

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

Wheels And You vous avait présenté il y a quelques mois l'essai de l'Aston Martin V12 Vantage S Roadster et sa boîte semi-automatique. Aujourd'hui, grâce à l'excellente collaboration d'Aston Martin, nous vous proposons notre contre-rendu à propos de la V12 Vantage S Coupé avec une boîte manuelle, une voiture exclusive dédiée au plaisir.



- V12, 5'935 cm³
- 573 ch à 6'750 t/min
- 620 Nm à 5'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 7 rap.
- Vitesse maxi : 323 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'715 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'385 x 1'865 x 1'250
- Conso. mesurée : 21.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 343 g/km (G)
- dès CHF 194'971.-, mod. essayé: CHF 225'224.-

Dernière version en date de la « Baby Aston » motorisée par le fameux V12 6.0 litres de la marque, cette version à boîte manuelle de la V12 Vantage S est destinée aux puristes. Ceux du genre ultra-passionnés qui souhaitent profiter d'un harmonieux mariage entre le luxe incomparable d'une Aston Martin et le plaisir de conduire en « tout manuel ».



A l'extérieur

L'esthétique demeure celle de la V12 Vantage S déjà bien connue puisque l'auto est apparue en 2005, alors uniquement dotée du moteur V8.

Pourtant, la combinaison de couleurs du véhicule que je découvre pour cet essai est vraiment splendide : une base de blanc lumineux, « Speedway White » pour être précis, bon nombre d'éléments en carbone laqué et quelques touches d'orange clair. Cette présentation particulière renforce l'aspect « racing » et très exclusif du modèle tout en préservant la ligne particulièrement harmonieuse de ce coupé bas et râblé. Ainsi décorée, la voiture paraît plus large encore et prête à en découdre avec n'importe quel adversaire.

Seul l'arrière semble un peu sage, sans grande évolution avec une V8 Vantage d'il y a dix ans malgré l'extracteur peint en orange qui accentue la largeur perçue.



A l'intérieur

L'esprit racing est également perceptible à l'intérieur où l'habituel cuir Colony laisse la place à un alcantara gris souris égayé de bandes oranges en accord avec l'extérieur.

Le tableau de bord m'est déjà connu, avec toutefois un court levier de vitesses, inhabituel sur une Aston Martin moderne, en lieu et place des petits vide-poches de la version à boîte commandée. La console centrale n'est pas en ronce de bois mais en véritable carbone satinée du plus bel effet. Les boutons de commande qui parsèment la planche de bord demeurent en aluminium massif, de la véritable orfèvrerie sportive ! Le bloc compteur ne varie pas avec son compte-tours tournant à gauche, signature Aston Martin issue du passé sportif de la marque.

La prise en main du levier de vitesses est excellente, avec une course très courte et une grille inversée à quatre axes : 1ère en bas côté conducteur, 7ème en bas côté passager. L'ergonomie d'une telle grille de vitesse est optimale puisqu'on ne met la première uniquement pour démarrer. Une fois la voiture en mouvement, on n'utilise que les rapports 2 à 7. Bien installé dans le baquet dont le maintien est excellent, je me réjouis de faire s'ébrouer le puissant V12 et actionner cette boîte manuelle.

La qualité de finition demeure l'une des meilleures de l'ensemble de la production automobile actuelle, seules une ou deux marques d'hyper luxe pouvant légèrement la surpasser. L'exemplaire mis à ma disposition est plutôt dépouillé d'équipements, sans option audio Bang & Olufsen ou même de GPS.



Sous le capot

Par rapport à la V12 Vantage S Roadster précédemment essayée, la motorisation ne varie pas. Il s'agit toujours du 6 litres tout aluminium qui équipe également les modèles DB9, Virage, Vanquish et Rapide. Dans la Vantage S, il développe 573 ch à 6'750 t/min et un couple généreux de 620 Nm à 5'750 t/min. En fait notre exemplaire d'essai équipé du "Sports Plus Pack" dispose en fait de 5 ch et 10 Nm

de plus, mais sur la durée relativement courte de notre test il a été difficile, voir impossible, d'en voir le réel avantage. Le régime de couple peut paraître haut perché mais la courbe, très plate entre 2'500 et 6'000 t/min, garantit des reprises rageuses dès les bas régimes.

Pour les trains roulant, on retrouve les bras de suspensions disposés de manière à obtenir des effets anti-plongée et anti-cabrage améliorant l'assiette de la voiture en conduite dynamique. L'amortissement est piloté, un bouton au tableau de bord permettant de modifier le tarage et de rendre le comportement plus sportif encore. De même, une pression sur le bouton « Sport » modifie la progressivité de l'accélérateur et la sonorité des échappements tout en activant le mode dynamique de l'amortissement.

Comme déjà évoqué, cette version destinée aux puristes propose une sélection de boîte manuelle. C'est à ma connaissance l'une des dernières super GT actuelles à proposer une telle transmission alors qu'on a pris l'habitude des boîtes actionnées par palettes au volant, qu'elles soient à convertisseur, à simple ou double embrayage. Il ne s'agit pas là d'un retour en arrière mais bien d'une démarche visant à offrir une alternative aux adeptes du tout manuel, la V12 Vantage S restant disponible avec la boîte Quickshift III pour qui le souhaite.

Sur le plan du freinage, la voiture est équipée des mêmes freins carbone-céramique que la version Roadster déjà essayée. Si ces freins ne sont pas destinés à un usage circuit intensif où des disques acier seront plus appropriés, ils proposent un agrément idéal pour une utilisation routière avec un pouvoir de friction instantané, même à froid, offrant une très grande puissance de freinage alliée à une endurance sans reproche.



