une pluie exécrable qui oblige les pilotes à d'interminables prises de risques, cette moyenne ne sera dépassée qu'en 1950. Pendant la guerre un prototype, dénommé Atom, construit avec un châssis tubulaire et une boîte Cotal, parcourait les campagnes, pourvu de ses phares et feux de black-out, afin de tester la suspension avant indépendante qui équipait déjà nombre de concurrents. En 1947, David Brown, nouveau patron de la marque Aston jointe à Lagonda, emploie 650 ouvriers dans une vaste usine où la race sportive des Aston Martin va se démarquer dans un monde en pleine reconstruction mais où les succès seront pour les audacieux, surtout ceux qui croient aux vertus du coupé deux places muni d'un moteur Lagonda 6 cylindres (2) qui sera au Mans 1949 le prototype de la mondialement célèbre DB 2. La DB 2 suivait une DB 1 (pour David Brown), basée sur un dessin de Claude Hill, et dont seulement 15 exemplaires

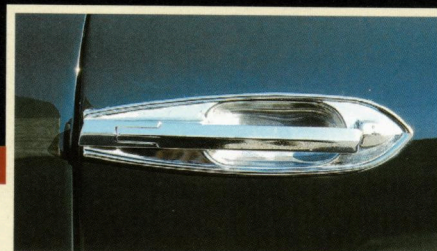
furent fabriqués, car avec une puissance HP à 4750 tr/min, la DB 1 peinait à atteindre les 152, 8 km/h. La DB 2 en coupé fast et cabriolet déterminait toute la lignée des modèles à venir.

### Châssis LML DB 2/4 1955 sur la r

Le vert foncé sied à cette caisse fast-lux sous un soleil cru hivernal la couleur change sans cesse selon les angles de prise de vue. Elle s'accorde tout à fait avec l'intérieur d'un cuir qui semble d'origine, tant mieux, combien de propriétaires flanchent pour les peaux dans un blanc cassé qui doivent sembler à leurs canapés ! Mais nous sommes en territoire britannique profond : les deux côtés remplissent leur fonction de manière latérale, les instruments sont visibles au premier coup d'œil et les manettes tombent directement sous la main du pilote : contact au centre, le cliquettement de la pédale (double) à essence, une pression sur le bouton de bakélite noir au dessus, aucune percussion du lanceur sur la couronne du volant mais la première étincelle allume immédiatement un cylindre relayé par ses frères, qui témoignent d'une belle vitalité quand, à la s

La ligne de la DB2 est due à Frank Feeley, ex Lagonda, sobre et bien proportionné, son museau est reconnaissable entre tous.

Aérodynamique jusqu'au bout des poignées de portes. La serrure est réservée à la portière du chauffeur.



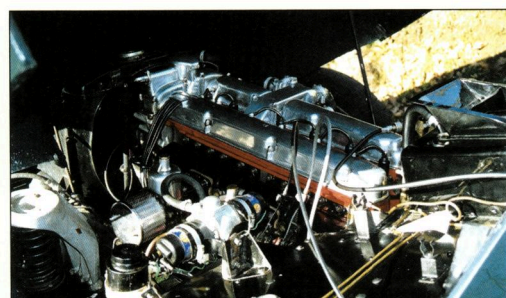




Grâce au hayon arrière apparu en 1953, la voiture de sport se transforme, dossier arrière baissé, en un mini break, au volume pratique pour charger quelques caisses de vin de France !



Le six cylindres 3 litres double arbre à cames en tête, la pompe (double) à essence cache l'un des carburateurs SU.



L'Aston Martin, tous les ouvrants sortis. Elle est équipée de pneus Michelin 600 x 16.



De chaque côté du cendrier : feux de stationnement (PL), chauffage (H), allume cigare et lave-glaces.



C'est sur la petite départementale que l'on retrouve l'âme de la voiture de sport.



RÉTRO • ESSA

Les feux réflecteurs Luc sont empruntés à grande sér

### Fiche technique Aston Martin coupé DB 2/4 1955

#### Moteur

6 cylindres en ligne	
Cylindrée	2922 cm <sup>3</sup>
Puissance	142 CV à 5 000 tr/min
Soupapes en tête	
Double arbre à cames en tête	
Deux carburateurs SU	
Pompes à essence électriques SU	

#### Transmission

Boîte 4 vitesses, 1 <sup>re</sup> non synchronisée
Lévier au plancher

#### Direction

A vis et galet
Conduite à gauche

#### Carrosserie

Coupé deux portes en aluminium
Hayon arrière ouvrant avec la vitre

#### Dimensions/Poids/Capacités

Longueur	4,36 m
Largeur	1,65 m
Empattement	2,52 m
Voies	1,37 m
Poids	1200 kg
Réservoir d'essence	77 litres (+ réserve de 13 lit
Vitesse maxi	190/200 km/h
1000 m départ arrêté	29,8 s
Consommation	13 litres /100 km
Modèles disponibles	- Coupé 2+2 avec hayon arr - Fixed head coupe, Cabriolet 2
Cote en 2004	de 22 000 à 55 000 euros



tation légère d'accélérateur, l'échappement manifeste un tempérament rageur qui incite à tester la DB 2/4. Grille de vitesses classique, rapports rapprochés qui permettent des changements rapides, le couple est l'une des vocations premières de l'Aston, bien amélioré en comparaison avec le moteur 2, 6 litres ; nous sommes dans une automobile de *gentleman driver* qui doit obtenir en fonction des virages de campagne et profils divers la quintessence des 140 HP à 5000 tr/min. A 110 km/h le

compte-tours marque 3500 et l'échappement inox qui sort peut-être un peu trop sur le côté droit près de la roue arrière, dégage une sonorité dans l'esprit Le Mans qui doit faire bourdonner les oreilles une fois arrivé à Lyon !

### Touche pas à mon vernis !

Les rayons du soleil caressent le blond doré de la planche de bord en ronce de noyer dont les légères craquelures du



vernis attestent l'origine, à ne pas restaurer comme la sellerie, ô inesthétique !

Bonne pression d'huile à 55 Psi, la température de l'eau du radiateur reste à 65°C. L'instrumentation Smiths est fidèle, sans fioriture, bien sûr l'aiguille du tachymètre tremble un peu mais 1/8 de noix de graisse n'enlève pas une touche d'époque ? Les jambes allongées sur la moquette -vert taupin- il reste un peu de place à l'arrière pour deux passagers very occasionnels, mais le dossier se rabattant permet un honorable rangement de caisses de vin de Provence. Les freins à vastes tambours -et non assistés- témoignent à son caractère post-vintage, le moteur participant grâce à une boîte assez courte, à une conduite adaptée aux routes, règle qu'il ne faut pas oublier de noter où des journalistes ont trop tendance à dénigrer nos chères anciennes par rapport à la *Common rail* avec ABS. Si l'on se remémore 1955, qui pouvait offrir à une clientèle aisée et fortunée, un coupé capable de 140 km/h, doté d'un hayon de chargement à l'époque, Elitiste my lord !

John, qui ne déteste pas les voitures mouillées, affirme que le comportement de la DB 2/4 est exemplaire lorsque l'on sollicite la puissance à la propulsion. Car comme disait déjà Ralph Waldo Emerson au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle : « l'anglais est celui qui aime la tenue, il y a en lui ce qu'il apprécie dans les chevaux, du feu et du fond ».

1. anciennes écuries transformées en garage  
2. œuvre de W.O. Bentley.



Quand John C. Stone visite le château normand de ses ancêtres.