

ASTON MARTIN: Le temps ne fait rien à l'affaire...



Il y a, dans la façon de vivre des Anglais, un certain nombre de choses absolument incompréhensibles par le commun des Français. Le Cricket, le pudding, ou le flegme qu'ils savent que la majesté ont la habitude de

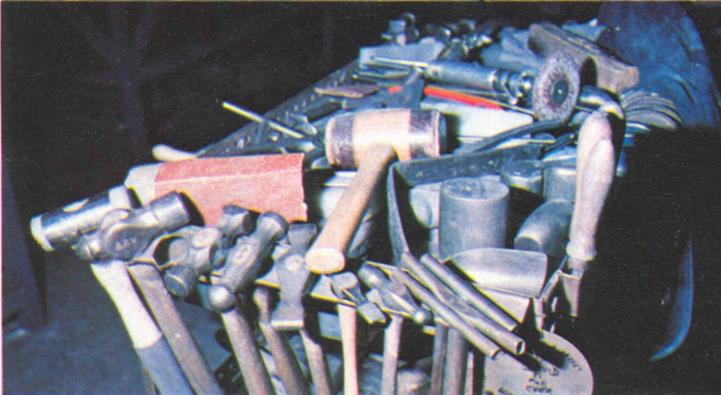
afficher alors rité des sujets cieuse Ma-désagréable rouler à gauche font en effet partie d'un « way of life » tout à fait particulier. Ainsi en est-il de leur façon de construire les voitures de sport... Tout au moins chez Aston Martin.





ANKYO
AIR CONDITIONING
MARTIN

Reportage : Aston-Martin



(Photos pages précédentes) toute l'atmosphère de la tradition de la vieille Angleterre dans ces deux vues de l'extérieur et de l'intérieur de l'usine Aston-Martin à Newport Pagnell...

Après nos différents voyages en Italie, qui vous ont fait découvrir successivement Ferrari, Lamborghini et Maserati (respectivement dans les numéros 166, 171 et 178 d'Échappement), nous avons donc affronté les brumes britanniques pour visiter les ateliers Aston Martin. Les brumes ? J'exagère toujours quand je parle de l'Angleterre ! Nous n'avons pas mangé du pudding et il faisait très beau lorsque nous sommes arrivés à Newport Pagnell,



Chez Aston Martin, on façonne les voitures à la main : on part d'une tôle plate, découpée d'après un gabarit, puis on sculpte patiemment, on lime, on reprend jusqu'à la perfection. Une alle naît ainsi sous les outils des artistes, un capot, un bloc arrière. Les outils ont d'ailleurs été faits par les ouvriers eux-mêmes en fonction des formes à modeler. Tous les éléments et les sous-ensembles sont ensuite ajustés pendant que dans une salle voisine, les pièces du moteur sont sculptées, elles aussi, puis polies et équilibrées.

petite ville sise à environ 100 km au nord de Londres.

« Aston Martin-Lagonda Limited »... C'est écrit en lettres d'or au fronton d'un bâtiment de briques rouges. Ici, pas de barrière, pas de poste de garde. Une cour au fond de laquelle attend un cabriolet tout neuf : de temps à autres, des gens à l'air affairé traversent cette cour d'un bâtiment à l'autre. Quand ils ouvrent les portes, des bruits nous parviennent qui nous rappellent que derrière ces murs sombres, on construit des voitures de prestige que personne dans cette ville ne pourra jamais s'offrir.

Une petite maison typiquement « britannique - nostalgique - de - l'heureux - temps - des colonies » abrite les bureaux de la firme. Un seul étage, des balcons et des colombages, on est loin des immenses façades quadrillées de fenêtres sans rideaux des grandes firmes automobiles modernes. Ici, 350 personnes seulement travaillent pour « sortir » cinq voitures par semaine.

