

auto

passion

MENSUEL

Adieu
à l'Île Seguin

Simca
les « P 60 »

Essai/match
Ferrari 250 GT E
Aston Martin
DB 4



Ford GT 40
Les « privées »
(suite et fin)

V.E.C.
Du Castellet
à Rouen
et... Sebring

Modèles
réduits



ESSAIS / MATCH

ASTON MARTIN DB4 FERRARI 250 GTE



Grand Tourism

Avec ces deux-là, pas question de compétition ! La course, c'est réservé aux sœurs sportives, la DB 4 GT Zagato pour l'une, la 250 GTO pour l'autre. Ces deux modèles – l'Aston représentant le flegme britannique, la Ferrari les chauds Latins – sont faits pour la route. Exclusivement. Capables de mener confortablement et, surtout, très rapidement une petite (et riche ?) famille à bon port, elles sont l'archétype du grand tourisme. Six cylindres anglais ou douze italiens ? Il y a de quoi hésiter...



me au sommet

Sans aucun doute, nous sommes ici au royaume des mélomanes. Ceux qui aiment la musique sont servis mais les instruments n'ont rien de ceux d'un orchestre de chambre. Douze cylindres du côté italien contre six pour le Britannique, cela donne une richesse de tonalités, une variété de rythmes et d'octaves capables de ravir n'importe quel tympan, même le plus imperméable. Du roulement suave ou rocailleux, du doux ronronnement au cri déchirant flirtant avec les aigus, Aston Martin comme Ferrari offrent de véritables fauteuils d'orchestre pour faire apprécier au mieux ces partitions d'exception. Mais le ticket d'entrée coûte cher... Du temps de leur jeunesse, ces deux GT ne s'échangeaient pas contre de la monnaie de singe. Aujourd'hui encore, elles représentent le sommet d'un genre qui ne se démodera jamais. Le compromis qu'elles offrent, juste milieu (comme on disait chez Hotchkiss!) entre sport et confort, entre plaisir de conduite et habitabilité, en fait des voitures particulièrement désirables pour une utilisation routière. Par dessus le marché, elles affichent le prestige du sigle de David Brown sur une robe Touring pour l'une et le Cavallino sur une carrosserie signée Pinin Farina pour l'autre...

FILLES DE REINES

Depuis la création du Championnat du Monde des Constructeurs, en 1953, l'Italie domine incontestablement. Evidemment, on ne peut oublier 1955 qui fut une année allemande grâce à Mercedes, ni les victoires anglaises acquises par Jaguar et Aston Martin. Mais en 1956, excepté aux 24 Heures du Mans, les lauriers étaient partagés entre Ferrari et Maserati. En 1957, Aston Martin repart à l'attaque avec une nouvelle bête, la superbe DBR 1, qui marque au Nürburgring. Du coup, l'Angleterre, avec Aston Martin et, toujours, Jaguar, taille une brèche dans la suprématie italienne de Ferrari et Maserati. De quatre marques rivales, on tombe à un duel (Ferrari-Aston Martin) en 1958. Maranello enlève encore le titre, mais les Britanniques font plus que montrer le bout de leur nez et, l'année suivante, Aston Martin réussit à conquérir le championnat si convoité... que Ferrari récupérera en 1960 pour un sacré bout de temps! Cette bataille sportive se prolonge largement sur la route où, en l'espace de quelques années, les principaux protagonistes lancent chacun son arme de gros calibre. Dès 1957, Maserati envoie le son d'un six cylindres avec une 2+2 de prestige, la 3500 GT. Aston Martin suit le mouvement, en 1958, l'année précédant son titre mondial, en remplaçant sa vieillissante DB Mk III par la magnifique DB 4, également une 2+2, alors que Ferrari attend 1960 pour dévoiler, alors que Maranello est en pleine reconquête de ses lauriers, la 250 GTE, première vraie « familiale » de la marque. Quant à Ja-





guar, la firme de Newport-Pagnell se démarquera avec la Type E, un véritable coupé pour couple sans enfant...

Pour ce comparatif, nous avons dû trancher : nous avons sélectionné les filles des deux marques championnes dans la charnière des décennies cinquante et soixante : Aston Martin et Ferrari. De toute manière, vous connaissez déjà la Maserati 3500 GT et la Jaguar Type E, vues respectivement dans les numéros 2 et 36 d'*Auto Passion*.

