

Essai - Aston Martin DBX707 : L'aboutissement !

Après le lancement de son premier SUV dénommé DBX en 2019, Aston Martin a présenté une version plus sportive en février, le DBX707. Puissance augmentée, design plus racé et améliorations dans l'habitacle, ce DBX707 surfe sur le succès de son petit frère qui, depuis son lancement, représente plus de 50% des ventes de la marque, cannibalisant même partiellement la vente de la DB11 et de la Vantage.



- V8, biturbo, essence, 3'982 cm³
- 707 ch à 6'500 t/min
- 900 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 311 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.3 sec.
- Poids : 2'265 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'036 x 1'998 x 1'690
- Conso. mesurée : 16.6 l/100 km
- Emissions de CO₂ : 323 g/km (G)
- dès EUR 223'623.-, mod. essayé: EUR 276'853.-

Alors que je vous présentais l'essai du DBX il y a une année et demi, j'ai le privilège de pouvoir le comparer aujourd'hui avec le DBX707, dont le chiffre rajouté à son patronyme correspondant à la puissance dissimulée sous le capot.

Lors de sa présentation en début d'année, il était le SUV le plus puissant, devançant les 640 ch du Porsche Cayenne Turbo GT ou les 650 ch du Lamborghini Urus. Il est désormais devancé par le Ferrari Purosangue qui affiche 725 ch mais partage le titre de SUV le plus rapide avec ce dernier avec une vitesse de pointe de 310 km/h.

Le positionnement du concurrent italien est plus sportif alors que le DBX707 propose toujours l'inimitable « cocktail » Aston Martin qui marie comme aucun autre classe, luxe, confort et sportivité.



A l'extérieur

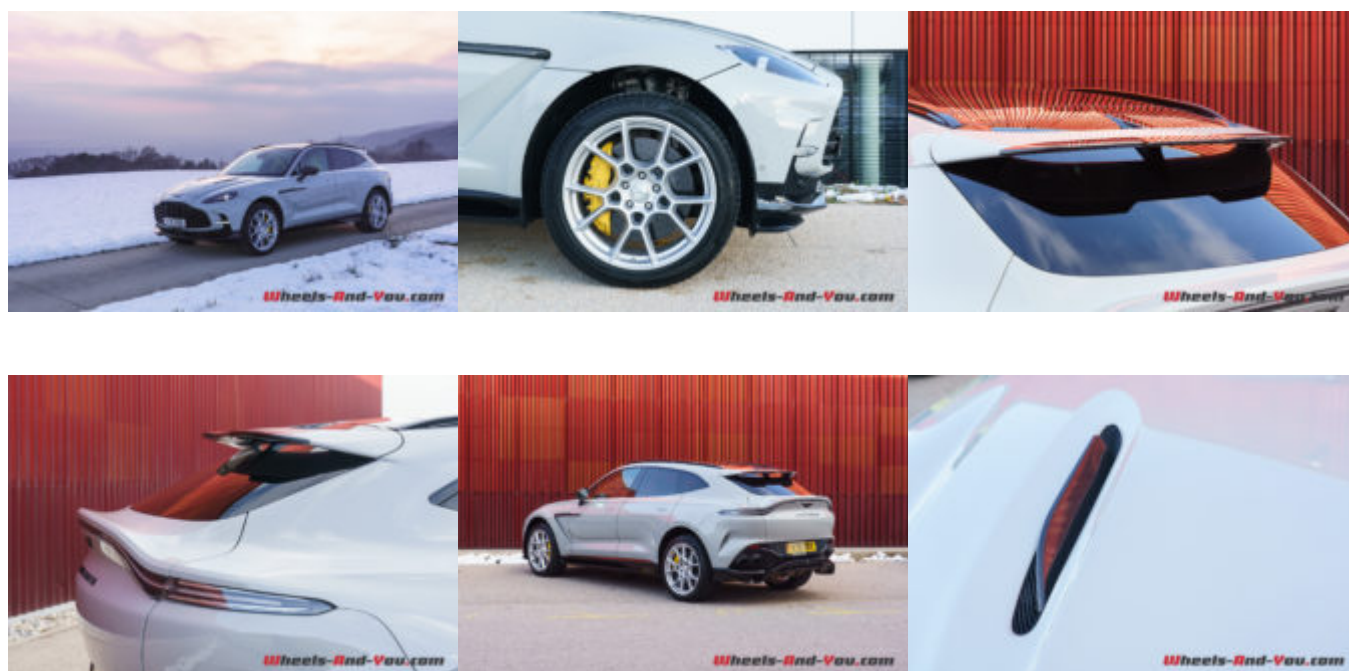
Si les dimensions extérieures ne varient guère, la couleur claire de mon véhicule d'essai révèle, plus que les teintes foncées, la taille imposante de l'engin. Son design est plus sportif que celui DBX "normal" malgré une carrosserie globalement identique.

