

Essai - Aston Martin Vanquish S Volante : La GT façon Spitfire

La dernière version du modèle phare d'Aston Martin apporte son lot de nouveautés et, malgré un automne plutôt maussade, il est nécessaire de faire un point sur la marque aux ailes d'oiseau.



- V12, essence, 5'935 cm³
- 595 ch à 7'000 t/min
- 630 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 323 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.5 sec.
- Poids : 1'739 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'730 x 1'910 x 1'295
- Conso. mesurée : 16.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 302 g/km (G)
- dès CHF 293'739.-, mod. essayé: CHF 346'274.-

Texte et photos : Tony Da Silva

La Vanquish a toujours été un bonheur pour les yeux et les oreilles. Cette dernière version apporte une série d'améliorations, en attendant une révision en

profondeur si l'on en croit les déclarations du CEO Andy Palmer lors du dernier Salon Automobile de Francfort. Sans parler des deux nouveaux modèles récemment présentés par la marque, la DB11 Volante et la nouvelle Vantage.



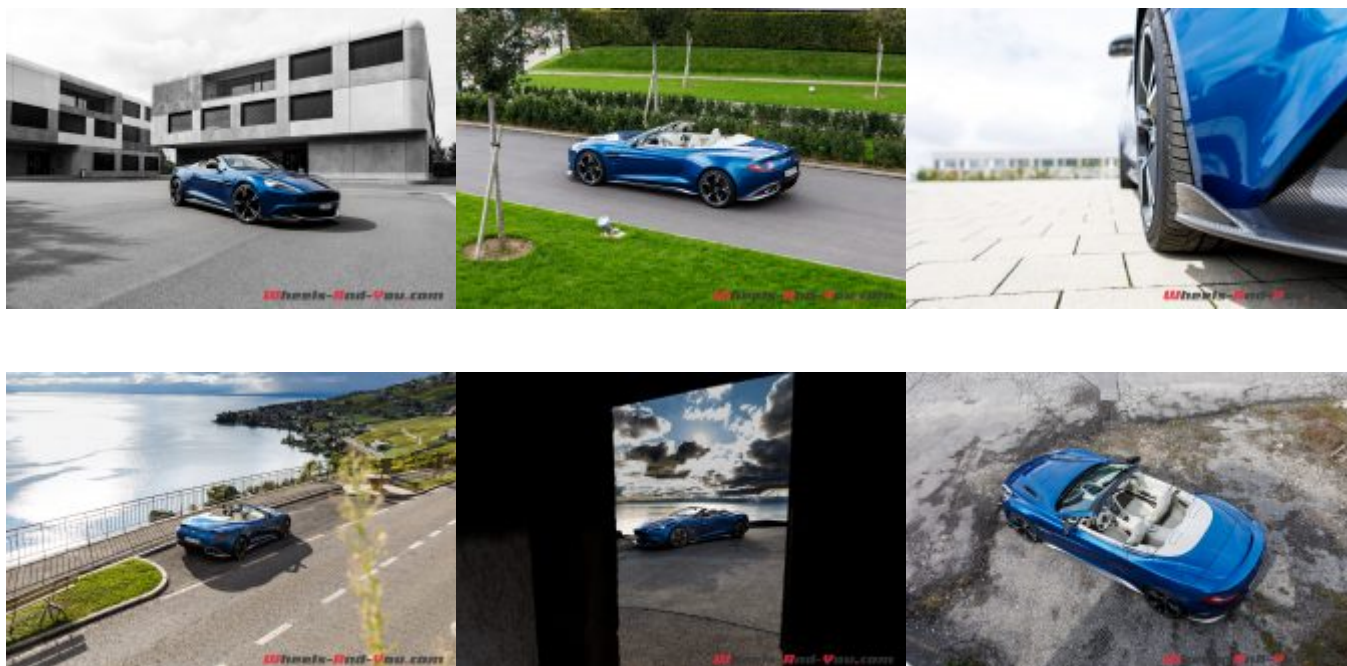
A l'extérieur

Je vais être honnête : à mes yeux la Vanquish est une des plus belles GT de ces dernières décennies. Mais la version Volante, le cabriolet donc, apporte encore un plus à un style intemporel et je suis prêt à parier que cette voiture aura encore un look incroyable dans 20 ou 40 ans.

La version S pousse le concept à l'extrême avec, en particulier, un aileron avant en carbone qui, dès que je le vois de près, me donne des sueurs froides. Très proche du sol, il est passablement torturé avec des ailettes sur le côté qui se redressent façon « winglet », un appendice bien connu des amateurs d'avions.

La Volante mérite bien son nom et rien ne saurait être plus proche du logo de la marque que cette ligne à la fois élégante et terriblement agressive. Avec du carbone comme s'il en pleuvait, le diffuseur arrière, l'aileron avant, les ouïes sur le capot, les jupes latérales et les rétroviseurs sont autant d'éléments qui font penser que cette voiture pourrait se mettre à voler dès que la vitesse dépasse les 200 km/h (pour info, un Airbus A320 décolle autour de 250 km/h). Tous ces éléments en carbone du plus bel effet sont en option et comptez environ CHF 11'500.- pour toutes ces pièces. Et je ne parle même pas de ce bleu « Ming Blue » du plus bel effet, ni trop discret ni trop tape à l'œil, mais tout de même facturé CHF 6'071.-.

Bien entendu, le design est appelé à évoluer, mais j'ose espérer que l'équipe graphique saura rester proche de cette ligne à la fois racée et particulièrement élégant.