La DB 4 et la 250 GTE présentent des caractéristiques très proches qui les posent en rivales directes. Toutes deux, nous l'avons dit, offrent l'habitabilité d'une 2+2 et la finition poussée des voitures de luxe. Leurs prestations sont également presque identiques mais les moyens de les atteindre diffèrent. Le plus évident se cache sous le capot. La compartiment moteur de la Ferrari enferme l'un des monuments de l'histoire de l'automobile : le fameux V12 à 60, référencé 128 F, tout en alliage léger, de 2 953 cm³ (73 x 58,8 mm), à un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, né du génie de l'ingénieur Colombo. Ce propulseur de rêve est dérivé du 1500 monté dans la 125 Grand Prix de 1947. Il a pris du coffre avec les années et a remporté d'innombrables victoires en équipant notamment les 250 GT « compétition ». Dans l'ultime version, le V12 fournissait 280 chevaux alors que, monté dans la GTE, il n'en délivre plus que 240 au régime élevé (la course est courte !) de 7 000 tr/mn, alors que le couple maximum est donné pour 26,7 m.kg à 5 000 tours. Comme on le voit, ce sont des caractéristiques assez pointues qui ne favorisent pas la souplesse ni les bas régimes.

Le six cylindres en ligne de l'Anglaise ne reflète pas le même caractère... ce qui ne veut pas dire qu'il n'en n'a pas ! La DB 4 est la première Aston Martin routière de l'ère de David Brown. Elle correspond à un nouvel élan de la marque et, pour marquer le changement, la DB 4 abrite un moteur entièrement neuf, dessiné par Tadek Marek, qui remplace le vieux 3 litres des DB 2/4 et Mk III. Cette fois, ce n'est pas un « védoze » mais un six cylindres en ligne, tout en alliage comme le groupe italien, mais surmonté d'une culasse à deux arbres à cames en tête. L'architecture de ce moteur, rigoureusement carré (92 x 92 mm), et sa cylindrée supérieure à celle de la Latine (3 670 cm³) permettent de fournir une puissance équivalente (243 CV) mais à un régime sensiblement plus bas (5 500 tr/mn) alors que le couple, suivant le même mouvement, offre une valeur de 33,1 m.kg à 4 000 tours. Sur le papier, le six cylindres apparaît comme moins agressif, plus calme, mais plus propice à une utilisation routière que le V12 Colombo qui, lui, promet une fougue toute latine...

TOURING OU PININ FARINA

Si les Anglais font souvent figure de gardiens de la tradition. Que dire des Italiens,

surtout s'ils travaillent à Maranello? Les deux écoles se sont toujours affrontées en privilégiant, par la force des choses, l'une le moteur et l'autre le châssis. On a coutume de dire que les Latins utilisent des belles mécaniques montées dans d'antiques structures alors que les Britanniques inversent les rôles. L'affirmation est vraie lorsque l'on compare des Ferrari, Maserati ou Osca aux Cooper ou aux Lotus, mais elle se montre nettement moins flagrante sur les grandes routières comme les Jaguar ou les Aston Martin, qui disposent de propulseurs musclés. L'axiome conserve cependant un fond de vérité lorsque l'on analyse les structures de nos deux prétendantes. La Ferrari repose sur une ossature formée de deux longerons longitudinaux de section ovale, renforcés par des traverses, alors que l'Aston Martin est soutenue par une véritable plate-forme moderne caissonnée.

En revanche, du côté des liaisons au sol, 250 GTE et DB 4 ne se distinguent guère l'une de l'autre. L'Italienne et l'Anglaise offrent toutes les deux des roues avant indépendantes à triangles superposés, des ressorts hélicoïdaux, des amortisseurs télescopiques et une barre anti-roulis. A l'arrière, nos rivales disposent d'un essieu rigide. Celui de la DB 4 présente l'avantage d'une suspension par ressorts hélicoïdaux, contre des lames semi-elliptiques sur la 250 GTE, mais l'inconvénient d'amortisseurs hydrauliques à bras alors que ceux de la Ferrari sont télescopiques. Pour la direction, l'Anglaise prend le dessus sur l'Italienne avec une crémaillère contre un boîtier à vis et galet. En freinage, les deux GT se retrouvent rigoureusement à égalité avec le même système Dunlop, assisté, à quatre disques. Égalité encore en ce qui concerne la transmission : l'Aston et la Ferrari utilisent une boîte de vitesses à quatre rapports avec overdrive et toutes deux peuvent disposer, en option, d'un différentiel autobloquant.

