

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

Alors que la marque ne la proposait jusqu'alors qu'en carrosserie "Coupé", en 2014, Aston Martin annonce une version S de sa V12 Vantage déclinée en Roadster. Sur les routes de la verte Gruyère, J'ai eu le plaisir de prendre le volant de cette sublime décapotable de grand luxe pour Wheels And You.



- V12, 5'935 cm³
- 573 CV à 6'750 t/min
- 620 Nm à 5'750 t/min
- Boîte de vitesses Sportshift III, 7 rap.
- Vitesse maxi : 323 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'745 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'385 x 1'865 x 1'250
- Conso. mesurée : 19.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 343 g/km (G)
- dès CHF 205'353.-, mod. essayé: CHF 232'846.-

Il s'agit probablement là de ce qui sera la dernière version de la Vantage, apparue en 2005 avec la version motorisée par un V8 4.3 l de 385 CV, puis avec un 4.7 l de 436 CV dès 2008 dans la version S. 2009 voyait la présentation d'une première version V12 de la Vantage avec le 6.0 l de 517 CV et c'est en 2013 qu'Aston Martin a annoncé la V12 Vantage S, toujours avec le 6.0 l, mais développant cette fois 573 CV.

C'est la version décapotable annoncée en 2014 que j'ai eu le privilège d'essayer pour vous.

A l'extérieur

Pourquoi changer une ligne aussi belle et intemporelle que celle de la Vantage ? A la fois fine, fluide, élancée, râblée, agressive, aux proportions idéale et de taille limitée - 4.385 mètres de longueur hors tout - ce qui lui donne un aspect plus musclé et sportif qu'une Aston Martin Virage, maintenant appelée DB9.

Présentée il y a dix ans, elle n'a pas pris une ride et elle fait toujours autant tourner les têtes, d'autant plus dans la livrée Cinnabar Orange de la voiture qui m'a été confiée. La Vantage demeure, à mes yeux, une référence absolue de design pour un cabriolet Grand Tourisme.

Par rapport à la V12 Vantage, seuls quelques détails évoluent qui renforcent un peu l'agressivité du Roadster : une calandre en carbone intégrant, en option, un rappel de la teinte de carrosserie, une lame de spoiler plus longue, une jupe arrière légèrement redessinée...

Si les ouïes d'aération du capot permettent facilement de distinguer la V12 de la V8, il sera difficile au profane d'identifier la version S du premier coup d'œil.

A l'intérieur

Le constat est le même pour l'intérieur de haute couture, ou devrais-je dire de

haute sellerie de teinte Bitter Chocolate. On ne distingue guère de changement par rapport aux modèles V8 et V12.

Seule la console centrale a légèrement évolué en 2014, le petit écran de la radio disparaissant au profit d'une disposition des commandes plus aérée. On retrouve le traditionnel compte-tours de la marque tournant à gauche, la si particulière clé Aston Martin que l'on insère au milieu du tableau de bord et que l'on pousse pour faire s'ébrouer le V12, et les sièges baquet en carbone proposé de série sur cette V12 Vantage S. J'y retrouve une position de conduite parfaite, bien que l'on ne puisse beaucoup incliner le dossier, faute de place derrière.

Le niveau de finition est magnifique, comme dans chaque Aston Martin. Le cuir pleine fleur est omniprésent, les surpiqures mettent en évidence le travail de sellerie et le design intérieur en parfaite harmonie avec celui de l'extérieur.

Un seul détail aura retenue mon attention : les aérations situées aux extrémités du tableau de bord : elles sont certes laquées Piano Black, comme la console centrale, mais elles ont de toute évidence été empruntées à une voiture bien plus « habituelle ». Dommage, car c'est peut-être la seule faute de goût de ce sublime intérieur...

La voiture ne brille guère par la capacité de son coffre - 144 litres - qui a toutefois le mérite de ne pas varier selon que la capote soit ouverte ou fermée. S'agissant d'une stricte deux places, l'espace sera toutefois suffisant pour partir quelques jours à deux, de petits sacs souples pouvant trouver place derrière les dossiers de siège.

Sous le capot

On retrouve donc le moteur 6.0 litres qui équipe bon nombre de modèles de la marque (AM Rapide, AM Virage, AM DB9), dans une version qui développe la bagatelle de 573 CV à 6'750 t/min et pas moins de 620 Nm à 5'750 t/min. C'est une progression de 13% de la puissance et 9% de couple par rapport à la Vantage V12.

