

Essai - Aston Martin Vanquish : Power, Beauty and Soul

Le nouveau porte-étendard d'Aston Martin ressuscite une appellation à succès : Vanquish. Peut-elle réellement vaincre la concurrence ? Compte-rendu.



- V12, 5'935 cm³
- 573 CV à 6'750 t/min
- 620 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses auto. Touchtronic II, 6 rap.
- Vitesse maxi : 295 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1'740 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'692 x 2'067 x 1'294
- Conso. mesurée : 19.2 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 335 g/km (G)
- dès CHF 292'000.-, mod. essayé: CHF 307'840.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Le remue-ménage des appellations-modèle sur base de la plateforme VH s'est poursuivi. Après la DB9, un temps appelée Virage puis à nouveau DB9, c'est la DBS qui a disparu du catalogue au profit de la nouvelle Vanquish.

Présentant plusieurs évolutions en profondeur par rapport à ses devancières, nous avons eu le plaisir de découvrir cette Vanquish cinq jours durant en Allemagne et en Belgique. Compte-rendu d'une évolution vraiment réussie....

A l'extérieur

Ayant essayé la Virage/DB9 l'année dernière, qui plus est dans la même splendide livrée Bridgewater Bronze, la filiation est évidente. Pourtant les différences sont bien présentes et plus nombreuses qu'il n'y paraît de prime abord.

Commençons par le bouclier avant. Alors que la Virage se contentait d'une lame en carbone classique, la Vanquish arbore un bouclier plus agressif qui n'est pas sans rappeler certains museaux de formule. Deux ailes recourbées en carbone prennent place de part et d'autre de la large grille de calandre chromée et ne laissent aucun doute sur la vocation sportive de l'auto.

Le capot, intégrant les mêmes optiques à LED que la Virage, évolue en adoptant deux nervures évasées démarrant de la calandre pour venir mourir pas loin des montants de pare-brise. Les grilles en matière plastique de la Virage sont remplacées par des grilles en aluminium poli. Le toit reçoit également des nervures évasées, discrètes mais du meilleur effet.

Les flancs ont également évolué. On retrouve les traditionnelles ouïes d'aération barrées par une baguette chromée intégrant le rappel de clignotant. Mais cette baguette est prolongée vers l'arrière par une large nervure atteignant presque l'arrière de la porte. Les bas de caisses sont plus proéminents et désormais en finition carbone, comme les mats de rétroviseurs spécifiques et splendides.

Quant à l'arrière, si la malle intègre désormais un bel aileron parfaitement intégré, il arbore aussi un extracteur carbone, bien plus généreux que celui de la Virage et intégrant toujours deux larges sorties d'échappement. Les feux arrière à LED sont désormais en « boomrang » et intègrent un clignotant aux réflecteurs « ailés » rappelant le logo bien connu de la marque.

Relevons que la Vanquish est la première Aston Martin de « grande » série dont l'intégralité de la carrosserie est en carbone, toit compris, pour un gain de poids non négligeable. On s'en rend compte à l'ouverture de l'immense capot pourtant

très léger. Le coffre arrière dispose d'une fermeture assistée. Il n'est certes pas gigantesque mais permet aisément d'emmener les bagages pour un week-end prolongé à deux.

Les roues, de 20 pouces, présentent un style plus GT que Racing. Elles chaussent du 255/35 ZR 20 à l'avant et du 305/30 ZR 20 à l'arrière. Elles ne dissimulent que partiellement les gros freins carbone-céramique de série, aussi puissants qu'endurants, de 398 mm à l'avant et 360 mm à l'arrière et pincés par de gros étriers six, respectivement quatre pistons.

En résumé, la carrosserie de la Vanquish est bien plus agressive que celle de ses devancières tout en conservant la fameuse et inimitable élégance classique des Aston Martin. A en croire le nombre de badauds qui ont sorti leur portable pour la photographier dans la rue ou dans les paddocks du circuit de Spa Francorchamps, elle plaît, c'est sûr !

A l'intérieur

Personnellement, je ne trouve pas d'égal à l'intérieur d'une Aston Martin. Mélange parfait de sportivité et de qualité cossue regroupant les matériaux de la meilleure qualité, c'est à mes yeux le summum, la classe absolue. Celui de cette Vanquish ne fait pas exception alors qu'il propose de réelles évolutions, à commencer par une console centrale où la plupart des commandes sont désormais tactiles. Il suffit d'effleurer les commandes de climatisation ou de l'installation audio pour les actionner.