Nos deux protagonistes sont revêtues de robes italiennes. La Ferrari doit sa ligne à Pinin Farina et sa carrosserie est en tôles d'acier embouties. La DB 4 est habillée par Touring qui, naturellement, a exploité son fameux procédé « Superleggera », consistant en une fine armature tubulaire qui soutient les panneaux en aluminium. En dépit de l'utilisation de l'alliage léger pour la carrosserie, l'Anglaise accuse un poids à vide (1 353 kg) nettement supérieur à celui de l'Italienne (1 280 kg). En ordre de marche, il est plus que probable que nos GT frottent les quinze quintaux... En partant de cette base, elles disposent d'un rapport poids/puissance de 6,25 kg/CV qui n'a rien de vilain, surtout replacé dans le contexte de l'époque où les berlines rapides, une Peugeot 404 par exemple, descendaient difficilement sous les 15 kilos par cheval!

En poussant la comparaison aux dimensions, on se rend compte de la compacité de l'Aston Martin et de la grande taille de la

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



	ASTON MARTIN DB4	FERRARI 250 GTE	
MOTEUR	Type	6 cylindres en ligne longitudinal avant	« 128 F » V12 à 60° longitudinal avant
	Emplacement		
	Cylindrée	3970 cm ³	2953 cm ³
	Alésage X Course	92 x 92 mm	73 x 58,8 mm
	Cylindrée Unitaire	661,7 cm ³	246,1 cm ³
	Rapport Volumétrique	8,25 :1	9,2 :1
	Puissance Maximum	240 ch.	240 ch.
	Régime Maximum	5500 t/mn	7000 t/mn
	Puissance Spécifique	65,4 ch/l	81,3 ch/l
	Couple Maximum	33,2 m.kg à 4250 t/mn	26,7 m.kg à 5000 t/mn
Distribution	2 arbres à cames en tête	1 arbre à cames en tête par banc de cylindres	
Alimentation	2 carburateurs SU HDB	3 Weber 40 DCL	
Vilebroquin	7 paliers	7 paliers	
Matière bloc/culasse	Alliage/alliage	Alliage/alliage	
Refroidissement	par liquide	par liquide	
Lubrification	carter humide	carter humide	
Allumage	bobine/distributeur	1 distributeur et 1 bobine par rangée de cylindres	
Electricité	12 V.	12 V.	
TRANSMISSION	Mode	deux roues arrière	deux roues arrière
	Rapport 1	2,49 :1	2,536 :1
	Rapport 2	1,74 :1	1,7 :1
	Rapport 3	1,25 :1	1,256 :1
	Rapport 4	1 :1	1 :1
	Rapport de pont Autobloquant	3,54 :1 option	4,57 :1 option
SUSPENSIONS/CHÂSSIS	Type et structure Carrosserie	plate-forme caissonnée 2 + 2, aluminium	2 tubes ovales + traverses 2 + 2, acier
	Suspensions avant	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
	Suspensions arrière	essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques à bras	essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
	Freins	4 disques Dunlop avec servo à crémaillère	4 disques Dunlop avec servo à vis et galet
	Direction Pneumatiques	Avon 600 x 16	Michelin 185 x 15
POIDS/DIMENSIONS	Longueur	448 cm	470 cm
	Largeur	167,6 cm	171 cm
	Hauteur	130,8 cm	134 cm
	Empattement	248,9 cm	260 cm
	Voie avant	137,1 cm	135,4 cm
	Voie arrière	135,9 cm	139,4 cm
	Poids	1296 kg	1280 kg
	Rapport/poids/puissance	5,4 kg/ch	5,3 kg/ch