La face avant est nettement plus agressive. Si la traditionnelle calandre Aston Martin n'évolue pas, elle est complétée par plusieurs ouvertures annexes pour améliorer le refroidissement du groupe propulseur. Les feux de jours, toujours disposés sous les optiques principales, sont désormais horizontaux alors qu'une lame de spoiler fait son apparition. Personnellement, je trouve très réussi.

Sur les flancs, un nouveau bas de caisse renforce le dynamisme de la ligne alors que les ailes arrière sont affublées d'une sortie d'air supplémentaire derrière le passage de roue. L'arrière intègre désormais deux doubles sorties

d'échappement, l'extracteur reçoit un volet qui en augmente l'efficacité alors que l'aileron en haut du pare-brise arrière est agrandi.

Malgré des roues hiver de 22" qui donnent l'impression que mon véhicule d'essai est « haut sur pattes » - les roues été sont de série en 23" - je trouve que ces évolutions stylistiques modernisent grandement l'esthétique qui, par ses volumes toutes en rondeurs, manque un peu d'agressivité sur un DBX "normal".



A l'intérieur

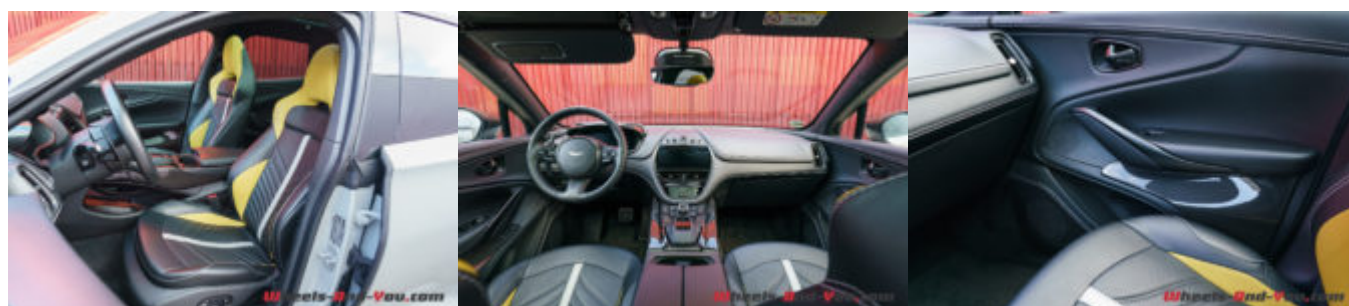
Le DBX707 présente également quelques évolutions intérieures, notamment une nouvelle présentation du bas de la console centrale qui voit l'apparition d'un deuxième sélecteur rotatif. Il facilite la sélection des modes de conduite et permet de passer la transmission en commande manuelle via une simple pression. Les palettes de sélection des rapports demeurent fixes sur la colonne de direction pour mon plus grand plaisir. Bien entendu, la signature Aston Martin que représentent les cinq boutons situés en haut de la console centrale - quatre qui remplacent le levier de sélection de la transmission automatique et un au centre pour démarrer le moteur - demeurent en bonne place.

Dans cette versions survitaminée, notre destrier propose un intérieur spécifique alliant trois ou quatre couleurs selon options. Sur le véhicule mis à ma disposition, c'est un mariage de jaune, de gris clair et de deux anthracites à l'allure sportive du plus bel effet. Je me demande toutefois quelle proportion des

acheteurs opteront pour un intérieur aussi sportif alors que le véhicule demeure un SUV.