Demeurent - heureusement - la sublime clé électronique arborant l'insigne de la marque derrière un bloc de véritable cristal et les quatre boutons de part et d'autre qui commandent la boîte à vitesses. Outre les touches tactiles, le gros joystick rond présente des fonctions étendues qui facilitent l'usage du GPS, lui-même sans évolution par rapport à l'année dernière, et de l'installation audio B&O BeoSound toujours aussi exceptionnelle par son rendu acoustique et désormais de série. Elle permet en outre d'intégrer complètement un téléphone mobile via Bluetooth, y compris pour la lecture de musique, mais propose tout de même une connexion USB dans le vide-poche central, entre les sièges.

Comme sur toutes les Aston Martin modernes, le frein à main se trouve à gauche

du siège conducteur, libérant la place de la console centrale pour divers rangements et une grande boîte à gants.

Le choix des teintes intérieures étant très large, notre voiture arborait une console centrale en carbone satiné du meilleur effet et un cuir pleine fleur couleur crème sur lequel je serais plus mitigé. Non sur la qualité de finition toujours du meilleur niveau mais bien sur la teinte elle-même, à mon sens pas vraiment en adéquation avec le caractère sportif de l'auto. La teinte claire se reflète souvent dans le long pare-brise très incliné et la vitre arrière qui ne l'est pas moins, gênant la visibilité par temps ensoleillé. Cette clarté, très présente dans la vision périphérique, m'a donné le sentiment d'être assis dans une très grande voiture, à la ceinture de caisse plus élevée, sentiment que je n'avais absolument pas ressenti dans la Virage aux dimensions identiques mais dont l'intérieur était foncé. Alors certes, cela plaira à certains ; les goûts et les couleurs... Et il va sans dire que la qualité d'assemblage est aux standards Aston Martin, c'est-à-dire parfaite.

Le bloc compteurs demeure celui des Aston Martin modernes à quelques détails esthétiques près, avec toujours le compte-tour à gauche typique de la marque. Le volant, entièrement gainé de cuir, intègre outre les traditionnelles commandes du téléphone et du régulateur de vitesse deux commandes supplémentaires : celle des suspensions pilotées ADS - qui permet de durcir l'amortissement - et celle du mode Sport qui agit sur la réponse de l'accélérateur, les règles de gestion de la boîte à vitesses et la sonorité de l'échappement alors très présente.

L'habitacle demeure officiellement un 2+2 mais qui ne peut être utilisé comme tel qu'en dépannage pour de très courts trajets. Contrairement à la Virage, je n'ai pas eu de peine à trouver une position de conduite parfaite à mes 1.80m mais le dossier du siège est alors à moins d'un centimètre du siège arrière. Selon moi, le choix des sièges arrière sur la liste des options demeure inutile, l'espace servant à recevoir un ou deux sacs souples pour augmenter la capacité du coffre quelle que soit sa configuration.

Sous le capot

Il a fallu que je me plonge dans la fiche technique pour découvrir qu'au-delà des évolutions plus évidentes, Aston Martin a porté de réelles évolutions châssis et

moteur à cette dernière Vanquish. Ainsi par exemple, le moteur a été abaissé de 19 mm, ce qui représente un tour de force. Le train avant a été redessiné pour un centre de roulis abaissé et les réglages du train arrière retravaillés. Les voies avant et arrière ont ainsi légèrement évolué par rapport à la Virage.

Le fameux V12 Aston Martin 6.0 litres qui équipe la nouvelle DB9 (ex Virage) et la Rapide à quatre portes a aussi été travaillé. Dans cette évolution « AM11 », il développe ainsi pas moins de 573 CV à 6'750 t/min et un couple maxi de 620 Nm à 5'500 t/min. Déjà enjoué sur la Virage et la Rapide, il se révèle encore plus aérien dans cette Vanquish, avec des montées en régime véloces. Toujours accouplée à la boîte automatique à convertisseur Touchtronic II disposée sur l'essieu arrière, cette ultime évolution est réellement envoutante, sensiblement plus coupleuse à l'usage que ses précédentes moutures. Notons encore la présence d'un « Launch Control » dont on peut se demander s'il a vraiment sa place dans cette voiture certes sportive mais pas destinée aux « track days ».

En moyenne sur les 560 km de notre essai, la consommation aura atteint 19.2 litres aux 100 km, soit sensiblement plus que les données constructeur (16.3 l/100km en usage mixte). Mais je n'ai pas été doux avec l'accélérateur pour tester la belle sur les petites routes allemandes et belges, m'éloignant ainsi beaucoup des protocoles de test normalisés. Relevons tout de même que cette consommation est un litre moins élevée que celle que nous avons mesurée sur la Virage pourtant moins puissante de plus de 70 CV. Sans doute l'effet du travail des ingénieurs et du poids gagné. Le problème pour effectuer le plein complet sur la Virage semble aussi avoir été résolu.