LA DB4 : LA COURSE EN TOILE DE FOND



24 H. DU MANS 1959 : l'Aston Martin DBR 1 victorieuse de Roy Salvadori et Carroll Shelby (ci)

L'histoire d'Aston Martin est bien connue. Tout débute en 1913, lorsque Lionel Martin gagne, au volant de son bolide très spécial à châssis Isotta Fraschini, la course de côte d'Aston-Clinton. Du coup, il va baptiser les voitures de son cru «Aston Martin». La marque voue un culte profond à la compétition, au point de négliger les aspects commerciaux. En 1947, la firme est au plus bas, mais un jeune et riche industriel, David Brown, la rachète pour entreprendre un sauvetage. Il récupère aussi Lagonda qui fournit une étude - d'un six cylindres - réalisée par W.O. Bentley. Ce moteur sera le propulseur de toute la lignée des DB 2, DB 2/4 et DB Mk III. En 1953, un ingénieur d'origine polonaise, Tadek Marek, qui

rangeait son frein chez Austin, est engagé, David Brown le charge de dessiner un nouveau moteur pour remplacer l'ancien dû à Bentley. Au début de l'année 1957, un superbe six cylindres en ligne, tout en alliage, et équipé de deux arbres à cames en tête, d'une architecture carrée et d'une cylindrée de 3670 cm³, tourne à l'usine. Ce moteur est inauguré en course en propulsant la DBR 2/1 des frères Whitehead aux 24 Heures du Mans 1957. Une rupture de la boîte de vitesses arrête la voiture mais le nouveau groupe, alimenté par trois Weber double corps, délivrant 280 chevaux, s'est bien comporté. La deuxième sortie de ce six cylindres, à Silverstone en septembre, est la bonne : la

DBR 2/1 pilotée par Salvadori enlève la course devant la Lister Jaguar de Scott Brown et la seconde Aston, équipée également du 3,7 litres, de Cunningham-Reid. Du coup, David Brown lance le programme de sa future GT, avec ce moteur ! La nouvelle routière, qui bousculera les habitudes en utilisant une caisse semi-porteuse, est montée dans les locaux tout neufs de Tickford, à Newton-Pagnall. Pour cette très civilisée DB 4, le six cylindres en ligne récupère une alimentation par de classiques carburateurs SU remplaçant les Weber. Présentée au Salon de Londres 1958, la DB 4 sera produite en 1110 exemplaires jusqu'à l'arrêt de sa fabrication, en 1963. En 1959, Aston Martin connaît la gloire en s'offrant, grâce à la DBR 1, le titre de Champion du Monde des Constructeurs. Cette même année, une version ultra-sportive de la DB 4 apparaît pour concurrencer la Ferrari 250 GT en compétition. La DB 4 GT, à châssis raccourci de 13 cm, retrouvant les trois carbus Weber et gagnant un double allumage, fournit 302 chevaux. En octobre 1960, la DB 4 GT Zagato arrive avec encore 12 chevaux supplémentaires ! Et pour les clients sportifs, la DB 4 «civile» gagne, en 1961, une version «Vantage» équipées, comme ses sœurs de course, de trois carburateurs Weber. Non seulement cette dernière s'anime sérieusement, avec désormais 286 chevaux, mais elle gagne des optiques de phares carénés à la manière des DB 4 GT. Mais en 1963, Aston Martin renonce à la compétition... et aux DB 4.

Ferrari. Cette dernière, avec une longueur de 4,70 m (pour un empattement de 2,60 m) et une largeur de 1,70 m se rapproche des dimensions d'une... Citroën XM ! L'Anglaise, elle, longue de 4,572 m (empattement de 2,489 m) et large de 1,676 m, se contente de l'encombrement d'une Renault 21. A priori, ces chiffres, y compris ceux des empattements, semblent favoriser l'Aston Martin sur le plan de la maniabilité. C'est particulièrement vrai lorsque, en plus des cotés extérieures généreuses, on découvre le V12 de la 250 GTE positionné encore plus en avant que dans le châssis des 250 GT... Il est visible que les techniciens de Maranello ont cherché à rendre cette version «familiale» la plus civilisée et la plus facile à conduire possible : les conducteurs de GTE ne s'appellent pas tous Moss, Mairesse, Simon, Bianchi ou Gendebien...

