Essai – Aston Martin (New) Vantage : La plus sportive des Aston !

Après le renouveau incarné par la DB11 qui inaugurait il y a quelques mois la dernière génération en date de super GTs d'Aston Martin, la nouvelle Vantage en constitue une déclinaison à la sportivité exacerbée. Elle se veut l'atout de la marque pour aller chasser sur les terres allemandes, en particulier du côté de la marque de Zuffenhausen.

- V8, biturbo, essence, 3'982 cm^3
- 510 ch à 6'000 t/min
- 685 Nm de 2'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 314 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.6 sec.
- Poids : 1'530 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'465 x 1'942 x 1'273
- Conso. mesurée : 15.13 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 245 g/km (G)
- dès CHF 178'918.-,mod. essayé: CHF 251'929.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Construite sur la même plateforme que la DB11 et dotée du même ensemble mécanique que la déclinaison V8, la Vantage est pourtant complètement différente et ce à tous les niveaux. Carrosserie, trains roulants, configuration moteur, étagement de boîte à vitesses… Voyons ce qui distingue cette voiture de sa grande sœur.

A l'extérieur

Le design est radicalement différent de celui de la DB11, au point qu'on douterait de sa filiation. Le style est plus acéré, aiguisé, agressif, tout en conservant nombre de rondeurs. De l'avant, le capot semble vraiment très large, sensation renforcée par l'absence d'aérations, au contraire des générations précédentes. Seuls les phares à LED sont intégrés au capot. La large ouverture accueillant la grille de calandre, du plus bel effet, est partie intégrante de la jupe avant tout en carbone sur mon véhicule de test. L'agressivité de cet avant est évidente, comme celle d'un prédateur prêt à bondir.

Le profil est splendide, celui d'un coupé classique avec des porte-à-faux réduits au minimum. Les grands extracteurs d'air dans les ailes avant me rappellent ceux, surdimensionnés, de la One-77, véritable icône automobile de la marque. L'habitacle est rejeté vers l'arrière et perpétue l'architecture typique des coupés à l'anglaise. Quant à la poupe, elle renforce un véritable modernisme, avec des feux à LED reliés par une vague qui rappelle la forme de la calandre.

Positionnement sportif oblige, l'énorme extracteur donne un air méchant à la voiture. C'est véritablement de 3/4 arrière que je préfère cette auto, à la fois moderne, sportive et même méchante, mais qui conserve les gènes Aston Martin.

La monte pneumatique est en 20 pouces, les Pirelli P Zero affichent 255 mm à l'avant et 295 mm à l'arrière. Ainsi équipée, l'auto fait presque 200 kg de moins qu'une DB11 V8 ! Une sacrée performance.

Ma voiture de presse est équipée full carbone avec, outre le bouclier/calandre avant, les bas de caisse, l'extracteur et le toit. Dans sa livrée blanc nacré, elle est agrémentée de l'option « Graphic » rehaussant calandre et extracteur d'un jaune pétant, en fait « Lime » selon les termes du constructeur, qui dope l'aspect sportif de la bête. Je n'ai qu'une envie : monter à bord pour découvrir si le ramage vaut le plumage…

A l'intérieur

Traditionnellement, c'est en ouvrant la porte d'une Aston Martin qu'on découvre à quel point la marque choie ses occupants. Le niveau de finition est ce qui se fait de mieux parmi les super GT. Malgré son clair positionnement sportif, la Vantage ne fait pas exception. Cuir, Alcantara, verre, seuls des matériaux nobles ont été retenus.

Les sièges à 16 réglages électriques et à la ventilation climatisée ou chauffante permettent un confort optimal tout en assurant un maintien qui ne l'est pas moins. La position de conduite est parfaite, notamment par un volant réglable que je peux suffisamment approcher, même avec le dossier incliné. C'est assez rare pour le mentionner. La visibilité est bonne, bien que la position des rétroviseurs extérieurs surprenne un peu au début. Seule la vision 3/4 arrière du côté droit est un peu limitée pour le conducteur.

Le bloc compteur, entièrement digital, est similaire à celui de la DB11 mais certaines des informations qu'il présente sont spécifiques. Le volant sport est très

agréable et les palettes de la boîte à vitesses, fixes sur la colonne de direction, d'une ergonomie optimale.

