

Essai - Aston Martin Rapide S : Une limousine avec quatre baquets

Quand la Rapide a été commercialisée en 2010, j'ai été immédiatement séduit par sa robe. En effet, dans le domaine des limousines, celle-ci proposait un ensemble avec du caractère et une bonne dose de sportivité. Après quelques années et un succès mitigé, voici la Rapide S avec une partie intérieure largement revue.



- V12, essence, 5'935 cm³
- 552 ch à 6'650 t/min
- 630 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 327 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.4 sec.
- Poids : 1'990 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'019 x 1'929 x 1'360
- Conso. mesurée : 16.0 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 300 g/km (G)
- dès CHF 208'162.-, mod. essayé: CHF 245'617.-

Texte et photos : Tony da Silva

Lorsque la marque a présenté la Rapide, cette limousine détonait dans un

environnement relativement sage et sans réelle concurrence dans ce segment. Toutefois, avec un prix de lancement élevé, elle a eu du mal à atteindre le quota de 2'000 voitures par an.

L'arrivée de la Rapide S apporte des changements bienvenus et, surtout, l'infotainment bénéficie d'une mise à jour importante ! Il est temps de réaliser un nouveau galop d'essai avec cette limousine présentée il y a 7 ans déjà.



A l'extérieur

Je ne puis cacher mon attirance pour cette superbe robe métallique à la fois épurée, longiligne et sportive. Je trouve la ligne plus proche d'un coupé que d'une berline. Les amateurs à la recherche d'une automobile originale et sportive dotée de quatre places doivent s'attarder sur ce modèle et, comme on dit, lui donner une chance.

Tout d'abord, la taille est conséquente avec une longueur totale de 5 mètres. Elle en impose et sa calandre typique d'une Aston ne fait aucun doute sur son origine British. A tel point que, de face, il est difficile de différencier ce modèle d'un coupé. Bien entendu, de profil ou depuis l'arrière, aucun doute n'est possible, on distingue aisément les quatre portes ainsi que le coffre.

Ceci dit, lesdites portes bénéficient d'un traitement spécial. Pour commencer, au niveau du design, les portières à l'avant se discernent parfaitement dans le prolongement des ouïes latérales. Pour les portes situées à l'arrière, c'est tout le

contraire : elles sont pratiquement amalgamées dans la masse et viennent se fondre avec le toit et le hayon arrière. Ajoutez à ça des poignées intégrées dans la carrosserie (j'y reviendrai) et le tout semble fait d'un seul bloc, à l'exception des joints de séparation. Cela renforce encore l'allure « coupé » de cette voiture. Tout dans sa silhouette offre un savant mélange de sportivité, de raffinement et de présence.



A l'intérieur

Les magnifiques sièges n'ont pas trop changé et c'est toujours un plaisir d'y prendre place. A l'avant comme à l'arrière, on bénéficie d'un siège baquet confortable offrant un maintien indéfectible. Les limousines qui proposent ce type d'assise se comptent sur les doigts d'une main. C'est un choix hardi tourné vers une clientèle en recherche autant de confort que de sportivité et qui ne veut pas faire de compromis sur un élément aussi essentiel.

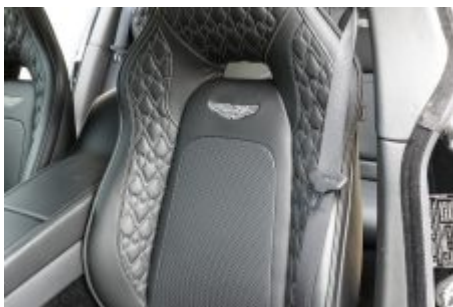
Avec un empattement de presque 3 mètres (soit quasiment autant qu'une Audi A8 ou BMW Série 7), l'accès à bord est aisé et l'espace confortable, même pour un gabarit de 190 cm. Ceci dit, la ligne « coupé » de cette limousine propose un espace relativement confiné et ça renforce le côté cockpit avec une subdivision nette de chaque siège au travers d'un pont de transmission énorme.

La planche de bord a été passablement revue et offre un style beaucoup plus moderne, même si l'écran rétractable de 6.5 pouces demeure petit et non tactile. La console centrale a abandonné sa horde de boutons disgracieux et offre des

commandes tactiles pour la climatisation ainsi que pour les différents éléments liés à la radio, à la navigation et au téléphone. A l'usage, il n'est pas évident de se repérer sur cette surface sans relief et sans regarder quelle fonction l'on veut actionner. A tout prendre, j'aurais préféré un grand écran tactile courbé.

