

Essai - Aston Martin DB11 : La nouvelle GT au luxe so... British

Ce n'est pas tous les jours que la marque ailée propose un nouveau modèle. Après les multiples déclinaisons des DB9 et AMV8/12, c'est en 2016 qu'a été présentée la DB11, la nouvelle GT d'Aston Martin. Wheels And You en a pris le volant le temps d'un week-end et je vous livre ici mes impressions.



- V12, biturbo, essence, 5'189 cm³
- 608 ch à 6'500 t/min
- 700 Nm de 2'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 322 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'770 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'739 x 1'940 x 1'279
- Conso. mesurée : 12.47 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 265 g/km (G)
- dès CHF 233'800.-, mod. essayé: CHF 281'741.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Sans que l'ultime version sportive Vanquish S, dont nous vous proposerons un

essai complet prochainement, de la DB9 ne soit encore retirée du catalogue, l'arrivée de la DB11 était attendue par certains. La DB9 ayant été présentée en 2003, elle avait été rebaptisée Virage en 2008 pour retrouver son appellation initiale à l'automne 2012. Cette DB11 est entièrement nouvelle mais ne renie pas pour autant la lignée dont elle s'inspire.



A l'extérieur

Le design est évidemment le renouvellement le plus visible. Même si la silhouette globale demeure typiquement Aston Martin, avec un grand capot et un habitacle repoussé vers l'arrière, la modernisation est évidente. Les rondeurs de la DB9 laissent place à de nombreuses arêtes et nervures.

L'avant conserve la calandre typique mais accueille des phares à LED. Le capot, sculpté par 6 nervures et 4 grilles d'aération, s'ouvre désormais de manière inversée, avec les charnières à l'avant. Le profil révèle plusieurs orifices aérodynamiques. L'un est situé derrière l'aile avant et facilite l'extraction de l'air depuis le passage de roue, l'autre sur le montant arrière qui relâche l'air à l'arrière de l'auto, réduisant la trainée. La fameuse ouverture d'aile avant s'étend désormais jusqu'au passage de roue alors que la silhouette arrière intègre une arrête concave qui rompt avec les poupes arrondies des autres modèles.

Quant au pavillon de toit, il donne à certains l'impression d'être rapporté sur une carrosserie de roadster. L'arrière est très large et plus agressif que celui de ses devancières tout en conservant la signature LED typiquement familiale.

Le volume du coffre régresse à 270 litres par rapport à celui d'une DB9 et ce malgré une longueur qui augmente de presque 5 cm à 4.739 m. La largeur croît également de 3 cm à 1.940 m alors que la hauteur perd 1.5 cm à 1.279 m. L'empattement est de 2.805 m. La monte pneumatique est un clin d'œil au célèbre agent secret fidèle à la marque : des Bridgestone S007 en 20" et 255 mm à l'avant et 295 mm à l'arrière.



A l'intérieur

Plus encore qu'à l'extérieur, l'intérieur est entièrement renouvelé, même si les matériaux nobles qui l'habillent demeurent de la meilleure qualité. La première chose que je regrette, c'est l'abandon du compte-tours inversé, symbole historique de la marque. Le bloc compteurs ne comporte plus qu'un compte-tours rond centré avec, en son milieu, un affichage digital de la vitesse et deux affichages multifonctions de part et d'autre. L'ambiance en prend un sacré coup !

Alors que, sur les modèles précédents, la console centrale proposait une ligne épurée s'étendant de l'écran escamotable jusqu'au tunnel de boîte, l'écran est désormais fixe et les liserés latéraux se rejoignent devant la très pratique molette multifonction. Les grilles d'aération orientables sont désormais spécifiques au modèle et ne sont plus empruntées à la banque d'organes Ford. Heureusement, les quatre boutons Parking, Reverse, Neutral et Drive qui commandent la boîte à vitesses demeurent. Par contre, exit la fameuse clé-bloc en cristal qui s'insérait dans l'orifice central en servant de bouton de démarreur.

A mes yeux, modernité oblige, l'esthétique de l'intérieur marque ainsi un peu le pas par rapport à ses devancières, tout en restant réalisée dans les meilleurs matériaux : cuir, laque, ronce de bois nobles, etc.

La DB11 est toujours une 2+2 mais ne propose pas plus de place aux sièges arrière qu'une DB9. Autant dire que ces dernières sont plus un espace à bagages qu'autre chose, le dossier des sièges avant venant s'appuyer contre leur assise.