Au volant

La petite Aston est sans nul doute ma super GT sportive préférée. L'ayant déjà roulée à maintes reprises dans ses diverses motorisations, je me retrouve en

terrain connu quand je m'assieds dans le baquet de cette V12 Vantage S. Mais j'avoue que me retrouver avec trois pédales sous les pieds et ma main droite découvrant le court pommeau gainé de cuir a quelque chose d'inhabituel, de presque révolu dans une super sportive moderne.

Presser la clé en cristal d'une Aston Martin pour entendre s'ébrouer le V12 reste un instant dont beaucoup rêvent et qui continue à me procurer un petit frisson. Au ralenti, la sonorité est feutrée mais tout de même un peu rauque. La position de conduite est parfaite et la vision périphérique plutôt bonne pour un coupé.

La pédale d'embrayage est ferme et, la première engagée, le point de friction facile à trouver. L'étagement des 7 rapports est excellent, bien que j'eusse préféré une première un peu plus longue afin d'être exploitable en roulant, plutôt qu'uniquement pour démarrer de l'arrêt complet. La sélection à la course très courte est ferme et précise mais il me faut quelques passages entre la troisième et la quatrième pour que mon bras droit retrouve les automatismes de sélection d'une grille à quatre rangs.

Il me faut vous l'avouer : alors que je m'étais forgé la conviction qu'une boîte robotisée est désormais ce dont il faut disposer sur une supercar, la commande de boîte manuelle de cette V12 Vantage S me rappelle les souvenirs de mes années de course et me procure des instants de plaisir presque oubliés. Gérer soi-même le rétrogradage au talon-pointe, pouvoir placer la voiture en entrée d'épingle en opérant un blocage de boîte 5ème-2ème, se concentrer sur la montée des rapports pour tenter de les passer le plus rapidement possible a quelque chose de véritablement jouissif. On a alors l'impression de vraiment piloter soi-même l'ensemble de la furieuse cavalerie développée par le V12. Cela rajoute encore aux sensations de sportivité que procure cette anglaise.

A la limite, et malgré une répartition de poids parfaite entre les essieux avant et arrière, la voiture est légèrement sous-vireuse, comme la grande majorité des voitures actuelles, un choix volontaire des ingénieurs pour augmenter la sécurité. Je regrette néanmoins que, même lorsque le contrôle de trajectoire désactivé, l'électronique demeure présente et limite rapidement le survirage, même volontairement provoqué. Quitte à faire la démarche du tout manuel, pourquoi ne pas aller au bout du concept en proposant la désactivation complète de toute assistance électronique ?

Un mot encore sur la consommation de la belle. Durant cet essai où je ne me prive pas d'écraser la pédale de droite pour découvrir les ressources de la bête, n'est sans doute guère représentatif : elle s'élève à 21.5 l/100 km, soit 2 litres de plus que la version Roadster que je n'avais pas autant sollicitée sur la moyenne de mon essai. A noter que la fiche technique annonce une valeur mixte de 14.7 l/100km, un chiffre bien difficile à atteindre, tant la voiture ne demande qu'à rugir brutalement.



Verdict

Alors qu'une supercar aux commandes toutes manuelles peut paraître un peu anachronique en 2016, il ne fait aucun doute que cette V12 Vantage S « Manual » est l'une des voitures de ce segment très exclusif qui procure les sensations de pilotage se rapprochant le plus d'une voiture de course classique. Aston Martin a fait le pari de proposer cette formule aux puristes et je ne peux que les en féliciter : le plaisir de conduire qui en résulte est sans doute inégalable pour ceux d'entre nous qui ont appris à piloter à l'ère du tout manuel.

Certes, les boîtes robotisées à double embrayage sont assurément plus performantes, mais procurent-elles le même plaisir ? Et dans la mesure où cette Vantage S n'est pas prioritairement destinée au circuit, qu'importent les centièmes ou dixièmes abandonnés à chaque changement de vitesse si le plaisir est magnifié.

Je dis donc bravo à Aston Martin pour sa démarche qui nous vaut cette fantastique usine à sensations !



Prix et options - Aston Martin V12 Vantage S Coupé "Manual"

Prix de base : CHF 194'971.-

Sports Plus Pack "Speedway White + Graphic" : CHF 8'904.-

Seat Outer Colour "Argento Grey Caithness Leather" : CHF 1'786.-

Seat Inner Colour "Grey Blend Alcantara" : CHF 1'518.-

Carpet Colour "Phantom Grey Heavyweight" : CHF 1'518.-

Glass Switches : CHF 607.-

Carbon Fibre Grab Handles : CHF 3'036.-

Facia Trim - Full Length Twill Carbon : CHF 1'923.-

Auto Dimming Interior Rear View Mirror : CHF 288.-

Black Pedals : CHF 607.-

Brake Calipers - Black : CHF 1'518.-

V12 Side Fender Badges : CHF 143.-

Black Meshes (Front, Side and Bonnet) : CHF 735.-

Reversing Camera : CHF 1'518.-

Carbon Side Strakes : CHF 1'518.-

Black Textured Tailpipe Finisher : CHF 607.-

Black Side Windows Surround : CHF 1'518.-

Polished Aluminium Fuel Filler Cap : CHF 288.-

Aston Martin Tracking by Cobra : CHF 2'221.-

Prix TOTAL : CHF 225'224.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe GmbH pour le prêt de cette Aston Martin V12 Vantage S Coupé "Manual".





A lire aussi

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

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

