



David Brown s'est résigné face aux défaites chroniques de ses voitures en course contre une concurrence italienne écrasante. De ce fait, la production a, depuis la DB5, clairement été orientée vers le Grand Tourisme. L'agent secret 007 se charge de la promotion de l'auto en la déplaçant de casino en casino, tandis que les circuits se vident de leurs Aston Martin.

Voilà une belle surprise lors de ce London Motor Show de 1965 avec la présentation de la nouvelle Aston-Martin DB6.

Dur de succéder à la mythique DB5 ?

Finalement, après avoir écarté des propositions du carrossier Touring, David Brown a souhaité que l'équipe interne se charge de faire évoluer le dessin qui fait le succès de la firme depuis les DB4. Et puisque nous sommes face à un nouveau modèle, c'est l'occasion de corriger certaines critiques et élargir le cercle des fans et des initiés. Les designers maison ont donc dû composer pour apporter non seulement plus d'appui aérodynamique à haute vitesse, mais également un surcroît d'habitabilité pour céder à la tentation du concept 2+2. L'empattement est ainsi allongé de 9,5 cm permettant une meilleure stabilité. Pour le reste, on retrouve de face un sacré air de famille avec la large calandre maison, les phares sous globe et la prise d'air sur le capot pour apporter de l'air frais à la mécanique. La poupe est inédite avec un concept de pan coupé et intègre un becquet. De profil, les nouvelles proportions semblent plus évidentes, même si Newport Pagnell reste fidèle aux tics stylistiques des précédentes générations : chrome bien présent, prise d'air dans les ailes avant telles des ouïes et les roues à rayons à moyeux Rudge. L'Aston-Martin DB6 Vantage elle, ne se distingue pas de ses sœurs plus « modestes » puisque c'est sous le capot que tout se passe...

Lorsqu'une Aston-Martin est frappée de l'appellation « Vantage », l'amateur éclairé sait d'office que le moteur est le plus puissant de la gamme. L'Aston-Martin DB6 Vantage n'échappe pas à cet adage...



Le six en ligne Aston est une pièce de choix, toujours placé en position longitudinale avant. Œuvre de l'ingénieur d'origine polonaise Tadek Marek, il affiche une cylindrée de 3 995 cm³ et un raffinement technique de haut niveau que ses rivales transalpines peuvent lui envier. Entièrement en alliage léger, ce moteur affiche des cotes super carrées avec un alésage de 96 mm et une course de 92 mm. Son vilebrequin en acier au chrome molybdène tourne sur sept paliers et bénéficie dans cette variante Vantage d'un équilibrage statique et dynamique ainsi que le reste de l'équipement mobile. Le haut moteur est coiffé par une culasse à double arbres à cames en tête et deux soupapes par cylindre inclinées à 80°. L'ensemble est entraîné par une double chaîne. Pour passer de 282ch à 325ch à 5 750 tr/mn, Tadek Marek a utilisé trois carburateurs horizontaux double corps Weber 45 DCO (au lieu des SU de la version standard). Le couple progresse également et s'établit à 393 Nm à 4 500 tr/mn. La transmission est assurée par une boîte manuelle ZF à 5 rapports tous synchronisés complétée par un différentiel autobloquant sur l'essieu arrière pour garantir un maximum de motricité et mobilité à la poupe. A noter que le quatrième rapport est en prise directe, alors que le 5e rapport est surmultiplié. Si la technique Touring Superleggera a été reprise, elle est toutefois revue et adaptée par Aston-Martin, la DB6 marquant ainsi sa différence avec les DB4 et DB5. C'est désormais sur un châssis plateforme qu'est fixé les panneaux de carrosserie tout en aluminium autour d'une structure de petits tubes. L'essieu avant est composé de roues indépendantes avec des triangles superposés et barre

antiroulis. L'arrière est plus conservateur avec un pont rigide guidé par des jambes de forces et latéralement par des parallélogrammes de Watt. Dans les nouveautés, on appréciera les amortisseurs arrière qui permettent quatre positions de tarage différents pour privilégier au choix la tenue de route ou le confort des occupants. Un choix technique cohérent qui indique clairement la stratégie Grand Tourisme plus que sport pur et dur par Aston-Martin, même pour cette variante Vantage. La direction à crémaillère est sans assistance, ce qui se ressent dans les manœuvres à faibles allures. Le freinage est confié à quatre disques Girling plein assistés par deux servos freins. Les roues rayons à moyeux Rudge sont chaussées en pneumatiques de 6,75x15 (de marque Avon en sortie usine). Malgré la technique Superleggera, l'Aston-Martin DB6 Vantage pèse un poids conséquent avec 1,6 tonnes.