Du côté du coffre, même si la marque souhaite que la Rapide S soit très versatile et permette à quatre personnes de partir en voyage, il ne faudra pas être trop gourmand. De fait, il n'y a que 317 litres disponibles... ou 886 si les sièges arrière sont rabattus, la faute à une boîte de vitesse située à l'arrière et à un réservoir de 90 litres.

Enfin, la qualité est toujours au rendez-vous avec de magnifiques coutures et des matériaux de premier choix.





Sous le capot

Situé en position centrale avant, le magnifique V12 de 6 litres ne passe pas inaperçu. La marque n'a jamais proposé de V8 sur la Rapide et, aussi extraordinaire que soit la motorisation en place, cela peut en partie expliquer le succès modeste de ce modèle. Mais nous n'allons pas boudier notre plaisir ! Aston Martin reste l'une des dernières marques à proposer un V12 atmosphérique avec, bien entendu, tous les raffinements obligés du genre : large usage d'aluminium et 48 soupapes actionnées par quatre arbres à cames en tête.

Certes, c'est toujours un héritage de deux moteurs Ford V6, mais cette architecture fait toujours rêver et offre des caractéristiques flatteuses : une puissance de 552 ch à 6'650 t/min pour un couple de 630 Nm à 5'500 t/min. Bien entendu, sur le plan des performances, ça semble prometteur puisque le 0 à 100 km/h se franchit en 4.4 secondes et la vitesse maxi déclarée est de 327 km/h.

Evidemment, pas de boîte manuelle sur la Rapide S et la marque livre en standard la nouvelle boîte automatique à 8 rapports avec un différentiel autobloquant.



Au volant

Après avoir réalisé les réglages de base sur les sièges et autres miroirs, il est temps de démarrer cet engin dans un vrombissement rauque et bien perceptible. Le double vitrage permet, d'une manière générale, une bonne insonorisation mais, sans être envahissant, le son moteur reste parfaitement audible.

Tout aussi inhabituel, la boîte automatique se manie au travers de boutons qui se trouvent sur la console centrale autour de la clé de « contact ». Une simple pression sur D et la première vitesse s'engage imperceptiblement. Puis, il suffit de relâcher la pédale de frein pour que les presque 2 tonnes de l'engin glissent sur le bitume.

A quelques encablures de là, je pénètre sur l'autoroute et j'apprécie le tandem boîte/moteur qui me permet de me couler dans le trafic dans un mouvement suave et un silence appréciable. J'en profite pour sélectionner une radio décente au travers du DAB+ et goûte l'excellent système audio d'origine (en option, il est possible d'avoir un système Bang & Olufsen de 1'000 watt).

Mais la véritable aventure commence à la sortie de l'autoroute quand j'emprunte un tracé sinueux que je connais bien. Je passe en mode manuel via une pression sur la palette en carbone, sélectionne le mode Sport et opte pour un durcissement des suspensions (il y a trois niveaux). Le moteur est immédiatement plus réactif à la pédale d'accélérateur et la voiture se montre plus ferme, sans pour autant devenir désagréable. Les longs virages s'enchainent et la direction est précise, même si j'aurais préféré un peu plus de retours. La souplesse du V12 est fantastique et nul besoin de rester dans une plage haute du régime moteur pour avoir des sensations puisque, dès 2'000 t/min, la poussée est régulière et monte crescendo jusqu'à 6'500 t/min. Le long empattement offre une excellente stabilité dans les virages rapides, mais dans la sortie d'une épingle ou d'une courbe serrée, impossible de remettre les gaz sans déclencher l'assistance et ce malgré le différentiel à glissement limité.

La boîte se montre docile et accepte sans broncher tous les changements de vitesses mais, avec un meilleur temps de passage de 130 millisecondes, les performances sont en deçà d'une boîte à double-embrayage. Pour une circulation au jour le jour c'est parfait, mais lors d'une sortie un peu plus endiablée, certains pourront trouver ce tandem un peu anachronique. Heureusement, le son est bien

présent et distille hurlements et autres vocalises qui font oublier cet aspect. L'envolée lyrique de ce V12 (et des Aston d'une façon générale) me rappelle que ce type de moteur atmosphérique est une espèce en voie de disparition, une sorte de chant du cygne guttural et rageur.

