

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

Malgré l'arrivée de la DB11, la Vanquish reste le fleuron de la gamme Aston Martin. Après notre essai du coupé en 2013, nous avons l'occasion de prendre les commandes de la déclinaison Volante, soit le cabriolet, pour quelques centaines de kilomètres. Voici nos impressions.



- V12, essence, 5'935 cm³
- 576 ch à 6'650 t/min
- 630 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 317 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.0 sec.
- Poids : 1'844 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'728 x 1'912 x 1'294
- Conso. mesurée : 25.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 298 g/km (G)
- dès CHF 288'212.-, mod. essayé: CHF 302'702.-

L'actualité de la marque de Gaydon se concentre sur la dernière née : la DB11. Nous ne manquerons pas de vous en proposer un essai prochainement.

Cependant, afin de vous faire patienter en élégante compagnie, Aston Martin nous propose une nouvelle rencontre avec sa pièce maitresse, la bien nommée Vanquish et sa carrosserie entièrement en carbone.

Pour l'occasion, elle se dévergonde et enlève le haut. Veuillez accueillir sa majesté la Vanquish Volante.



A l'extérieur

Si la DB11 bouscule un peu le style de la marque, presque trop à mon goût, on ne peut vraiment pas en dire autant de la Vanquish. Le bouclier avant relativement agressif arbore un design qui me fait penser à la première génération lancée en 2001. Certes, les optiques sont radicalement plus modernes, les lignes ont gagné en dynamisme et l'ensemble affiche plus de finesse, mais sa prestance reste vraiment impressionnante, tout à fait dans l'esprit classieux de la marque. N'est pas reine-mère qui veut ! A tel point que je me surprendrais presque à vouloir faire la révérence avant de monter à bord.

Dans cette déclinaison découvrable, notre Vanquish conserve l'élégance et la sportivité du coupé, mais gagne au passage un petit zeste de volupté supplémentaire. De quoi accentuer sa sensualité qui ne manque pas de me faire succomber, et vous aussi j'en suis sûr. La Vanquish Volante est d'ailleurs tout aussi belle avec la capote en place ou repliée. Cette dernière est en tissu, c'est pour moi une évidence pour un cabriolet. En effet, je ne suis pas friand des toits rigides rétractables, ça enlève une bonne partie du charme d'une décapotable. A noter qu'il faut seulement 14 secondes pour replier le toit et profiter, cheveux au vent, des vocalises démoniaques du V12, je vais y revenir...

Au premier abord, la teinte « Ceramic Grey » de notre modèle d'essai semble plutôt banale, un gris de plus, me dis-je, en découvrant la voiture. Néanmoins, au soleil, cette couleur explose de tout son éclat et scintille de mille feux, tant elle est richement parsemée de paillettes.

J'aime vraiment les traits de cette Vanquish qui allient pureté et sportivité. Comme mon collègue l'avait relevé lors de l'essai du coupé, j'apprécie également l'intégration parfaite de l'aileron, ainsi que le dessin, aussi élégant que subtil, des phares arrière.



A l'intérieur

L'habitacle, tout de noir vêtu, donne plutôt dans la sobriété sur cet exemplaire. Là encore, pour certains, il est bon de jouer la carte de la discrétion à ce niveau de luxe. J'aurais, pour ma part, préféré un peu plus d'extravagance, sans toutefois tomber dans le tape-à-l'œil, bien évidemment.

Il n'y a pas vraiment de différences à relever entre cet intérieur et celui du coupé. La qualité de finition est bien évidemment au rendez-vous et les commandes tombent parfaitement sous la main. Ah si, le volant a changé : c'est le même que celui de la sculpturale One-77. Sa forme est surprenante, avec des méplats sur les cotés, et lui donne un look légèrement carré. Ça me perturbe un peu au premier regard mais heureusement ça n'entrave en rien le plaisir de conduite. Et le simple fait d'effleurer les boutons sur la console centrale pour les actionner est une sensation délicieuse, à la hauteur de l'élégance de cette Vanquish. J'adore !

L'interface info-divertissement est complète et plutôt rapide, cependant le GPS intégré n'est vraiment pas digne d'une telle auto. Il est archaïque en tout point de vue et son apparence désuète jure avec la distinction de l'ensemble. C'est pour moi le seul bémol de cette majestueuse Vanquish Volante. La sono équipant notre modèle d'essai est exceptionnelle, mais j'avoue préférer le chant envoûtant de sa belle et noble mécanique.

La Vanquish est présentée comme une 2+2, mais il faut admettre que les places arrière de cette Volante sont vraiment petites. Elles permettent de dépanner sur un petit trajet mais, de mon point de vue, elles sont plutôt utilisables comme complément du coffre. Ce dernier offre un volume de 279 litres, soit un gain d'un peu plus de 50% par rapport à celle la DBS Volante que notre Vanquish remplace.