Cinquante années de courses

L'histoire d'Aston Martin, jusqu'au début des années 60, a toujours été liée à la course. Fondée par un jeune pilote préparateur londonien, Lionel Martin la marque est née de la juxtaposition de son nom avec celui de la course de côte d'Aston-Clinton dans laquelle il obtint sa première victoire. Un peu à la manière de Maserati, la marque est depuis passée en de nombreuses mains, mais n'a jamais changé de nom. Le tournant décisif a été pris après la guerre, quand en 1947 l'industriel anglais David Brown racheta presque en même temps la majorité des actions d'Aston Martin et de Lagonda. Toutes les Aston ont alors reçu la dénomination D.B. mais surtout, David Brown a utilisé tant pour ses voitures de courses que pour les voitures de production un moteur 6 cylindres en ligne double arbre que W.O. Bentley avait conçu pour Lagonda. C'est une voiture équipée de ce moteur très largement modifié qui remporta les 24 heures du Mans 1959, c'était la DB R 1/300. Depuis une quinzaine d'années, les Aston Martin utilisent un moteur 8 cylindres en V dont la cylindrée et la puissance ont augmenté régulièrement jusqu'à atteindre aujourd'hui plus de cinq litres : la puissance, elle, n'est pas dévoilée...

Depuis quelques années, sur des initiatives pas tout à fait officielles, on recommence à voir des moteurs Aston Martin en course, notamment aux 24 heures du Mans. C'est bon signe : chez Maserati, on n'en est pas encore là...

Une voiture par jour...

Dans les ateliers de Newport Pagnell, on fabrique actuellement quatre voitures différentes : trois versions de la « V8 », extrapolation de la DB S des années 70, et la Lagonda, une quatre portes très luxueuse dont la légende veut qu'elle ait été fabriquée sur le modèle d'une commande spéciale d'un roi du pétrole. Et de fait, le toit transparent et l'allure géné-

rale de la voiture n'apportent pas vraiment de démenti formel à cette thèse que nous nous garderons pourtant d'entériner...

Il y a, dans la banlieue parisienne, un certain nombre de vieux garages spécialisés dans la restauration de belles voitures : souvent des murs décatés aux fenêtres obstruées cachent des merveilles insoupçonnables.

C'est à ces ateliers que je repense en traversant la cour de la petite usine : comment imaginer que derrière ces briques sombres et sous ces toits de tôle ondulée aux jointures hésitantes, 150 orfèvres façonnent à la main des voitures qui seront vendues au minimum cinquante millions pièce ?

Et quand on passe cette petite porte que l'on n'avait pas remarquée au début, on a l'impression de débarquer dans un autre monde. La magique brillance de l'aluminium si longtemps martelé, poli, caressé, nous envahit dès l'entrée. D'ailleurs, notre guide nous met tout de suite à l'aise : « C'est là que tous les jours le miracle s'accomplit »...

Réflexion, s'il en est, qui manque singulièrement de modestie, mais qui n'est toutefois pas totalement exempte de vérité... Cela tient en effet du miracle qu'il y ait encore de nos jours non seulement des gens capables d'avoir envie de fabriquer des voitures à la main, mais aussi des gens capables de la faire et d'autres capables de les acheter...

L'atelier des sculpteurs

Eh oui, le miracle quotidien est là, et nos yeux béent de son accomplissement inexorable. « Le temps ne fait rien à l'affaire » : quand on est bon, on est bon. Le monde s'accélère, mais dans la petite usine de Newport Pagnell, des hommes mettent plus de temps pour façonner un capot d'Aston qu'on n'en met ailleurs pour fabriquer une voiture entière. D'une main experte, les ouvriers manient de petits outils aux formes bizarres qu'ils ont adaptés eux-mêmes. Chaque courbe, chaque centimètre de tôle d'aluminium est sculpté petit à petit. Chaque courbe apparaît peu à peu, affinée, jusqu'à ce qu'une dernière caresse de la main ne lui accorde comme un certificat de conformité...