Côté freinage, les deux tonnes sont parfaitement maîtrisées via des nouveaux freins à disque de 400 mm à l'avant. Je trouve l'élasticité de la pédale bonne et l'endurance des freins excellente sur routes ouvertes.

Enfin, malgré un réservoir d'une capacité de 90 litres, ce grand moteur onctueux et flexible à souhait vous fait tout de même vous arrêter régulièrement à la pompe à essence. En décalage avec une consommation mixte déclarée de 12.9 l/100km, je relève un peu plus de 16.0 l/100km sur un parcours constitué à 60-70% d'autoroute.





Verdict

Très clairement, cette limousine me plaît et a fait preuve d'un tempérament rare pour un véhicule de ce gabarit. Bien sûr, Aston Martin n'est pas seul sur ce créneau et, depuis 10 ans, des concurrentes tout aussi puissantes et rapides ont fait leur apparition. Néanmoins, je trouve que la Rapide S garde une bonne longueur d'avance grâce à sa ligne si particulière et à son caractère « so British ».

Bien sûr, tout n'est pas parfait avec notamment des détails agaçants comme cette boîte à gant minuscule qui vous permet tout juste d'emporter une liasse de billets de 500 ou 1'000, en fonction de la devise. Autre point agaçant, les poignées de porte qui ne peuvent pas être manipulées si vous avez quelque chose dans les mains (pourquoi ne pas dégager les poignées des portes quand le propriétaire déverrouille le véhicule ?).

Une concurrente comme une Panamera par exemple offre davantage d'options et un infotainment plus abouti, mais son design est également beaucoup plus consensuel. Idem côté motorisation, un cœur plus petit mais équipé de turbos qui propose des performances ébouriffantes mais dans une symphonie auditive totalement différente.

Disponible dès CHF 208'162.-, la Rapide S est plus attractive aujourd'hui avec un prix qui culmine à CHF 245'617.- pour notre modèle d'essai bien équipé. Comparée à d'autres limousines « sportives », c'est un tarif concurrentiel, à l'exception peut-être des taxes et autres assurances liées à ce type de gros engin. Comme souvent, plus que les mots, je recommande simplement un essai et, comme on dit chez nous, de donner « une chance au produit ». Si vous êtes à la recherche d'une limousine différente avec du caractère et une ligne qui défie le temps, je ne puis que vous prescrire un test routier pour en avoir le cœur net.



Prix et options - Aston Martin Rapide S

Prix de base : CHF 208'162.-

20 Inch 10 Spoke Gloss Black DT Wheel : CHF 4'820.-

Clear Tail Lights : CHF 735.-

Interior Black Pack - Rapide : CHF 4'820.-

Carbon Fibre Paddleshifts : CHF 3'036.-

Piano Black Interior Trim Pack (Rapide) : CHF 3'036.-

Quilted Alcantara Headlining & Parcel Shelf : CHF 2'221.-

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

Leather - Contemporary : CHF 1'786.-

Quilted Leather Seat Feature - Match to Seat Outer : CHF 1'518.-

Alcantara - Contemporary : CHF 1'518.-

Headrest Embroidery - Aston Martin Wings : CHF 735.-

Coarse Contrast Stitching : CHF 607.-

Glass Switches : CHF 607.-

Black Pedals : CHF 607.-

Diamond Perforated Leather Door Inserts : CHF 437.-

3 Stage Adaptive Damping : CHF 735.-

Rear Seat Entertainment System : CHF 3'712.-

Ventilated Seats : CHF 1'518.-

Folding Rear Seats : CHF 1'044.-

Second Glass Key : CHF 735.-

Umbrella : CHF 288.-

First Aid Kit : CHF 143.-

Leather ECU Pouch : CHF 71.-

B & O USB Stick : CHF 71.-

Prix TOTAL : CHF 245'617.-



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

Nos remerciements à Aston Martin Geneva (Prestige Motor Group) pour le prêt de cette Aston Martin Rapide S, ainsi que pour leur soutien logistique, et également à PR&CO pour leur collaboration.



A lire aussi

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 Valkyrie

Présentation - Aston Martin RapidE

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