Sous le capot

Pour animer cette voiture, on retrouve le fameux V12 6.0 litres cher à la marque. Pour l'occasion, il développe 576 ch à 6'650 t/min et offre un couple camionesque de 630 Nm à 5'500 t/min. C'est un tout petit plus que le coupé essayé en 2013, car le constructeur a entièrement revu ce moteur l'année dernière. Mais il faut être honnête, à ce niveau de performance, c'est difficile de constater une différence effective. Néanmoins, grâce à ces modifications, la consommation et les émissions de CO2 se trouvent réduites, c'est donc une très bonne chose.

L'autre changement majeur à noter concerne la boîte de vitesse automatique : la Touchtronic II à 6 rapports a été remplacée par une ZF 8 rapports (appelée Touchtronic III par la marque). Cette nouvelle transmission apporte plus de souplesse et les temps de passage sont réduits. Cela permet également d'améliorer les accélérations tout en économisant un peu d'essence sur les trajets autoroutiers. Bien entendu, ce n'est pas aussi efficace qu'une double-embrayage, mais ça répond parfaitement à l'utilisation de cette Vanquish Volante.

Revenons à la consommation. Comme valeur mixte, la fiche technique annonce 12.8 l/100km contre 16.3 l/100km pour le coupé essayé il y a trois ans. On constate bien que les ingénieurs ont travaillé dur pour améliorer l'efficacité du moteur. Tout cela doit bien entendu se retrouver sur la consommation réelle, mais il est difficile pour moi de le confirmer car je roule cette Vanquish Volante exclusivement sur des routes de campagne, donc pas vraiment en adéquation avec une utilisation mixte. De plus, mon essai est plutôt court et j'avoue ne pas

hésiter à user et abuser de toute la cavalerie à disposition. Pour le coup, je mesure une moyenne guère illustrative de 25.9 l/100km. Mais dans l'absolu, quand on craque sur une telle voiture, je pense que ce genre de détail n'a pas vraiment d'importance.



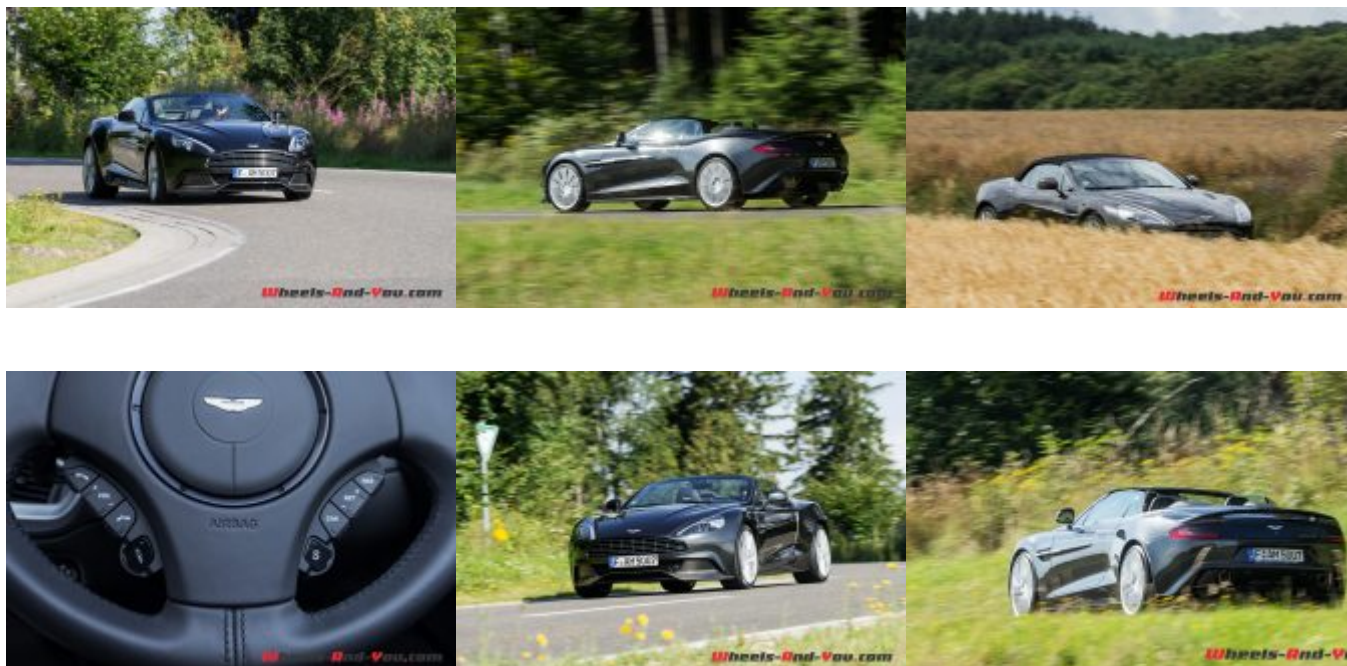
Au volant

Bien installé aux commandes et bénéficiant d'une météo clément, j'attaque mon essai en mode décapoté. En insérant la clé électronique, un petit bloc de cristal, je mets en marche le coeur de cette Aston. La belle musique du V12 est envoûtante, quelques petits coups d'accélérateurs finissent de me faire succomber et un grand sourire s'affiche sur mon visage lorsque je m'élance sur les routes.