Deux éléments seulement passent sous une presse : le pavillon des Coupés et le capot des Lagonda. Ce dernier est embouti en deux parties, puis repris longuement à la main ; les deux parties sont ensuite collées. En tout, quatorze heures sont nécessaires à deux ouvriers pour venir à bout de ce travail de précision. Les pavillons, eux, sont seulement préformés à la presse, puis adaptés un à un sur des gabarits. Un à un, les sous-ensembles viennent ensuite s'accoler aux châssis et peu à peu la silhouette de la voiture se dessine.

Chose curieuse, ces sculpteurs ne sont pas tous des vieux bonshommes tannés par cinquante ans de marteaux et de faux silex... Il y a des jeunes : la relève est là !... Ils ont ces gestes précis, ce regard aigu, cet air attentif et blasé à la fois de ceux à qui un bout de tôle ne la fait pas, qui savent avant de toucher que le résultat est bon. On dirait des enfants qui pren-

nent des mines de grandes personnes et pourtant, quand ils vont déposer un capot le long du mur, là où l'on stocke les pièces en attente d'être assemblées, on peut être sûr que ce capot s'emboîtera parfaitement dans son logement, même si l'ajustage sur la voiture doit demander encore un long travail.

Entre les postes de travail, on a tiré des paravents de plastique noir qui font penser aux hôpitaux d'un roman de Zola. Ailleurs, ces paravents ont été remplacés par des panneaux de carton dix fois rafistolés : ici, on est conservateur et on ne fait pas semblant...

Le conservatisme ! Source de tous les

détails de finition rappellent ainsi le charme sophistiqué de l'aristocratie britannique...

Sans doute est-ce là ce qui fait vendre ces autos qui pour être très belles n'en sont pas moins très chères. En France, une V8 vaut environ 500 000 francs, une Vintage 540.000, un cabriolet « Volante » 600 000, et une Lagonda plus de 720 000 !...

« Nous avons vendu 12 voitures en France en 1983, nous a dit Geoff Courtney des Relations Publiques de la marque. Pour nous, votre pays est un bon marché puisqu'il représente 5% de notre production totale... »

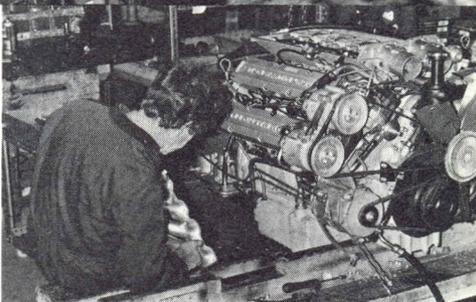


paradoxes de nos frères anglais et seul moteur de l'existence, en nos heures d'économies, de voitures comme les Aston Martin !... Comment justifier autrement ces œuvres d'art roulantes ? Sculptures, mais aussi merveilles de finition, de cuir fin, de bois précieux, de peinture vernie... Car la « sculpture » de la carrosserie n'est qu'une phase de la réalisation de l'œuvre.

Quand la « caisse » devient voiture

Aussi belle que puisse être la tôle d'aluminium nue et polie comme pour être au net, il faut bien la recouvrir pudiquement... Et là, on ne lésine pas non plus : peinture vernie, possibilité d'avoir une teinte spéciale sur demande, avec la moquette assortie et tout et tout...

Une fois revêtue de sa peinture vernie, l'Aston Martin a sa personnalité : la sculpture est devenue voiture. D'ailleurs, sur la ligne de montage, elle prend vie peu à peu en recevant ses organes mécaniques. La lenteur des gestes sur la ligne de finition est aussi révélatrice de la philosophie de la marque. On comprend alors pourquoi dans de telles autos les bruits parasites n'existent pas. D'abord, les matières plastique sont proscrites, ou alors c'est fait discrètement... Le cuir précieux de « Connolly » est tendu avec soin : pas plus de faux plis que sur la conscience d'un marchand de voitures d'occasion... On est loin des à-peu-près de la production italienne. Les bords des moquettes sont ornés d'un galon du même cuir que les sièges, et tous les



Evidemment tout est relatif quand on parle de « bon marché » mais tout de même ces chiffres sont étonnants, et l'entreprise, qui a connu tant de difficultés au cours de son histoire, semble maintenant tout à fait florissante.