Comme dans le DBX, l'habitabilité est spacieuse, notamment aux places arrière où même une personne de 1.90 m se trouvera parfaitement à l'aise sur des sièges autant chauffants que climatisés. Le coffre offre plus de 630 litres, de quoi partir confortablement en voyage à quatre.

Tout cela bien entendu avec la qualité superlative des finitions Aston Martin, ne mariant que des matériaux nobles comme le cuir pleine fleur, l'Alcantara, l'aluminium poli et le carbone. Un régal pour les yeux et l'odorat tant le parfum de cet intérieur est cossu.



Sous le capot

C'est à l'abri des regards que se trouve la principale évolution du DBX707 : un moteur digne d'une super-sportive ! Il s'agit toujours du 4.0 l biturbo à injection directe déjà vu dans la dernière Vantage ou dans le DBX premier du nom.

Toutefois, une évolution sur les turbos et une gestion revue lui offre un surcroît de puissance de 157 ch, culminant ainsi à 707 ch. Le couple n'est pas en reste puisqu'il passe de 700 Nm sur le DBX à 900 Nm sur ce DBX707. Des valeurs à faire pâlir n'importe quelle sportive de haut rang.

La transmission est automatique à 9 rapports et convertisseur de couple. Elle n'est pas tout à fait aussi pointue que pourrait l'être une boîte à double embrayage mais sur une telle auto, elle fait parfaitement le job. Le châssis n'est pas en reste avec une panoplie d'éléments actifs : transmission à 4 roues motrices permanentes, différentiel central piloté, différentiels avant et arrière avec gestion du glissement, suspensions avec ressorts pneumatiques à 3 chambres, amortisseurs et antirollis actifs, etc. L'efficacité qui en résulte est bluffante, ce d'autant que les modes de conduite agissent sur la répartition du couple entre les essieux. En mode GT, la répartition est à 50-50 ; elle passe à 30-70 AV-AR en mode Sport et à 10-90 en mode Sport+. En déconnectant l'ESC, la voiture se transforme même en pure propulsion avec 100% du couple sur l'essieu postérieur. De quoi franchement s'amuser pour qui aime la glisse.

Le poids reste conséquent puisque le DBX707 accuse 2'265 kg sur la balance. A titre de comparaison, ce n'est toutefois que 25 kg de plus qu'une Tesla Model S par exemple, malgré un gabarit largement supérieur. Mais avec la cavalerie à disposition, le rapport poids/puissance affiche un impressionnant 3.2 kg/ch, rapport que nombre d'autos très sportives n'approchent même pas.



Au volant

S'installer au volant d'une Aston Martin reste une expérience unique qui me ravit à chaque fois. Quelques réglages et je trouve une position de conduite qui me convient même si j'aurais aimé pouvoir abaisser le siège un peu plus. L'ergonomie est excellente, notamment sur la console centrale où les commandes tombent parfaitement sous la main. Outre la molette de sélection des modes, divers boutons permettent d'accéder directement aux réglages de l'amortissement, de la sonorité de l'échappement, de l'assistant de maintien dans la voie ou de la caméra 360° ; c'est très pratique.

Autre nouveauté, un mode démarrage silencieux qu'apprécient vos voisins lorsque vous partez tôt. On peut toutefois faire un démarrage plus sonore en tenant enfoncée la palette de gauche lorsqu'on actionne le bouton de démarrage.

Le roulage en mode GT produit des sensations très semblables à celles que j'avais découvertes dans le DBX. La boîte est onctueuse et convient parfaitement à une conduite coulée, les régimes ne dépassant que rarement les 2'500 t/min en conduite normale.

Si le mode Sport éveille déjà une sonorité plus libre et une suspension raffermissée, le mode Sport+ me donne l'impression de me retrouver dans une véritable sportive ; seule la position surélevée me rappelle que je suis bien à bord d'un SUV. Les suspensions deviennent plus fermes encore, le son se transforme en rugissement rauque à chaque fois que j'enfonce la pédale de droite. La répartition du couple sur l'arrière rend l'inscription en courbe facile et l'arrière enroule volontiers à la remise de gaz tout en restant facilement contrôlable grâce à une répartition des masses parfaite.