Au volant

Autant vous le dire tout de suite, j'ai été conquis par les qualités routières de cette Vanquish. Elle est certes sensiblement moins sportive qu'une V8 Vantage S mais à mon sens, on est vraiment proche du compromis parfait pour une GT sportive ! Et le travail en profondeur des ingénieurs porte ses fruits : un train avant incisif, une stabilité parfaite, une impression de légèreté dynamique générale, un confort bluffant, en résumé une homogénéité proche de la perfection dans le segment.

Les montées en régime sont étonnement vives pour un moteur de 6.0 litres de

cylindrée et ne s'essoufflent pas jusqu'au rupteur, le couple omniprésent propulse la voiture au sortir des virages même à bas régime ; une vraie réussite. La boîte à six rapports, toujours à convertisseur et donc pas vraiment sportive sur le papier, s'avère à l'usage étonnement bien adaptée au véhicule. Actionnée manuellement par les palettes placées derrière le volant, les changements de vitesses sont aussi voire plus rapides que sur la boîte robotisée d'une V8 Vantage S et la poussée pratiquement ininterrompue. Un sympathique coup de gaz accompagne chaque rétrogradage alors que les freins carbone-céramique sont d'une efficacité et d'une endurance redoutable. Le tout entre feulements rageurs à l'accélération et borborygmes rauques au lever des gaz.

Le confort de suspension est parfaitement adapté à une GT : en position normale, il est même étonnant de douceur alors qu'en mode raffermi, on souhaiterait presque une compression basse-vitesse un peu raffermie. La stabilité en appui est exemplaire, même sur route très bosselée. J'avais été étonné par l'efficacité du train avant de la Virage qui donnait un caractère joueur au train arrière et j'avoue ne pas avoir retrouvé cette sensation. Alors que la DBS était déjà d'une efficacité redoutable, la Vanquish est plus homogène encore, plus équilibrée. Le train avant n'est pas moins efficace mais l'essieu arrière semble plus abouti, malgré la puissance supplémentaire.

La direction est précise, le placement à l'entrée incisif et, assistances électroniques débranchées, l'arrière enroule volontiers à la remise des gaz tout en demeurant facile à maîtriser. La motricité est très bonne et vous plaque au fond du siège à chaque sortie de virage. Alors certes, on n'atteint pas la sportivité d'une supercar à moteur central mais quel niveau de performance tout de même ! Le tout dans un salon Pullman anglais ! Et lorsque la route ne vous permet pas de profiter des envolées lyriques du V12, cruiser à 80 km/h en sixième à 1'500 t/min est aussi fort agréable. La boîte à vitesses en mode automatique vous entraîne dans une fluidité parfaite, sans à-coup aucun.

Verdict

Conquis par la Virage il y a une année, la Vanquish ne fait que renforcer mon sentiment d'une GT sportive parfaitement aboutie. Vous me trouverez peut-être dithyrambique mais à mes yeux, il m'apparaît difficile de faire mieux dans le

segment.

L'esthétique est plus racée tout en gardant ce trait d'élégance « so British ». La rigueur des trains roulant a encore été améliorée, le gain de poids que procure la carrosserie entièrement en carbone et l'abaissement du centre de gravité fait encore progresser le comportement dynamique et le moteur est désormais encore plus vif à monter dans les tours tout en affichant un couple idéal pour rouler sereinement. Le tout avec des suspensions qui offrent un compromis confort/efficacité excellent, dans un habitacle où la finition et les matières excellent de noblesse... Certes, vous trouverez plus puissant, architecturalement et techniquement plus moderne ou innovant, mais une Aston a ce petit supplément d'âme que toutes les autres n'ont su imiter.

Oui, je sais, je suis de toujours un amoureux de la marque et vous pourrez peut-être remettre mon objectivité en doute. Mais dites-moi quelle GT aussi sportive peut rivaliser sur tous ces points ? Moi, je n'ai pas trouvé !

Prix et options - Aston Martin Vanquish

Prix de base : CHF 292'000.-

Etriers de freins peints : CHF 1'700.-

Jantes finition Matt et Diamant : CHF 4'970.-

Console centrale Twill Carbone : CHF 2'500.-

Camera de recul : CHF 1'700.-

Configuration intérieure 2+2 : CHF 4'970.-

Prix TOTAL : CHF 307'840.-

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

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe pour le prêt de cette Aston Martin Vanquish, ainsi qu'à la direction et le service de sécurité du Circuit de Spa-Francorchamps pour la mise à disposition de cette piste mythique lors de notre shooting photo.

A lire aussi

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 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













W.A.Y.




ASTON MARTIN
HAND BUILT
IN ENGLAND
FINAL INSPECTION BY
MATTHEW GOSS

6.0
V12



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.







ASTON MARTIN



W.A.Y.









W.A.Y.