Après plusieurs kilomètres, je me surprends à évoluer tranquillement dans cette campagne vallonnée qui entoure le mythique tracé de la Nordschleife. Malgré l'armada de chevaux à disposition sous le capot, cette Vanquish est très docile et elle invite à rouler sur un filet de gaz en exploitant le couple abondant de sa mécanique. Elle s'avère vraiment confortable, c'est une véritable GT et elle me permet d'avaler des distances importantes en toute quiétude. Juste pour m'assurer de l'excellence de cette anglaise, je conduis également une partie de mon essai avec la capote en place. L'isolation est parfaite à tout point de vue, que ça soit thermique ou phonique.

Une fois que j'estime avoir été suffisamment sage, je replie le toit et presse sur les deux boutons situés en bas du volant. Ces derniers permettent respectivement d'activer le mode Sport et de durcir la suspension. En un instant, le son de l'échappement devient plus rauque et surtout bien plus présent. D'autre part, l'amortissement se raffermi, rendant la voiture plus incisive et plus réactive, que du bonheur. Je me demande alors pourquoi j'ai attendu aussi longtemps avant d'appuyer sur ces deux boutons, tant ils transfigurent la gentille Aston en véritable sportive pleine d'entrain.

Bien sûr, le scalpel n'est pas aussi affûté que celui de ses petites soeurs les V8 et V12 Vantage, mais c'est largement assez performant pour rouler à rythme très soutenu. Bluffant pour une auto de ce gabarit ! J'avais eu l'occasion de conduire celle qu'elle remplace, une DBS donc, le feeling de conduite était bien plus lourd. Avec la Vanquish, c'est vraiment différent, cette voiture offre un tempérament diabolique pour une GT. En fait, c'est un savant compromis qui vous permet aussi bien d'avaler confortablement les kilomètres que d'attaquer avec délice les virages des petites routes de campagne.



Verdict

Même si cette Vanquish Volante conserve une apparence très similaire à celle de toutes les Aston Martin de ces dernières années, sa fougue et son confort lui confèrent des atouts supplémentaires indéniables. Véritable GT utilisable au quotidien, elle sait également vous amener en week-end sur la Côte d'Azur avec une élégance sans pareil. Jusqu'à là, une Bentley Continental GTC offre les mêmes prestations, mais la Vanquish vous permet aussi d'avaler des petites routes de montagne à rythme soutenu. Le plus difficile sera de convaincre votre co-pilote de la nécessité de passer par la route tournoyante et joyeuse des Grandes Alpes pour rejoindre le Sud, plutôt que d'emprunter la rectiligne et monotone autoroute.

Reste le plus compliqué à faire passer : la pilule de l'addition. Avec un tarif de base affiché à CHF 288'212.-, sans compter les douces folies que propose la liste des options, la Vanquish Volante est un petit bijou qui n'est de loin pas abordable

pour le commun des mortels. Mais après tout, on parle tout de même du fleuron d'une des plus prestigieuses marques automobiles au monde. Il faut donc que ça reste exclusif, en partie inaccessible, tout comme l'est le privilège de rencontrer la reine-mère. God save the Queen and Aston Martin !



Prix et options - Aston Martin Vanquish Volante

Prix de base : CHF 288'212.-

Paint Contemporary - Ceramic Grey : CHF 1'786.-

Obsidian Black Rokona Volante Headlining Contemporary : CHF 1'518.-

Facia Trim - Full Length Piano Black : CHF 2'221.-

Garage Door Opener with Auto Dim Mirror : CHF 735.-

Black Paddleshifts : CHF 607.-

Ventilated Front Seats : CHF 1'518.-

Headrest Embroidery - Aston Martin Wings : CHF 735.-

Black Leather One-77 Steering Wheel - Std Stich : CHF 1'518.-

Brake Calipers - Black : CHF 1'518.-

Alarm Upgrade Volumetric & Tilt Sensors : CHF 437.-

Touring Pack : CHF 515.-

USB Stick : CHF 71.-

Convertible Wind Deflector : CHF 735.-

Umbrella : CHF 288.-

Polished Aluminium Fuel Filler Cap : CHF 288.-

Prix TOTAL : CHF 302'702.-



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 Vanquish Volante.



A lire aussi

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

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