C'est par la console centrale que cette Vantage se distingue de sa sœur. La vague qui équipait les anciennes générations, dont on retrouvait encore une partie dans la DB11, disparait ici pour laisser la place à une série de boutons qui me fait penser à un cockpit d'avion. Certes, je retrouve les traditionnels boutons de la boîte auto, toujours disponibles en verre cristal. Mais le reste est complètement inédit et ne nie pas ses origines Mercedes. A mes yeux, même si l'intérieur y gagne en modernisme et en ambiance sportive, il perd clairement la classe « So British » qui distinguait celui des Aston Martin. L'ergonomie est excellente, notamment parce que la marque prend le contrepied de la tendance au « tout tactile » dont je n'ai jamais été fan. L'infotainement est celui déjà vu dans la DB11, je ne m'étends donc pas plus dessus.

La Vantage est une stricte deux places. Avec 350 litres, elle présente toutefois un coffre que lui envient bien des autos offrant ce niveau de performance. La séparation entre le coffre et l'habitacle peut-être rabattue, ce qui améliore la praticité, mais surtout cela permet de profiter un peu plus du bruit des échappements.

Sous le capot

Le bloc propulseur est donc celui de la petite DB11, dont nous vous proposerons prochainement un essai de la déclinaison Volante. Il s'agit d'un V8 à 90° d'origine

Mercedes AMG de 4 litres de cylindrée, en position centrale avant et gavé par deux turbocompresseurs. Ce bloc, disposant d'une gestion différente de celui de la DB11, développe la puissance de 510 ch (375 kW) à 6'000 t/min et un imposant couple de 685 Nm sur une large plage de 2'000 à 5'000 t/min.

Elle est également équipée de la très performante boîte automatique ZF à 8 rapports et commande séquentielle, l'étagement et la gestion de cette dernière est toutefois spécifique, avec un développement final bien plus court que sur la DB11. Le fonctionnement est tel qu'on oublierait presque qu'il s'agit d'une boîte à convertisseur de couple. L'arbre de transmission est en fibre de carbone et le différentiel autobloquant géré par l'électronique.

Trois modes de fonctionnement de l'ensemble moteur/boîte sont disponibles au volant : Sport, Sport+ et Track. Les suspensions actives avec technologie Skyhook disposent de doubles triangles à l'AV et d'un guidage multi-bras à l'AR. Elles proposent aussi les trois mêmes modes qu'on sélectionne indépendamment des précédents. Quant au freinage, il est confié à des disques rainurés en acier de 400 mm à l'avant et 360 mm à l'arrière.

La longueur est de 4.46 m avec un empattement de 2.70 m. La hauteur n'excède pas 1.27 m alors que la largeur atteint 1.94 m. Le poids de la voiture a fait l'objet de tous les efforts et ne dépasse pas 1'535 kg, soit presque 200 kg de moins que celui d'une DB11 V8. Sa répartition est idéale avec 49% sur l'essieu AV et 51% sur l'arrière. Il en résulte des performances de premier ordre : 0 à 100 km/h en 3.6 sec et 314 km/h en pointe.

Au volant

Une brève pression sur le bouton de démarreur central fait s'ébrouer le fauve dans une sonorité rauque qui ne laisse aucun doute sur les intentions de la bête.

Ce qui me frappe tout d'abord, c'est le confort qu'offre la voiture en mode Sport. Malgré le positionnement plus sportif que GT, la voiture me promène docilement, les changements de rapport s'effectuant dans une onctuosité parfaite et les suspensions lissent les aspérités de la route. Le ronron du V8 rappelle celui d'un moteur marine, dégageant un sentiment de puissance contenue.

Autre point qui me surprend, c'est la direction. Aussi précis qu'incisif, le train avant dispose d'un grip incroyable qui lui vaut un pouvoir directionnel impressionnant, sur chaussée sèche comme détrempée. Même sur de gros appuis, rajouter du volant fait rentrer le train avant sans aucune hésitation. C'est aussi bluffant que jouissif puisqu'il n'y a réellement aucun sous-virage.

Après quelques dizaines de kilomètres, j'assimile le comportement de la voiture. Cette propulsion pure et dure se montre extrêmement performante et grisante à conduire à rythme élevé. La gestion moteur en mode Track abreuve mes oreilles de pétaradées au lever de pied et à chaque changement de rapport. Les suspensions en mode Sport+, le train avant tire l'auto dans les courbes quelle que soit la vitesse d'entrée. En enlevant les assistances de trajectoire, l'arrière enroule sur l'inertie dès l'inscription en virage et le parfait équilibre des masses allié à la puissance généreuses aux roues arrières permet d'entretenir la dérive à volonté. Les faibles porte-à-faux limitant le moment de rotation, tout se passe dans une facilité étonnante. Malgré le compteur indiquant des vitesses largement supérieures, je retrouve les sensations analogues à celles de l'Escort RS2000 qui fut ma première auto, l'efficacité de la motricité gérée par le pont piloté et le grip des énorme P Zero en plus. Juste jouissif et de loin l'Aston Martin la plus sportive que j'ai jamais conduite !