Mais revenons à nos boutons...

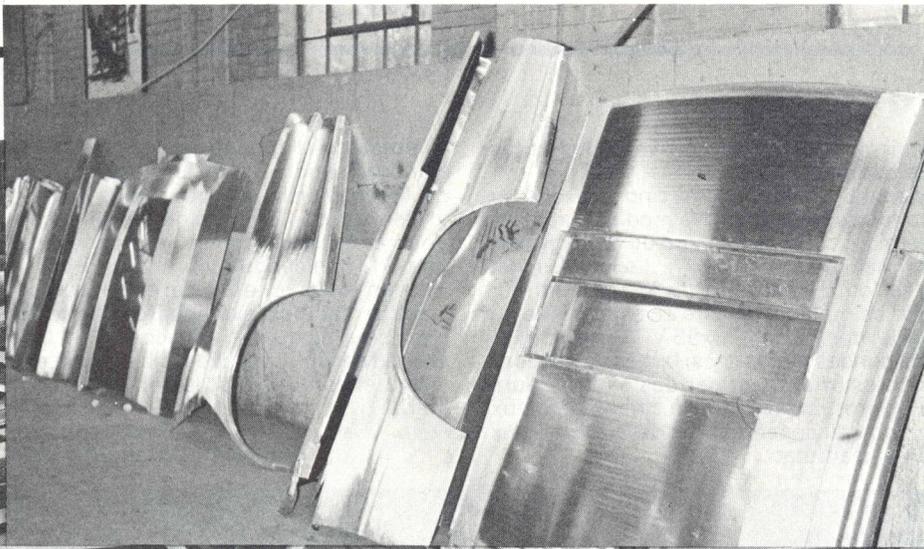
... Avec l'équipement qui sur une Aston Martin est bien sûr tout à fait complet mais surtout très luxueusement présenté : tout au plus la grosseur de certains boutons qui ont le mauvais goût d'être en plastique au lieu d'être en or massif choque-t-elle le regard habitué à plus de mesure par l'élégance de l'ensemble. Heureusement l'instrumentation, plus sobre, est noyée dans une magnifique planche de bord en bois. Et c'est pas du formica façon « japonaise d'avant 70 », mais du cœur de merisier verni quatorze fois : tout cela est très agréable à l'œil et au toucher...

Autre élément agréable à l'œil dans ces belles autos, l'énorme V8 monté à l'avant, qui peut être accouplé soit à une boîte automatique américaine, soit (en option !) à une boîte ZF à 5 rapports.



Ici, les cadences n'existent pas. On prend 14 heures pour façonner un capot avant de Lagonda, un seul ouvrier monte un moteur par jour, et les seules femmes (à part les jolies secrétaires) de l'usine s'occupent de la sellerie : un travail de Haute Couture. Côté mécanique, il y a aussi des magiciens, notamment cet homme bourru qui équilibre les bielles et les assemble par paquets de huit. Dans ces pages, divers stades de la fabrication d'une Lagonda, vendue plus de 700.000 F tout de même...

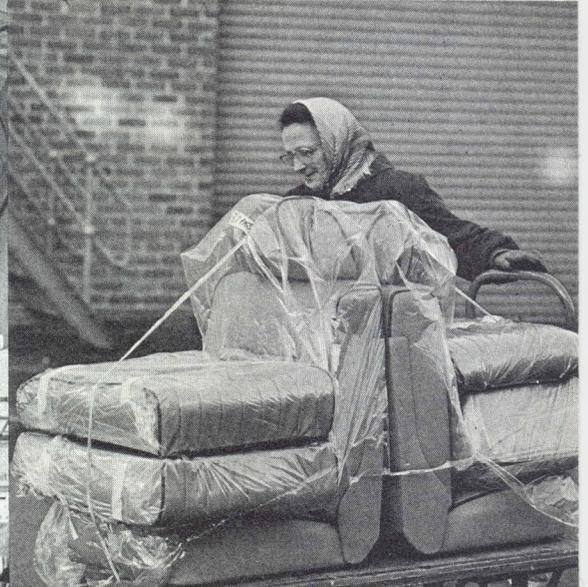




Mécanique : toute la tradition...