Sous le capot

Ce dernier dissimule une petite révolution : le premier moteur Aston Martin moderne suralimenté, contraintes d'émissions carbone obligent. Il s'agit toujours d'un V12 à 48 soupapes et distribution variable en position centrale avant. Sa cylindrée a été ramenée à 5.2 l et il se voit greffer deux turbos, un par rangée de cylindres. Ce tout nouveau moteur développe la confortable puissance de 608 ch (447 kW) à 6'500 t/min et un imposant couple de 700 Nm sur une plage de 2'500 à 5'000 t/min.

Alors que, jusqu'à présent, Aston Martin proposait une boîte manuelle à commande hydraulique sur l'essieu arrière, la DB11 adopte une plus classique et très efficace boîte automatique ZF à 8 rapports et commande séquentielle par palettes fixes. Cette nouvelle boîte est toujours placée sur l'essieu arrière pour une meilleure répartition des masses. L'arbre de transmission est en fibre de carbone et l'auto équipée d'un différentiel autobloquant piloté électroniquement.

Trois modes de fonctionnement sont disponibles, qui agissent autant sur la configuration moteur que sur les règles de fonctionnement de la boîte auto : GT, Sport et Sport+. Les suspensions actives, à double triangle à l'AV et multi-bras à l'AR, proposent elles aussi 3 modes d'amortissement que l'on peut sélectionner via un bouton au volant, et cela indépendamment des modes de gestion moteur. Le freinage est assuré par des disques acier de 400 mm à l'avant et 360 mm à l'arrière.

Grace au large usage de l'aluminium, le poids demeure contenu à 1'770 kg et la répartition est idéale avec 51% sur l'essieu AV et 49% sur l'arrière.



Au volant

Ayant participé à quasiment tous les essais Aston Martin effectués par Wheels And You, il m'est aisé de comparer cette DB11 aux autres modèles de la marque.

Sur le plan du comportement, la DB11 gagne en confort et en dynamisme. La sensation de conduite progresse en légèreté, la direction est plus incisive. Pourtant, je perçois vite que ce coupé racé est plus typé GT qu'une Vanquish. Elle perd en sportivité au profit d'un confort accru. Même avec le mode Sport+ des suspensions enclenché, les gros appuis abordés en accélération provoquent un certain tassement de la suspension arrière qui se détend volontiers au passage de bosses sur la chaussée. Le train arrière pompe ainsi parfois, même si la voiture reste parfaitement saine pour autant, l'électronique veillant à réfréner tout excès du conducteur. Mais la sensation est, à n'en pas douter, moins sportive.

Pourtant, le nouveau moteur propose une évidente progression par rapport au 6.0 l atmosphérique. Les turbos développent le couple à plus bas régime et, bien que la puissance soit relativement linéaire, la sensation de poussée arrive avec nettement plus de franchise. Le caractère moteur est donc plus dynamique et offre des performances hors norme : 322 km/h en pointe et 3.9 sec pour le 0 à 100 km/h. Pas mal pour une GT, vous en conviendrez.

Alors que l'anti-patinage intervient dès le moindre cirage de l'une des roues motrices, il est possible de sélectionner un mode Track qui autorise une certaine dérive du train arrière et même d'interrompre complètement le dit anti-patinage, laissant au conducteur l'entière gestion de l'adhérence et de la glisse. La DB11 se transforme alors en « drift machine » pour qui saura en maîtriser les mouvements de caisse et autres transferts de masses que les suspensions relativement souples provoquent.

Ceci dit, et pour être franc, c'est le mode GT avec sélection de boîte automatique que je préfère. Dans cette configuration, cette DB11 offre le cocktail parfait entre le confort étonnant de ce splendide coupé aux lignes tendues et des performances routières de haut niveau.

La consommation, sur les 500 km parcourus, s'élève à 12.47 l/100 km. C'est somme toute assez raisonnable puisque que l'essentiel de mon essai se déroule sur de petites routes de montagne abordées à rythme soutenu. Un plein partiel réalisé sur autoroute affiche même (et seulement) 10.3 l/100 km.





Verdict

Je l'avoue, de prime abord, j'ai ressenti une petite déception en découvrant cette DB11. Non pas par son splendide design alliant tradition et modernité, non pas par son confort étonnant ou par l'incomparable ambiance Aston Martin que cette dernière-née perpétue, mais parce que la lecture de sa fiche technique m'avait laissé imaginer un caractère sportif plus affirmé. Or, l'intention d'Aston Martin était de renouveler sa GT haut de gamme et non de proposer une super sportive, je ne l'avais pas saisi. Une fois ce positionnement compris, l'analyse est toute autre et force est de reconnaître que cette DB11 est un coup de maître parfaitement abouti qui perpétue avec brio l'esprit de la marque.