Cossue et bourgeoise ? Sur la route, elle confirme son aisance dans les grandes courbes et une stabilité de cap à haute vitesse enfin rassurante. Mais dès que la route se resserre, et les lacets plus nets, l'Aston-Martin DB6 Vantage elle doit se cantonner à un rôle dans lequel elle excelle : le Grand Tourisme de luxe. D'ailleurs, une fois la porte ouverte, on retrouve avec bonheur la présentation luxueuse et de bon goût de Newport Pagnell. Plaque de bord noire, batterie de compteurs Smiths, équipement de série complets et luxueux, sans pour autant être novateur, et surtout des places arrière qui sont inédites chez Aston-Martin et qui permettent d'emmener des enfants en voyage, d'autant que le coffre est également plus conséquent. Pour des adultes, la garde au toit réduite des places arrière est très acceptable comme reste en notre mémoire ce Paris - Goodwood il y a quelques années.

Aston-Martin donne plus de tonus à sa DB6 sous la forme de cette Vantage. On ne déroge pas aux traditions de discrétion et d'élégance maison et il est impossible de distinguer une Aston-Martin DB6 Vantage d'une version standard extérieurement. Au volant en revanche, le regain de forme du 6 en ligne est très net avec un caractère plus rageur, malgré une sonorité discrète. Les places arrière sont bien digérées esthétiquement avec une ligne, certes plus épaisse et moins racée, mais toujours aussi séduisante et qui ne néglige pas les aspects pratiques. Voilà que l'Aston-Martin DB6 Vantage peut compter sur une polyvalence inattendue mais bienvenue dans un segment de marché qui fait souvent la part belle à un plaisir hédoniste. L'esprit Grand Tourisme se conjugue désormais en famille. Voilà une bonne nouvelle pour les pères de famille. La DB6 est bien plus qu'une simple évolution des DB5. Elle reste le dernier maillon d'une longue lignée démarrée en 1958...



Notre ASTON MARTIN DB6 VANTAGE #3412/R

- Véritable Vantage sortie d'usine avec tous les numéros correspondants.
- Feuille de construction d'usine disponible avec la voiture.
- Livrée neuve en Goodwood Green / Fawn hyde.
- Intérieur d'usine d'origine, y compris les cuirs, garnitures de toit et les tapis de coffre.
- Conversion en conduite à gauche par Aston Engineering (centre officiel Aston Martin Heritage - principal sous-traitant du département Aston Martin Heritage de l'usine) en 2013, alors que l'auto ne totalisait que 27000 miles d'origine incluant :
 - o Reconstruction du tableau de bord et de la sellerie,

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

- Reconstruction de la crémaillère de direction, et de la colonne de direction,
 - Reconstruction du système de frein à main et du pédalier
 - Reconstruction de la tringlerie de l'accélérateur,
 - Reconstruction du système d'essuie-glace
 - Vérification complète du faisceau électrique, etc....
 - Joints de carrosserie et caoutchoucs changés
 - Nouveau pare-brise
 - Tunnel de la boîte de vitesse refait pour un meilleur fonctionnement.
 - Essieu arrière refait avec Handling Kit Aston Engineering
 - Suspensions avant et arrière reconstruites
 - Arbre de transmission reconstruit et équilibré
 - Révision complète des freins
 - Carrosserie repeinte (voiture parfaite, pas d'accident, jamais de rouille)
 - Moteur d'origine entièrement révisé : remplacement du joint de culasse et des goujons (nouveau type), décokage, jeu aux soupapes, distribution, distributeur électronique, carburateurs, etc.
 - Nouvelle ligne d'échappement complète en acier inoxydable
 - Radiateur neuf + pompe à eau
 - Remplacements des durits, des supports de moteur, des supports de boîte de vitesses....
- ET BIEN PLUS ENCORE... !**

Toutes les factures sont fournies avec la voiture.