Dans les ateliers de mécanique, règne un calme inhabituel : les hommes sont peu nombreux, ils travaillent chacun dans leur coin, sans parler, sans hâte, mais sans nonchalance. Les machines-outils, vieilles comme l'Angleterre profonde, tournent encore régulièrement. Les blocs, les culasses, sont usinés à l'unité : les vilebrequins nous ramènent dans le domaine des sculptures abstraites. L'un d'eux a une allure bizarre pour un vilebrequin de V8 :

« Nous fabriquons de temps en temps des six cylindres en ligne pour nos clients qui ont encore des voitures équipées de ce



type de moteur » On n'en croit pas nos ouïes perçantes... Ils fabriquent encore des moteurs neufs pour les voitures de collection !!! C'est pas typiquement de l'organisation à l'anglaise, ça ?... Essayez de demander chez un constructeur français un boulon de 13 pour une voiture qui a plus de dix ans, et goûtez la différence...

Bref, dans ce petit atelier presque feutré, quelques artistes de la machine-outil fabriquent encore des moteurs presque sur commande. Dans une salle à l'écart, les pièces sont équilibrées, vérifiées, ajustées, revérifiées, puis montées soigneusement dans une ambiance de laboratoire de recherches de micro-biochimie... Mais le plus étonnant de tous les personnages rencontrés au hasard des détours de cette petite usine, est certainement cet homme en blouse grise de quincailler qui peut s'enorgueillir d'une carte de visite d'Equilibreur de bielles...

Assis sur un tabouret, la bedaine soigneusement posée sur ses genoux et la pipe solidement vissée au coin de la bouche, insensible aux exclamations et aux « Froggies » étonnés, il se sert d'une vieille balance adaptée à ses besoins, et d'une lime dont les Dalton ne voudraient pas pour les barreaux de leur prison... Toutes les bielles fabriquées à Newport Pagnell passent par ses mains expertes, et avec son fabuleux matériel il les modifie une à une, va de la balance à l'étau, donne deux coups de lime, revient de l'étau à la balance, et l'air satisfait range



la pièce précieuse sur un ratelier selon un ordre que lui seul semble connaître. Quelquefois, d'un air dubitatif, il fait tourner à la main une bielle sur un axe avant de décider dans quel moteur elle pourra aller couler des jours heureux (si l'on peut dire)... Car il sait faire cela aussi, l'homme à la pipe : il équilibre les bielles, mais aussi il les choisit, il les marie, il les accouple !... Et accoupler des bielles huit par huit, faut le faire, non ? C'en est au point que les néologismes n'en tombent...

Ainsi, pièce après pièce, les gros V8 prennent corps. Ils sont alors testés longuement sur le banc avant de pouvoir être montés dans leurs habitacles.

Et en plus, elles tournent !...

Nous avons pu le vérifier « de tactu », on se sent bien dans une Aston : le cuir et le V8 tiennent toutes leurs promesses... Il faut dire qu'on a cinq litres de cylindrée et (au pif !) au moins deux cent cinquante chevaux pour emmener ce salon roulant à plus de 220 km/h. Rappelons que la boîte de vitesses automatique à trois rapports est livrée en série. C'est assez déroutant sur une auto que l'on espère plutôt typée, mais on s'y fait. D'ailleurs, nous avons vite compris que le critérium des Cévennes n'est pas le terrain de prédilection de l'Aston Martin V8. Techniquement, des solutions éprouvées mais non archaïques ont été retenues : le pont arrière est de type De Dion, et le freinage est assuré par quatre disques ventilés.