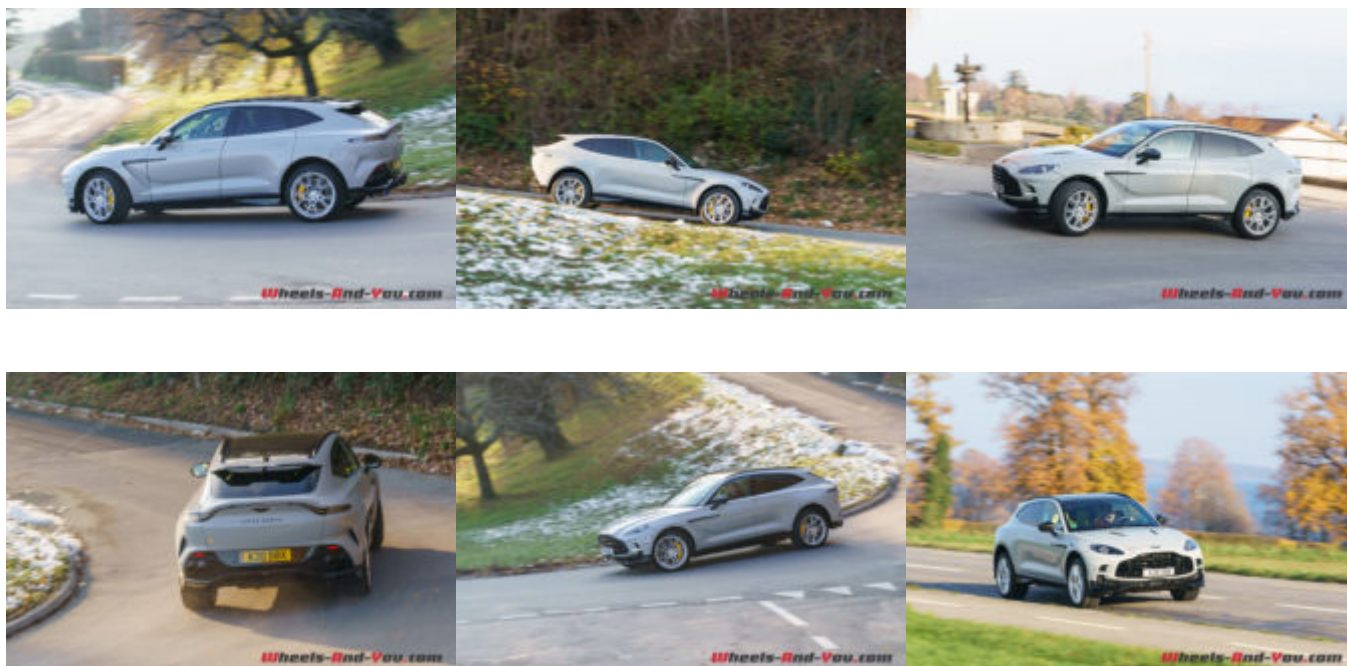
Alors que sur le DBX "normal", le passage en mode Sport+ supprimait presque complètement l'ESC, ce n'est pas le cas sur le DBX707. Ici, la console comporte un bouton spécifique qui permet de totalement désactiver cette assistance. A moi les grandes glissades et autres drifts ; grisant même s'il convient de bien maîtriser le gabarit de l'auto car plus de 5 m en travers, ça prend de la place ! Enfin, je n'ai pas testé le mode Terrain, les conditions météo et la brièveté de mon essai n'étant pas idéales.

Malgré le poids, la poussée est assez ahurissante pour un véhicule de cette taille. Entre 4'000 et 6'500 t/min, le moteur ne semble jamais faiblir et le couple

titanesque catapulte littéralement le DBX707 en avant, quel que soit le rapport. C'est juste démoniaque ! Du coup, les virages se rapprochent très rapidement et il faut sauter sur la pédale de frein pour actionner le freinage carbone-céramique spécifique au modèle et ainsi ralentir l'auto à temps. Malgré la monte pneumatique hiver en 22", 285 de large à l'avant et 325 à l'arrière, le grip est d'excellent niveau et les vitesses de passage en courbe étonnantes, même sur chaussée grasse. Tout cela pour ainsi dire sans roulis tant les éléments de suspension actifs sont cohérents dans leur gestion.