Historique de propriété :

- 1- Vendue neuve à un Sud-Africain nommé Wayne Russel (Johannesburg) qui l'a gardée de 1968 à 1989.
- 2- En septembre 1989 l'Aston est vendue à Monsieur Philip Cowan et la voiture est rapatriée à St Andrews, Ile de Jersey.
- 3- En décembre 1990 la voiture est vendue de nouveau à Culham Cars / Christopher Sims, Henley on Thames- Angleterre.
- 4- Le même mois de décembre 1990, l'Aston est vendue à Monsieur Peter Kruegler (Allemagne).
- 5- M.GARCIA (ancien membre fondateur du Club Aston et très grand collectionneur d'Aston Martin) achète la DB6 à P Kruegler en avril 2012 et l'envoie chez Aston Engineering.
- 6- achetée par M.Garamond en décembre 2014 par l'intermédiaire d'Historic Cars.
- 7- Le propriétaire actuel l'achète à Historic Cars en avril 2017.



David Brown resigned himself to the chronic defeats of his cars in races against an overwhelming Italian competition. As a result, the production has, since the DB5, been clearly oriented towards Grand Tourism. The secret agent 007 takes care of the promotion of the car by moving it from casino to casino, while the circuits are empty of their Aston Martins. Here is a nice surprise during the 1965 London Motor Show with the presentation of the new Aston-Martin DB6. Hard to succeed the mythical DB5?

Finally, after having rejected proposals from the Touring coachbuilder, David Brown wanted the internal team to take charge of developing the design that has made the firm successful since the DB4. And since we're dealing with a new model, it's an opportunity to correct certain criticisms and widen the circle of fans and clients. The in-house designers had to come up with a solution to provide not only more aerodynamic support at high speed, but also more room to give in to the temptation of the 2+2 concept. The wheelbase is thus lengthened by 9.5 cm for better stability. As for the rest, the front end has a strong family resemblance with the wide front grille, the covered headlights and the air intake on the hood to bring fresh air to the engine. The stern is new with a coupe-like concept and a spoiler. From the side, the new proportions seem more obvious, even if Newport Pagnell remains faithful to the stylistic tics of the previous generations: chrome is very present, air intakes in the front fenders like gills and wheels with spokes and Rudge hubs. The Aston-Martin DB6 Vantage is no different from its more "modest" siblings, since it's under the hood that everything happens...



*When an Aston-Martin is named "Vantage", the informed enthusiast knows that the engine is the most powerful in the range.
The Aston-Martin DB6 Vantage is no exception...*

The Aston inline six is a prime piece of equipment, always placed in the front longitudinal position. The work of Polish-born engineer Tadek Marek, it boasts a displacement of 3,995 cm³ and a high level of technical refinement that its transalpine rivals can envy. Made entirely of light alloy, this engine has super-square dimensions

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

with a bore of 96 mm and a stroke of 92 mm. Its chrome molybdenum steel crankshaft rotates on seven bearings and benefits in this Vantage variant from static and dynamic balancing as well as the rest of the mobile equipment. The top engine is topped by a double overhead camshaft cylinder head and two valves per cylinder inclined at 80°. The whole unit is driven by a double chain. To increase the engine's power from 282 hp to 325 hp at 5,750 rpm, Tadek Marek used three Weber 45 DCO double-barrel horizontal carburetors (instead of the SU carburetors of the standard version). Torque also increases to 393 Nm at 4,500 rpm. The transmission is provided by a ZF manual gearbox with 5 gears, all synchronized, completed by a self-locking differential on the rear axle to guarantee maximum traction and mobility at the stern. Note that the fourth gear is direct drive, while the fifth gear is overdrive.



If the Touring Superleggera technique has been taken over, it is however reviewed and adapted by Aston-Martin, the DB6 thus marking its difference with the DB4 and DB5. It is now on a platform chassis that is fixed the body panels all in aluminum around a structure of small tubes. The front axle is composed of independent wheels with superposed triangles and anti-roll bar. The rear is more conservative with a rigid axle guided by struts and laterally by Watt's parallelograms. Among the new features, we will appreciate the rear shock absorbers that allow four different settings to favor either road holding or occupant comfort. A coherent technical choice that clearly indicates Aston-Martin's Grand Touring strategy rather than pure sport, even for this Vantage variant. The rack-and-pinion steering is unassisted, which is noticeable when maneuvering at low speeds. Braking is done by four full Girling discs assisted by two brake servos. The spoke wheels with Rudge hubs are shod with 6.75x15 tires (Avon

brand ex-factory). Despite the Superleggera technology, the Aston-Martin DB6 Vantage weighs a substantial 1.6 tons.