Le gros V8 de 5340 cm³, alimenté par quatre Weber double-corps, emmène allègrement ces deux tonnes d'objet d'art anglais : le bruit de ce beau double-arbre (toujours très présent...) est plutôt agréable, en regard de celui des classiques V8 américains. Quant au comportement de l'Aston Martin V8, il est très « Old Fashioned ». Sur bon revêtement et en ligne droite, tout se passe dans une douceur extrême : mais sur les inégalités des petites routes anglaises, la situation devient passablement délicate : le train arrière a tendance à tressauter (on s'y fait, mais c'est plutôt désagréable...) même à des vitesses, disons, raisonnables.

« La répartition du poids est idéale : 50 % sur l'avant, et 50 % sur l'arrière » nous a-t-on dit.

Ce qui fait tout de même une tonne de chaque côté...

Et le freinage, pourtant assuré par quatre disques ventilés, double circuit, etc... etc... s'en ressent fortement.

Autrement dit, nous nous trouvons là dans une voiture de sport typiquement anglaise. L'attaque est réservée aux gros bras, les autres devant se contenter du plaisir... Car c'est bien de plaisir qu'il s'agit ! La direction assistée, les sièges de cuir clair, le gros brossage sur le long capot, le compteur gradué jusqu'à 170 miles (270 km/h), tout concourt au plaisir de l'heureux occupant du siège du conducteur. A la limite, la tenue de route est « amusante », mais s'amuser avec 50 briques entre les mains...

Bref, une Aston Martin, c'est avant tout une auto de luxe, et son comportement ne jure pas avec ses méthodes de fabrication, mais le temps semble loin où les voitures de production de la marque

étaient directement dérivées des autos de course...

Mais le potentiel existe : nous avons pu conduire brièvement le modèle Vantage, version la plus puissante de la V8 qui est donnée pour 270 km/h. Le moteur est très lourd, mais il a de la ressource !... Sur ce modèle, la boîte ZF est montée en série, des P7 de 275x55 VR15 sont montés sur des jantes (très) larges, la suspension est durcie, et par des carburateurs plus gros et des arbres à cames spéciaux on doit disposer de près de 300 chevaux en parfait état...

comme ça. A l'époque des robots et de la standardisation à outrance, il est bon qu'Aston Martin soit pour nous comme un témoin de l'Histoire de l'Automobile. Vous êtes comme nous ! Vous possédez une GTi quelconque, ou à tout le moins vous en rêvez : une GTi qui est reproduite à des centaines d'exemplaires par jour et c'est pour ça qu'elle est accessible. Une Aston Martin est inaccessible, mais elle existe encore et c'est là son plus grand mérite.

Pierre Barbaza
Photos Christian Chiquello



Mais si l'augmentation de puissance transforme la V8 en dragster, elle accentue aussi ses défauts. Curieusement, des pneus très performants et des suspensions renforcées aggravent les réactions parasites du train arrière au lieu de les estomper. Mais là aussi, ne considérons pas cela comme une critique, puisqu'après tout on est dans un autre monde, une autre vision, une autre dimension presque.

Voilà, Aston Martin, c'est « autre chose ». Du premier coup de maillet sur une feuille d'aluminium jusqu'au sentiment que l'on a quand on tourne la clef de contact. Tout est hors d'âge dans ces magnifiques voitures et les Anglais ont bien de la chance de pouvoir encore les faire

La finition, un mot qui prend tout son sens chez Aston-Martin. Tout est raffiné comme l'aristocratie anglaise. Le cuir de Connolly et le cœur de Merisier repoussent les assauts du simili. Que de merveilles sortent de ces bâtiments sombres !... Sur la route la V8 ne doit pas être brusquée : elle n'aime pas ça et elle n'est pas faite pour ça... Mais quels plaisirs d'écouter les 8 cylindres ! Et puis, en ligne droite, on accroche encore facilement le 220 chrono... Notons au passage que cette belle V8 avait plus de 78000 miles d'essais-presse dans les roues !...