Bien sûr, toute médaille à son revers. Ici, c'est la consommation. Sur l'ensemble de mon essai, j'ai consommé en moyenne 16.6 l/100 km. A la vitesse de 120 km/h stabilisée sur autoroute, je n'ai pu descendre à moins de 12.5 l/100 km alors qu'en conduite sportive, on dépasse allègrement les 25 l/100 km. A vitesse normale sur les routes des flancs du Jura, l'ordinateur de bord affiche 15.5 l de moyenne. Certes, le segment de clientèle auquel s'adresse ce type de véhicules ne regarde guère cet aspect ; il n'en reste pas moins que pour moi, cela devient difficile à assumer à l'ère où le réchauffement climatique influe déjà largement notre quotidien.

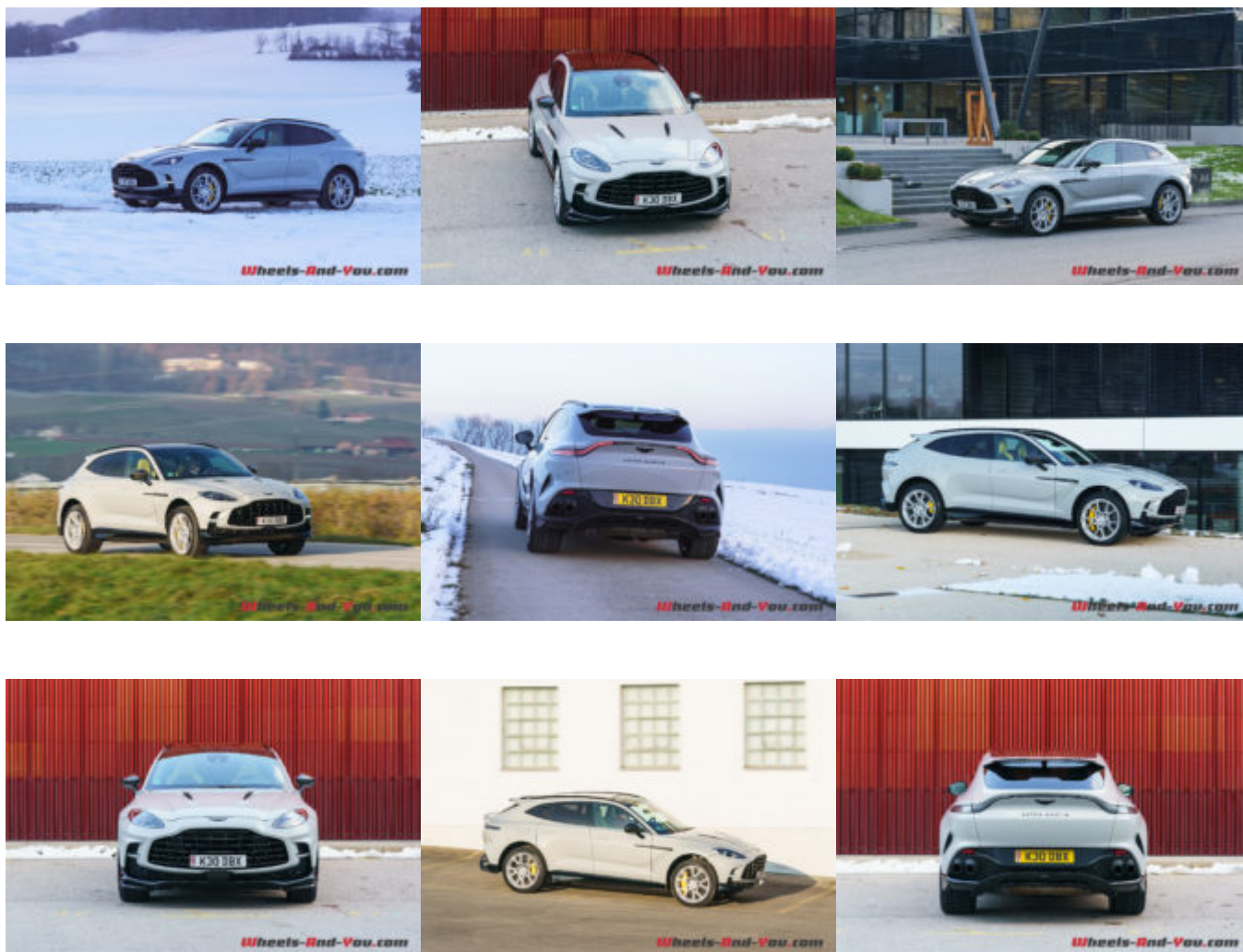




Verdict

Ceux qui suivent Wheels And You depuis longtemps savent à quel point je suis fan de la marque Aston Martin. A chaque découverte, il me semble qu'elle parvient à rehausser encore la qualité de l'expérience, à parfaire encore et encore le « cocktail maison » auquel je faisais allusion au début de ces lignes. Le DBX707 confirme mon sentiment d'un mix de prestations encore jamais proposé à un tel niveau, que ce soit par l'agrément et la douceur du roulage en mode GT autant que par les performances véritablement décoiffantes en mode Sport+.