On the road, the Aston-Martin DB6 Vantage confirms its ease of handling on long curves and its reassuring stability at high speeds. But as soon as the road gets tighter, and the curves sharper, the Aston-Martin DB6 Vantage has to confine itself to a role in which it excels: the luxury Grand Touring. In fact, once the door is opened, we find with happiness the luxurious and tasteful presentation of Newport Pagnell. Black dashboard, battery of Smiths counters, complete and luxurious standard equipment, without being innovative, and especially the rear seats which are unprecedented at Aston-Martin and which allow to take children on a trip, especially since the trunk is also more consequent. For adults, the reduced headroom of the rear seats is very acceptable, as we still remember this Paris - Goodwood a few years ago.



Aston-Martin gives its DB6 more tone in the form of this Vantage. It does not deviate from the traditions of discretion and elegance, and it is impossible to distinguish an Aston-Martin DB6 Vantage from a standard version on the outside. At the wheel, on the other hand, the revival of the inline 6 is very clear with a racier character, despite a discreet sound. The rear seats are well digested aesthetically with a line, admittedly thicker and less racy, but still as attractive and which does not neglect the practical aspects. The Aston-Martin DB6 Vantage can count on an unexpected but welcome versatility in a market segment that often favors hedonistic pleasure. The Grand Touring spirit is now a family affair. This is good news for fathers. The DB6 is much

more than a simple evolution of the DB5. It remains the last link in a long lineage that started in 1958...



Our ASTON MARTIN DB6 VANTAGE #3412/R

- *Genuine factory Vantage with all matching numbers.*
- *Factory build sheet available with the car.*
- *Delivered new in Goodwood Green / Fawn hyde.*
- *Original factory interior, including leathers, headliners and trunk mats.*
- *Left hand drive conversion by Aston Engineering (official Aston Martin Heritage center - main subcontractor to the factory Aston Martin Heritage department) in 2013, when the car had only 27000 original miles including:*
 - o *Reconstruction of the dashboard and upholstery,*
 - o *Rebuilding of the steering rack, and the steering column,*
 - o *Rebuilding of the handbrake system and pedals*
 - o *Reconstruction of the gas pedal linkage,*
 - o *Reconstruction of the windshield wiper system*
 - o *Complete check of the electrical system, etc....*
 - o *Changed body joints and rubbers*
 - o *New windshield*
 - o *Gearbox tunnel redone for a better functioning.*
 - o *Rear axle rebuilt with Aston Engineering Handling Kit*
 - o *Rebuilt front and rear suspensions*
 - o *Transmission shaft rebuilt and balanced*

*Historic Cars - www.historiccars.fr
cars@historiccars.fr*

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

- o Complete overhaul of the brakes
 - o Body repainted (perfect car, no accident, no rust)
 - o Original engine completely overhauled: replacement of head gasket and studs (new type), decoking, valve clearance, timing, electronic distributor, carburetors, etc.
 - o New complete stainless steel exhaust system
 - o New radiator + water pump
 - o Replacement of hoses, engine mounts, gearbox mounts
- AND MUCH MORE... !**

All invoices are provided with the car.



Ownership History:

- 1- Sold new to a South African named Wayne Russell (Johannesburg) who kept it from 1968 to 1989.
- 2- In September 1989 the Aston was sold to Mr. Philip Cowan and the car was sent to St Andrews, Jersey.
- 3- In December 1990 the car was sold again to Culham Cars / Christopher Sims, Henley on Thames- England.
- 4- The same month of December 1990, the Aston is sold to Mr. Peter Kruegler (Germany).
- 5- M.GARCIA (former founding member of the Aston Club and Aston Martin collector) buys the DB6 from P Kruegler in April 2012 and sends it to Aston Engineering.
- 6- Bought by M.Garamond in December 2014 through Historic Cars.
- 7- The current owner buys it from Historic Cars in April 2017.