Autre point sans comparaison avec la génération précédente, et même avec la DB11, la boîte à vitesses. Avec un étagement et un développement final plus court, l'agrément change du tout au tout. Les passages de rapports sont quasi instantanés, comparables à ceux d'une boîte à double embrayage. Il est même possible de rétrograder à la volée en maintenant une pression continue sur la palette gauche. Le plaisir distillé est tel que je n'utilise presque pas la voiture en

boîte auto durant mon essai. Quant au freinage, il s'avère puissant, endurant et très facile à doser ; un modèle du genre.

Au long des presque 450 km parcourus durant mon essai, la consommation s'est élevée à 15.13 l/100 km et cela malgré un parcours presque exclusivement constitué de petites routes de campagne et de montagne effectué à rythme soutenu. Vu les performances de la voiture, je trouve cette moyenne plutôt raisonnable d'autant que je n'ai pas eu le pied droit léger. En roulant plus tranquillement, cette valeur aurait été largement moindre.

Verdict

Alors que mon essai de la DB11 V12 m'avait laissé hésitant entre le positif d'un renouveau attendu et un caractère moins affirmé que celui de ses devancières, la découverte de cette nouvelle Vantage a une saveur radicalement différente. Après les récents succès dans le Championnat du Monde d'Endurance avec la génération précédente, la marque se devait de proposer un modèle véritablement sportif. C'est chose faite avec cette nouvelle mouture qui offre des prestations dignes des meilleures du segment et avec ce petit plus qui distingue toujours une Aston Martin.

Alors je l'affirme, le ramage vaut largement le plumage ! La ligne incomparable, le caractère affirmé, le comportement joueur d'une vraie propulsion efficace lorsqu'on augmente le rythme et un niveau de performances exceptionnel font de cette Vantage une voiture presque sans équivalent à mes yeux actuellement. Peut-être une Jaguar F-Type SVR s'en approcherait-elle, mais sa transmission à 4 roues motrices lui confère un comportement nettement moins joueur.

Je l'aurais bien gardée un peu plus longtemps, cette nouvelle Vantage, et à tous les non-habitués de la marque, je vous invite à la découvrir, tant je suis convaincu qu'elle vous charmera. Gageons qu'elle saura se faire une jolie place dans les ventes de la marque et vraisemblablement rajeunir en partie de sa clientèle.

Prix et options – Aston Martin (New) Vantage

Prix de base : CHF 178’918.-

Jantes 20’’ forgées : CHF 5705.-

Toit carbone : CHF 4789.-

Pack carbone : CHF 11401.-

Pack extérieur Graphics : CHF 6623.-

Tours de vitre noirs : CHF 2098.-

Sièges Sport Plus : CHF 2423.-

Volant sport : CHF 2458.-

Intérieur Jewelery : CHF 1656.-

Pack Cuir/Metallics : CHF 3311.-

Peinture spéciale : CHF 5705.-

Indicateurs d’angle mort : CHF 802.-

Assistance de parking automatique : CHF 802.-

Colonne de direction réglable électriquement : CHF 1656.-

Sièges à 16 réglages électriques : CHF 1656.-

Caméra 360° et radars de parking : CHF 1656.-

Ventilation et chauffage des sièges : CHF 1656.-

Infotainment Aston Martin Premium Audio : CHF 2423.-

Prix TOTAL : CHF 251’929.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe GmbH pour le prêt de cette Aston Martin Vantage, ainsi qu'au garage Aston Martin Geneva / Pegasus Automotive Group à Nyon pour leur soutien logistique et la mise à disposition de leur Aston Martin Vantage dans le cadre de notre séance photos. Merci également à PR & co et bw.event pour leur collaboration.

A lire aussi

Essai – Aston Martin Vanquish S Volante : La GT façon Spitfire

Essai – Aston Martin DB11 : La nouvelle GT au luxe so… British

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

Lancement – Aston Martin DBS Superleggera

Nouveauté – Aston Martin Rapide AMR

Nouveauté – Aston Martin DB11 AMR

Présentation – Aston Martin V12 Vantage V600

Avant-première : Aston Martin DBS Superleggera

Economie – Ventes 2017 Aston Martin en Suisse

Nouveauté – Aston Martin Vantage

Nouveauté – Aston Martin DB11 Volante

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com