L'auto présente bien deux visages aussi aboutis l'un que l'autre et même si rares seront sans doute les acheteurs d'un DBX707 à le conduire très sportivement, cela participe largement au prestige du modèle. Avec un prix de base de EUR 223'623.-, le DBX707 n'est que EUR 9'000.- plus cher que la version normale ; même si une majorité d'acquéreurs le compléteront par diverses options qui feront grimper l'addition, gageons qu'il va rapidement détrôner la première version par ses chiffres de vente. Pour ma part, mon cœur est séduit par le DBX707 mais la raison ne me permettrait pas de rouler un tel engin au quotidien. J'admire pourtant Aston Martin qui continue à nous faire rêver avec de tels véhicules.



Prix et options - Aston Martin DBX707

Prix de base : EUR 223'623.-

Detailing - Brogue - Q Semi Aniline Leather Palette : EUR 1'000.-

Brake Calipers - Yellow Painted : EUR 1'280.-

Cabin Carpet - Coloured : EUR 1'720.-

Exterior Badging - Aston Martin Black Script and Wing Badging : EUR 1'430.-

Paint - Racing Line : EUR 7'170.-

Front Grille - Gloss Black : EUR 650.-

Leather - Q Semi Aniline Leather Palette : EUR 5'290.-

Privacy Glass - Acoustic - Rear : EUR 1'720.-

Wheels - Space Saver Spare Wheel : EUR 420.-

Interior Jewellery Pack - Q - 2×2 Twill Carbon Fibre Trim with Dark Satin Chrome : EUR 4'690.-