QUATRE PLACES ET DU CUIR

Notre comparatif n'est malheureusement pas tout à fait équilibré car la Ferrari et l'Aston Martin ne ont pas du même millé-

sième. Notre 250 GTE, qui porte le numéro 4 119 GT, date de 1963 et représente l'ultime version, la plus achevée, alors que notre DB 4, née en 1961, répondant au châssis DB4 535 R, ne dispose pas de toutes les évolutions.

Cela ne change rien au plaisir de regarder les deux autos qui, placées côte à côte, incitent à se «rincer l'œil». Fait étonnant quand on connaît les caractères typiques des Britanniques et des Latins, l'Italienne est la plus sobre et la plus discrète. Le dessin, que Pinin Farina a voulu «bourgeois», a dû se montrer rentable pour le styliste car on le retrouve sur de nombreuses autres voitures italiennes, anglaises et même françaises (le coupé Peugeot 404) ! L'Aston Martin possède une personnalité beaucoup plus affirmée (enfin, c'est une question de goût...) et sa ligne se prolongera, avec des retouches, jusqu'à la DB 6.

L'aménagement intérieur reflète l'impression extérieure avec un traitement classique pour la Ferrari et un style très personnel pour l'Aston. L'Italienne est revêtu de cuir noir (Connolly, comme sur la DB 4) et de mo-

quette de laine beige clair. La planche de bord abrite sous un large visière une instrumentation évidemment très complète dont le compte-tours est gradué jusqu'à 8 000 tr (sans zone rouge) et le compteur de vitesse sur une impressionnant et optimiste 300 km/h ! L'Anglaise présente un tableau de bord très typique, repris sur la DB Mk III, dont la forme, évoquant celle de la calandre, ressemble à un chapeau de Napoléon (pardon, de Nelson). Quatre cadrans, fixés sur une tôle laquée noir, donnent toutes les informations sur l'état de la mécanique. Bien entendu, compte-tours et compteur de vitesse disposent de la place de choix mais leur valeur maximum sont moins spectaculaires (mais plus réalistes ?) que celles de la Ferrari : 240 km/h et 6 000 tr. En revanche, les cuirs et garnitures rouges ajoutent une note de gaieté bienvenue dans l'habitacle. Les deux autos justifient leur dénomination 2+2 grâce aux petits sièges arrière qui auraient, dans l'une comme dans l'autre, bien du mal à accueillir des adultes : la place réservée aux jambes est quasi-inexistante ! Anglaise et Italienne, sur ce plan, sont à égali-



LA 250 GTE : EN MARGE DE LA COURSE



1000 KM DU NÜRBURGRING 1960 : la 250 Testa Rossa, troisième, de Cliff Allison, Willy Mairesse et Phil Hill.

la grande lignée des Ferrari 250 GT est apparue en mars 1955. L'âme de ces voitures se trouve logée sous le capot avant, c'est naturellement le fabuleux V12 «Colombo». Ce douze cylindres en V à 60°, tout en alliage et à un arbre à cames en tête par banc, est né en 1500 cm³ pour la 125 Grand Prix. Le châssis, à deux gros tubes ovales longitudinaux, de 2,60 mètres d'empattement, provient de la 250 Europa et a traditionnellement été conservé jusqu'à la 250 GTE. La carrosserie de cette dernière est extrapolée de celle du coupé 250 FF (pour Pinin Farina) produit en 350 exemplaires entre 1958 et 1960. Mais celle-ci n'était qu'une deux places alors que

la 250 GTE inaugurait réellement, du moins pour la série, l'ère des Ferrari «familiale». Présentée en avant-première aux 24 Heures du Mans 1960, que les 250 Testa Rossa allaient remporter, la 250 GTE naissait officiellement au Salon de Paris, en octobre de la même année. Contrairement à l'Aston Martin DB 4 qui allait générer des versions «course», la GTE dérive d'une lignée exclusivement civile. La 250 GTE, certainement aidée par le titre reconquis par Ferrari en 1960, s'est vite montrée comme étant le fer de lance de la marque, en représentant près de soixante-dix pour cent de la production totale. Entre son apparition et l'arrêt de la fabrica-

tion, en automne 1963, 950 exemplaires sont sortis des chaînes. Les cinquante dernières voitures produites étaient équipées du V12 de 4 litres (3967 cm³).