Au lancement de la version Coupé en 2013, Aston Martin a introduit une nouvelle boîte à vitesses transaxle à 7 vitesses dénommée Sportshift III. Positionnée juste

devant l'essieu arrière et donc séparée du moteur, elle permet de maintenir une répartition des masses identique à celle de la Vantage V8, soit 51% sur l'avant et 49% sur l'arrière, et cela malgré un poids du V12 100 kg plus élevé que celui du V8. Notons que le poids de la voiture ne prend que 50 kg par rapport à la V8 grâce à l'allègement de divers éléments, dont un axe de transmission en carbone.

Certains regretteront sans doute l'absence d'une boîte à double embrayage, devenue presque un standard pour les sportives haut de gamme aujourd'hui. C'est sans doute en partie dû à l'architecture transaxle et à une conception de la voiture antérieure à la généralisation de ce système. Pourtant, nous verrons que cette Sportshift III ne démérite pas, Aston Martin annonçant même des changements de vitesse en 7 centièmes de seconde.

Les suspensions avant et arrière à double bras superposés intègrent une géométrie anti-plongée et anti-cabrage. Les barres antiroulis sont spécifiques et les amortisseurs proposent deux tarages sélectionnables par le conducteur : Normal et Sport. Un autre bouton permet de sélectionner le mode de conduite Sport ; le bruit se fait alors plus rauque, la pédale de gaz plus incisive, et les suspensions passent en mode sport. Enfin, pour ceux qui sauront dompter la bête, une pression de trois secondes sur le bouton du contrôle de trajectoire permettra d'accéder au mode « Piste » et l'électronique s'effacera pour vous laisser alors seul maître à bord...

Au volant

Se glisser derrière le volant d'une Aston Martin est une expérience que peu de gens ont l'occasion de vivre, mais ceux qui ont eu cette chance s'en souviennent assurément. Subtil mélange de sport et de luxe, tout semble avoir été pensé pour le plaisir des sens. Le toucher s'attarde sur le cuir souple, doux, profond, la console aux lignes fluides et le mariage entre laque et aluminium brossé retient le regard tandis que l'odorat nous emmène dans un salon anglais. L'ouïe est, elle aussi, dans tous ses états lorsque on presse sur l'incomparable clé de cristal qui éveille le grondement du V12...

Comme de coutume, je retrouve le compte-tour qui tourne à gauche, héritage des Aston Martin qui ont gagné les 24 Heures du Mans en 1959, trois fois les 1'000 km du Nürburgring en 1957, 1958 et 1959 et décroché la victoire générale

au Championnat du monde des voitures de sport en 1959.

Dès les premiers mètres, je retrouve les sensations familières de la « Baby Aston ». La voiture est très équilibrée, bien amortie tout en restant confortable, ne sous-vire pas. Une différence saute toutefois immédiatement aux yeux : la poussée du moteur ! Rien à voir avec les 437 CV de la V8 Vantage S, il y en a presque 140 de plus.

Malgré le couple maximum perché à 5'750 t/min, conduire cette V12 Vantage S au rythme d'une balade tranquille est un plaisir. La poussée est franche dès 1'500 t/min et va crescendo avec le régime moteur. Je roule ainsi en ville à 50 km/h en 5ème rapport sans le moindre hoquet. Une fois sur un terrain plus apte à tester les performances de la belle, une franche pesée sur la pédale d'accélérateur la transforme en véritable bête ! Au fur et à mesure que le régime augmente, la poussée, déjà violente à 2'500 t/min, augmente jusqu'à la zone rouge avec l'impression qu'elle continue de croître sans cesse.

Les vocalises deviennent d'abord orageuses avant de se muer en une sorte de grondement strident que l'on doit entendre à quelques centaines de mètres à la ronde. Une pression sur la palette droite passe la vitesse supérieure en une fraction de seconde et l'accélération reprend de plus belle, semblant ne jamais faiblir. Quelle santé ! On en oublierait presque qu'on est dans une GT cossue et luxueuse, certes très sportive, tant on peut alors s'imaginer dans une supercar. C'est à la fois jouissif et impressionnant !

A un tel rythme très sportif, le maniement de la boîte de vitesse via les palettes fixes situées en retrait du volant est agréable. Les vitesses passent rapidement, même si je ressens l'embrayage actionné par l'hydraulique qui débraye pour passer la vitesse. Je ne serai pas aussi positif sur le mode automatique qui secoue passablement ses passagers, notamment à faible allure. Plus précisément, le changement de vitesse ne secoue pas vraiment plus les occupants qu'un changement de vitesse manuelle, mais comme il intervient sans prévenir lors de l'accélération, le débrayage stoppe la poussée et cela donne une impression de secousse. Personnellement, et même en conduite tranquille, je préfère enclencher le mode Sport qui accélère le changement de rapports, pour ensuite moi-même gérer ces changements manuellement via les palettes.