Il n'est, à mes yeux, aucune rivale qui allie aussi bien le luxe à l'anglaise, une carrosserie Coupé à l'esprit GT superbement abouti et des performances sportives d'un tel niveau !





Prix et options - Aston Martin DB11 Launch Edition Coupé

Prix de base : CHF 256'978.-

Jantes 20" à 10 bâtons : CHF 889.-

Peinture specials : CHF 6'623.-

Insigne Aston Martin sur appuie-têtes : CHF 802.-

Surpiques assorties au cuir : CHF 662.-

Ciel cuir couleur intérieur : CHF 4'079.-

Sièges arrière alcantara : CHF 1'656.-

Intérieur cuir : CHF 4'371.-

Pack intérieur Jewellery Satin Champagne : CHF 2'423.-

Nexus Quilting : CHF 2'423.-

Convenience auto parking : CHF 802.-

Sièges électriques : CHF 802.-

Sièges AV ventilés : CHF 1'656.-

Prix TOTAL : CHF 281'741.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Aston Martin Geneva (Prestige Motor Group) pour le prêt de cette Aston Martin DB11 ainsi que pour leur soutien logistique.

Merci également au Gstaad Palace pour leur accueil exceptionnel lors de notre séjour et dans le cadre de notre séance photos, mais aussi à PR & co pour leur collaboration.





A lire aussi

Essai – Aston Martin Rapide S : Une limousine avec quatre baquets

Essai – Aston Martin Vanquish Volante : La reine-mère enlève le haut !

Essai – Aston Martin V12 Vantage S “Manual” : Juste pour le plaisir de conduire !

Essai – Aston Martin V12 Vantage S Roadster : Performances cheveux au vent!

Essai – Aston Martin Vanquish : Power, Beauty and Soul

Essai – Aston Martin Virage : “Braquage” à l’anglaise

Premier contact – Aston Martin Vanquish : Retour vainqueur ?

Essai – Aston Martin V8 Vantage S Roadster : From Gaydon With Love

Essai – Aston Martin Rapide : Drive and Let Die

Nouveauté – Aston Martin Vanquish Zagato Speedster

Nouveauté – Aston Martin Valkyrie

Présentation – Aston Martin RapidE

Nouveauté – Aston Martin Vantage AMR

Présentation – Aston Martin DB4 GT “Continuation”

Nouveauté – Aston Martin Vanquish S

Présentation – Aston Martin Vanquish Zagato Volante

Présentation – Aston Martin AM-RB 001

Nouveauté – Aston Martin Vanquish Zagato

Présentation – Aston Martin Vanquish Zagato Concept

Présentation – Aston Martin Vantage GT8

Nouveauté – Aston Martin V12 Vantage S boîte manuelle

Présentation – Aston Martin RapidE Concept

Nouveauté – Aston Martin DB9 GT

Présentation – Aston Martin Lagonda Taraf

Présentation – Aston Martin Vulcan

Présentation – Aston Martin Vantage GT3

Présentation – Aston Martin Lagonda

Nouveauté – Aston Martin V12 Vantage S Roadster

Nouveauté – Aston Martin V8 Vantage N430

Nouveauté – Aston Martin DB9 Carbon Black et Carbon White

Nouveauté – Aston Martin Vanquish Volante

Nouveauté - Aston Martin V12 Vantage S

Nouveauté - Aston Martin Vantage SP10

Nouveauté - Aston Martin Rapide S

Anniversaire - Aston Martin fête ses 100 ans !

Economie - Aston Martin trouve un nouveau partenaire

Nouveauté - Aston Martin V12 Vantage Roadster

Nouveauté - Aston Martin Vanquish

Genève 2012 - Aston Martin V12 Zagato

Nouveauté - L'Aston Martin V12 Zagato enfin sur la route

L'Aston Martin V12 Zagato au Nürburgring

Nouveauté - Aston Martin V12 Zagato

Nouvelle collaboration entre Aston Martin et Zagato

AMR-One, la nouvelle Aston Martin de course

Genève 2011 - Aston Martin Cygnet

Genève 2011 - Aston Martin V8 Vantage S

Genève 2011 - Aston Martin Virage