La Ferrari 250 GTE se distinguait par un prix particulièrement élevé. Distribuée en France par la Franco-Britannic, l'Italienne était affichée au Salon 1962 à 73 500 Francs. L'Aston Martin DB 4 coûtait 65 000 F., une Maserati 3500 GT était affichée au même tarif alors que la Facel HK 500 ne valait que 44 500 F. et la Jaguar Type E, réputée bon marché, s'échangeait contre 37 500 Francs. A titre de comparaison, on pouvait s'offrir, toujours en 1962, une Peugeot 403-7 pour 7 650 Francs

té : à l'arrière, tibias coincés dans tous les cas...

Pour le conducteur, tout va bien dans les deux voitures. Dominant les longs capots, il a une vision avant comme arrière très correcte. Le pédalier de l'Aston semble plus agréable que celui de la Ferrari avec lequel on se tord un peu les chevilles en tentant le talon/pointe. Les commandes de boîte sont toutes deux plantées sur les énormes tunnels de transmission renfermant les volumineuses cloches d'embrayage et les boîtes de vitesses. Italienne et Anglaise disposent d'un volant de grand diamètre à belle jante de bois qui est aussi dur à tourner à l'arrêt sur l'une que sur l'autre. Mais la DB 4 et la 250 GTE n'ont pas été conçues pour manoeuvrer dans les parkings. Rejoignons donc, sans tarder, des espaces plus propices à leur caractère...

DEUX STYLES, DEUX GENRES

Arbitrairement, nous prenons place à bord de la Ferrari en premier. Démarrer le V12 est toujours une émotion et l'on ne se lassera jamais de la joie du premier coup d'accéléra-

teur. Sans aucune vibration, le trois litres libère un cri, à peine étouffé par l'échappement, qui serre les tripes... Un véritable hymne au génie de Colombo! Pendant que les oreilles jouissent de cette musique, le pied gauche s'acharne à pousser sur une pédale particulièrement résistante, alors que le poignet droit s'escrime sur le levier chromé pour passer le premier rapport. Si le passage des rapports s'améliore avec l'élévation des températures, il restera toujours assez dur : c'est le charme «viril» des Ferrari!

Conformément à la théorie, le moteur ne montre pas une grande forme dans les bas régimes, même si son élasticité reste convenable. Il faut patienter jusqu'aux alentours de 4 500 tr/mn avant de découvrir son véritable potentiel. Au-delà de ce régime, et jusqu'à 7 000 tr, le V12 réagit avec vivacité et une extraordinaire sonorité cristalline. Ce comportement un «poil» pointu ne gêne pratiquement pas, car le moteur est bien servi par une boîte de vitesses particulièrement bien étagée. En revanche, le poids de la voiture pénalise ses accélérations et reprises. Sans être molle, on s'attendait, avec 240 CV, à une poussée plus violente. Le chrono se

fige sur 16,2 s en atteignant les 400 m départ arrêté, alors qu'il faut 30 s pour doubler la borne du kilomètre. Quant à la vitesse maximum, elle se situe vers 225 km/h. Comme pour les dimensions extérieures, ces valeurs sont équivalentes à celles d'une Citroën XM V6 12 soupapes! Mais les manières n'ont rien de commun : autant la berline actuelle est douce et à la limite du fade, autant l'Italienne procure des sensations enthousiasmantes.

Même constat en ce qui concerne le comportement routier. La 250 GTE ne cache rien de l'état de la route à ses passagers, surtout aux allures basses. Pourtant, elle n'a pas le comportement d'une voiture de course, nous savons pourquoi. Son caractère sous-vireur pardonne bien des fautes de pilotage, mais la facilité de conduite n'entame pas son efficacité. Munie de l'option autobloquant et chaussée d'excellents pneus Michelin, la 250 GTE se montre étonnamment rapide en course. Naturellement, il ne faut pas la confondre avec une berlinette 250 GT «châssis court» et il faut se contenter de la mener avec une certaine douceur. L'Italienne «familiale» n'apprécie pas vraiment les gran-



des dérives! De plus, il faut toujours songer à ménager les freins qui, s'ils mordent bien au début, s'échauffent rapidement. En revanche, la Ferrari est particulièrement à l'aise en sortie de courbe où la motricité reste très convaincante, même sur sol gras.