En conduite très soutenue, durant une bonne partie de mon essai, la

consommation moyenne s'est élevée à 19,5 l/100 km.

N'ayant profité de cette V12 que trois jours alors que la météo n'était guère favorable, j'ai eu l'occasion de tester la voiture dans des conditions presque dantesques, sous des trombes d'eau. Ces conditions mettent généralement en exergue les défauts d'un châssis ou les limites de la motricité. Et bien croyez-moi, cette V12 Vantage S est bluffante même dans ces conditions. La répartition presque parfaite des masses entre les essieux lui confère un équilibre difficile à prendre en défaut. Bien sûr, toutes assistance et contrôle de trajectoire débranchés, le couple du moteur est tel que sur route mouillée, j'ai dû doser les gaz en sortie de virage pour éviter de trop larges dérobades du train arrière qui mèneraient rapidement au tête à queue celui qui n'a pas l'habitude de les maîtriser. Mais avec les assistances, et même dans ces conditions très difficiles, la voiture est étonnement efficace et neutre, même à un rythme très soutenu. Et ce ne sont pas les envolées lyriques des échappements qui engagent à lever le pied...

Encore un mot sur le confort cheveux au vent. Même vitres latérales abaissée et sans le filet anti remous en option, le confort est de bon niveau et les turbulences maîtrisées. On profite alors encore mieux du son, tantôt ronronnant, tantôt rugissant du V12.

Verdict

J'ai toujours été un fan inconditionnel d'Aston Martin, pour moi ce qui se fait de mieux dans les GT à l'anglaise, et je vous ai déjà présenté ici plusieurs modèles à l'insigne ailé. L'essai de cette V12 Vantage S Roadster m'a offert un moment de plaisir automobile sans pareil et un nouveau degré dans la sportivité de la marque.

Un mot me vient à l'esprit pour tenter de résumer ce caractère incomparable : bestial, autant dans la poussée des 573 CV que dans le mugissement rauque des échappements ! Pour autant, cruiser tranquillement en regardant les oiseaux dans le ciel est tout aussi enchanteur ; ainsi, à choisir entre le coupé ou le roadster, mon choix irait assurément vers ce dernier.

Mon seul léger regret demeure la boîte à vitesses qui, en conduite tranquille, demeure en retrait en termes de confort par rapport à la concurrence. Alors

certes, les CHF 205'353.- qu'il faudra déboursier pour acquérir ma voiture d'essai représentent une sacrée somme, mais celui qui les dépensera pour cette V12 ne le regrettera pas : il détiendra alors un pur concentré de luxe et de sportivité Aston Martin !

Prix et options - Aston Martin V12 Vantage S Roadster

Prix de base : CHF 205'353.-

Peinture Contemporary : CHF 1'518.-

Intérieur cuir Contemporary : CHF 1'518.-

Pack extérieur Carbone : CHF 4'452.-

Jantes 19'' légères noir satin : CHF 5'562.-

Sièges chauffants : CHF 735.-

Broderies d'appuie-tête : CHF 735.-

Caméra de recul : CHF 1'518.-

Sonorisation 1'000 W Bang&Olufsen BeoSound : CHF 8'164.-

Grilles de haut-parleurs noires : CHF 735.-

Cadres de portes latérales noirs : CHF 0.-

Aide au parking avant : CHF 607.-

Pédalier noir : CHF 607.-

Sorties d'échappement noires : CHF 607.-

Filet anti-remous : CHF 735.-

Prix TOTAL : CHF 232'846.-

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 V12 Vantage S Roadster, ainsi qu'à l'agence Aston Martin Geneva à Nyon pour leur soutien logistique.

Merci également au Conseil Communal de la Ville de Gruyères et Monsieur Daniel Weber (secrétaire général), à Monsieur Philippe Berchier du Musée gruérien à Bulle, à Monsieur Jacques Morand de Polyforce à Bulle, à Swiss Helicopter à Epagny, à Madame Dominique Auderset d'Atelier-ID à Echarlens et à Monsieur Patrick Humair.

A lire aussi

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 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













Wheels-And-You.com





Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com





Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com