Stitch - Contrast : EUR 1'880.-

Tail lights - Smoked : EUR 1'050.-

Functional - Aston Martin Tracking System : EUR 650.-

Exterior Pack - Gloss 2×2 Twill Carbon Fibre Upper : EUR 8'260.-

Interior - Inspire Comfort - Duotone : EUR 6'850.-

Trim Inlay - Gloss 2×2 Twill Carbon Fibre : EUR 4'060.-

23 Inch Forged - Textured Black : EUR 5'110.-

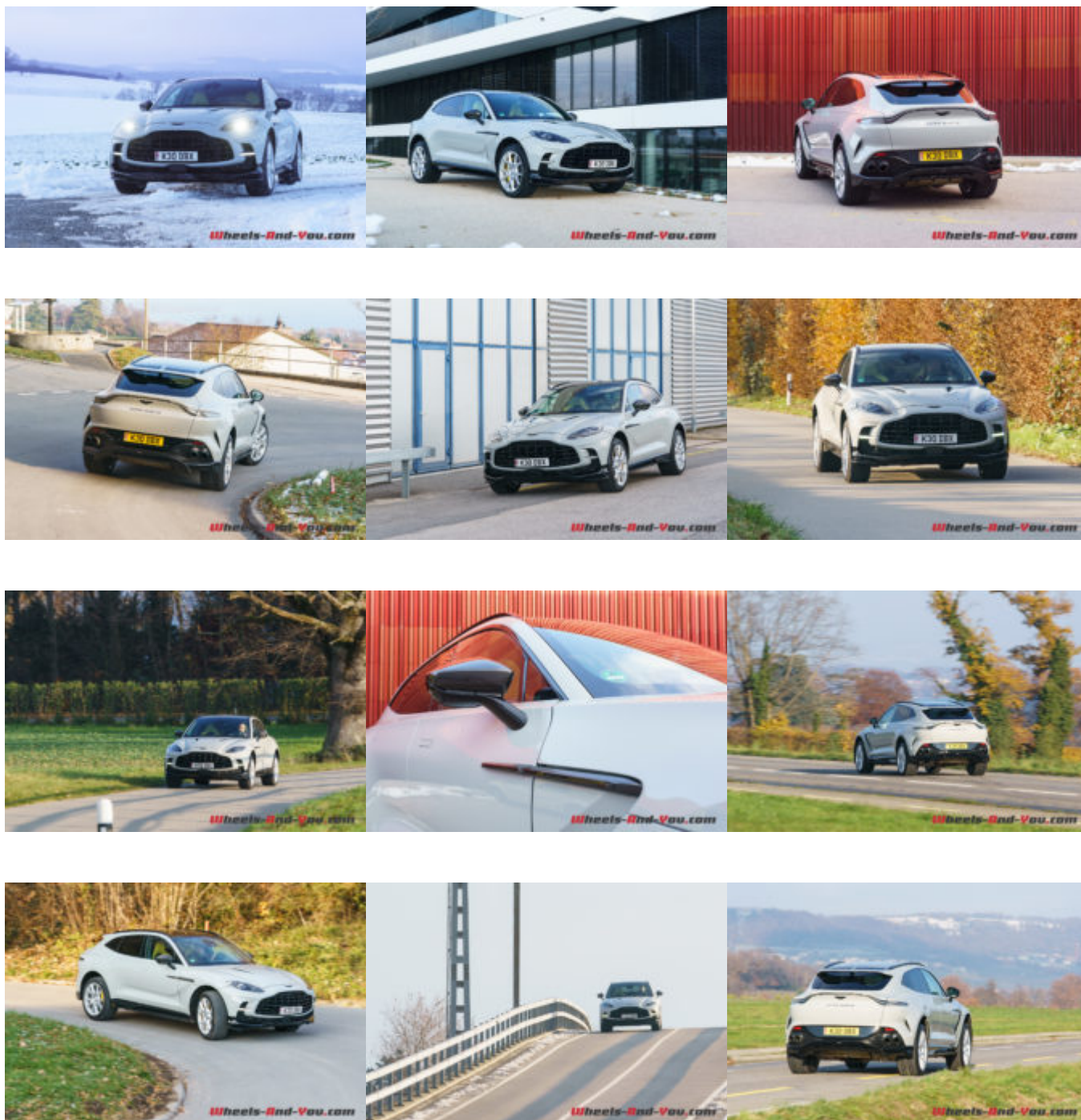
Prix TOTAL : EUR 275'853.-



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

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe GmbH pour le prêt de cet Aston Martin DBX707, ainsi qu'au garage Aston Martin Geneva / Pegasus

Automotive Group à Nyon pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Aston Martin DBX : Un SUV de luxe proche de la perfection

Essai - Aston Martin Vantage Roadster : Sportivité, performance et cheveux au vent, le cocktail du plaisir de conduite !

Essai - Aston Martin DBS Superleggera Volante : L'ultime hyper GT en version découvrable

Essai - Aston Martin DB11 AMR : La belle furieuse en liberté...

Essai - Aston Martin DBS Superleggera : THE Ultimate GT

Essai - Aston Martin DB11 V8 Volante : Ode à la vie

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

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

Nouveauté - Aston Martin V12 Vantage

Nouveauté - Aston Martin DBX707

Nouveauté - Aston Martin V12 Speedster

Nouveauté - Aston Martin Vantage Roadster

Avant-première - Aston Martin V12 Speedster

Nouveauté - Aston Martin DBX

Nouveauté - Aston Martin Vantage AMR

Nouveauté - Aston Martin DBS Superleggera Volante

Présentation - Aston Martin Rapide E

Avant-première - Aston Martin DBX

Présentation - Aston Martin "DBS 59"

Avant-première - Aston Martin "003"

Présentation - Aston Martin DBZ Centenary Collection

Présentation - Aston Martin DB5 "Goldfinger"

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 E

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