Après les joies du V12, passons au six cylindres en ligne britannique. D'emblée, la sonorité, plus grave, plus rauque, modifie complètement l'ambiance. La pédale d'embrayage réclame le même effort que sur l'Italienne alors que le levier de vitesses impose un maniement en douceur : les synchrones sont beaucoup moins efficaces que ceux de la Ferrari. D'ailleurs, ils ne sont pas seuls en cause et il semble que la boîte n'appartienne pas à la même génération. Moins rapide, plus délicate, on ressent toute sa mécanique à travers la paume.

Le moteur ne présente pas non plus le même caractère que celui du V12, il n'est pas nécessaire d'effectuer des centaines de kilomètres pour s'en rendre compte. Beaucoup plus souple, bien plus disponible à bas régime, le groupe de Tadek Marek procure une poussée linéaire jusqu'à un régime maximum de 5 500 tr/mn situé bien plus bas que sur la Latine. La grande plage d'utilisation du six cylindres permet de changer moins souvent de rapports qu'avec le V12. Cette différence de caractère n'influe pas sur les performances qui restent absolument semblables à celles de la 250 GTE. La DB 4 effectue le

400 m départ arrêté en 15,6 s et le kilomètre en 30 s, alors que la vitesse maximum ressort à 224 km/h. Sur ce plan, l'Anglaise et l'Italienne font rigoureusement jeu égal. Pourtant, l'utilisation du six cylindres, sur la route, se montre plus agréable que celle du V12 en conduite paisible : on peut très bien rouler à 2500 tr et appuyer sur l'accélérateur pour doubler sans rétrograder.

Le comportement de l'Aston Martin se distingue tout autant de celui de la Ferrari. Avant d'aller plus en avant, il faut tout de même préciser que notre Anglaise est particulièrement désavantagée par l'absence de différentiel autobloquant et par des pneumatiques « Avon Turbospeed ». S'ils sont parfaitement conformes à l'époque de la voiture, ils n'ont pas du tout la même efficacité que les Michelin équipant l'Italienne.

Dès le premier virage, on s'aperçoit que l'Anglaise demande une conduite plus fine, plus précise. Loin du sous-virage de la Ferrari, l'Aston Martin prend vite des angles importants de dérive. L'adhérence, beaucoup plus faible que celle de la 250 GTE, ne permet pas des vitesses de passage en courbe aussi élevées, mais on s'amuse beaucoup plus.

Les réactions restent toujours extrêmement progressives et n'importe quel conducteur un peu expérimenté jouira de ces déhanchements du train arrière et saura les récupérer sans difficulté. Pourtant, utiliser la voiture

de cette manière ne favorise pas l'efficacité. Au contraire, il faut s'efforcer de glisser le moins possible et de doser constamment à l'accélérateur si l'on ne veut pas voir la puissance s'élever en fumée dans un patinage de la roue motrice délestée. Bref, si l'on veut aller vite, il faut savoir rester sobre. Il est fort probable qu'avec les mêmes gomme et un autobloquant, l'Aston puisse suivre facilement la Ferrari, ce qu'elle ne peut pas faire dans les conditions de l'essai.

Malgré cela, l'Anglaise offre un caractère nettement plus sportif que celui de l'Italienne et réclame beaucoup plus de doigté à son volant... et sur l'accélérateur. Quant au freinage, utilisant le même système que celui de la fille de Maranello, il n'y a aucune raison pour qu'il se distingue dans un sens ou dans un autre.

Que conclure d'une telle confrontation? La Ferrari 250 GTE, malgré le caractère pointu et la sonorité de son V12, présente un caractère plus civilisé, plus « bourgeois », que celui de l'Aston Martin DB 4, dont la personnalité, plus affirmée, impose des qualités évidentes à son conducteur. Le collectionneur tranchera selon ses goûts, sa sensibilité au prestige du Cavallino ou à l'aura des voitures de David Brown. Personnellement, nous nous garderons bien de choisir, tant il y a matière à hésiter...

Pierre Gary

Photos Christian Bedei