A l'intérieur

Une fois derrière le volant, je retrouve sans surprise le même intérieur depuis pratiquement 10 ans. Le poids de l'âge commence à se faire sentir même si ça reste beau, fonctionnel et compatible avec CarPlay de la marque Apple. Toutefois, l'écran rétractable d'à peine 6.5 pouces et non tactile supporte mal la comparaison avec des écrans plus grands, mieux éclairés et manipulable à l'aide du doigt.

Bien sûr, au niveau du cuir, des coutures et de la qualité perçue en général, ça reste à un très bon niveau de finition. Le compteur de vitesse gradué au-delà de 330 km/h laisse également présager de bons moments avec les classiques boutons situés au centre de la planche de bord pour sélectionner la bonne vitesse (P, R, N et D).

Au-delà de l'aspect un peu daté, je remarque tout de même un élément gênant : le bouton pour ouvrir le toit se trouve juste derrière ceux qui actionnent les vitres... ce petit détail m'agace plus d'une fois lorsque je veux tout simplement activer les fenêtres, mais j'imagine qu'on s'habitue à ce petit défaut d'ergonomie.



Sous le capot

C'est bien là qu'opère toute la magie, avec un magnifique V12 de 5'935 cm³. Le moteur se trouve en position centrale avant et bénéficie de tous les avantages d'un moteur atmosphérique (double arbre, 48 soupapes, etc.). Il délivre la bagatelle de 595 ch à 7'000 t/min et un couple de 630 Nm à 5'500 t/min. A noter que ce sont les spécifications pour l'Angleterre et l'Europe, car pour le reste du monde, c'est 15 ch de moins.

Pour des questions de consommation/pollution, et à l'image du V12 livré avec la DB11 récemment essayée par nos soins, je serai surpris que cette architecture reste telle quelle sur les prochaines versions. Par conséquent, pour ceux qui ne veulent pas dire adieu au moteur atmosphérique, il est urgent de commander cette Vanquish S Volante.

Un peu plus sérieusement, la voiture est livrée en standard avec une boîte automatique à 8 rapports baptisée « Touchtronic III » située à l'arrière. Grâce à cette disposition, l'auto affiche une balance parfaite avec un poids réparti à 51% sur l'avant et 49% sur l'arrière.

Enfin, la consommation en mode mixte est déclarée à 13.1 l/100km alors que, de mon côté, je note 16.9 litres sans tenter d'économiser quoi que ce soit.



Au volant

Après les réglages d'usage, démarrer une Aston avec la clé en cristal se traduit toujours par la même réaction : le moteur s'ébroue dans un souffle rauque et puissant. Le bruit est tout simplement envoutant et, à parler franchement, presque exagéré car, pour rappel, toutes les voitures de la marque envoient un bon filet de gaz pour démarrer à 2'000 t/min. Au niveau discrétion, c'est manqué, mais sur le plan de l'ivresse auditive, c'est une invitation à la sortie endiablée.

Bref, dès que je peux sortir du parking, je me demande quand ce superbe aileron me donnera des sueurs froides et ça ne tarde pas. D'abord, je porte tranquillement à température le moteur au travers d'une route nationale pendant quelques kilomètres en laissant la boîte à vitesses faire son travail en mode automatique. Après une dizaine de minutes à ce rythme de sénateur, je m'arrête pour décapoter et passer en mode manuel (palettes au volant fixées sur l'axe de direction).

Je n'ai alors pas encore dépassé les 3'000 t/min en mode Sport. Dès lors que ce « mur » est franchi, aux perceptions sensorielles du corps et des yeux s'ajoutent celles de l'ouïe. Quel son ! Dès que les soupapes de décharge s'ouvrent, c'est comme si des dizaines de batteurs frappaient sur leur instrument à un rythme soutenu et avec un tempo infernal qui se transforme en cri de rage vers les 6'000 t/min. Pas besoin de vous faire un dessin ou un enregistrement audio, ça ne rendrait pas aussi bien que la réalité ; c'est bestial et excitant.

Mais toutes les bonnes choses ont une fin et, à l'entrée d'un village je réduis notablement l'allure pour passer par-dessus un ralentisseur de trafic à la vitesse délirante de 10 km/h... eh bien j'entends quand même quelque chose frotter. Cette fois c'est confirmé, je passerai donc tous les prochains ralentisseurs au pas et d'ailleurs, j'aurais apprécié que l'ordinateur de bord sélectionne des routes dépourvues de ces ralentisseurs (je suis d'accord, c'est gavant) !

Bref, la Vanquish S Volante décapotée et filant sur le bitume entre 3'000 et 7'000 t/min est une merveille d'ingénierie anglaise. La direction est ferme et précise, les freins carbone/céramique sont mordants et silencieux. Si le moteur est fantastique, le train arrière peine un peu à transmettre toute la puissance sur les premières vitesses et ce malgré un différentiel qui fait ce qu'il peut. Ce bémol est partiellement à mettre sur le compte du froid et de la pluie incessante qui ne permettent pas d'offrir des conditions idéales d'essai. La boîte de vitesses est également un petit peu dépassée vis-à-vis d'une boîte à double-embrayage moderne, mais ça reste efficace.

Soyons clairs, il est aussi possible de conduire paisiblement cette voiture et sans même éveiller la maréchaussée. Ou presque car, si les pots sont silencieux quand le mode Sport est désactivé, il reste possible d'apprécier de la musique grâce à l'excellent système audio de Bang & Olufsen d'une puissance de 1'000 watt. Mais une fois le mode Sport sélectionné, les suspensions raffermies et le mode manuel activé, cette GT ne demande qu'à tailler les routes, user de la gomme, hurler sa rage et, corolaire, brûler de l'essence pour le plus grand plaisir du conducteur et de son passager (pas de surprise, le 2+2 est un peu usurpé).



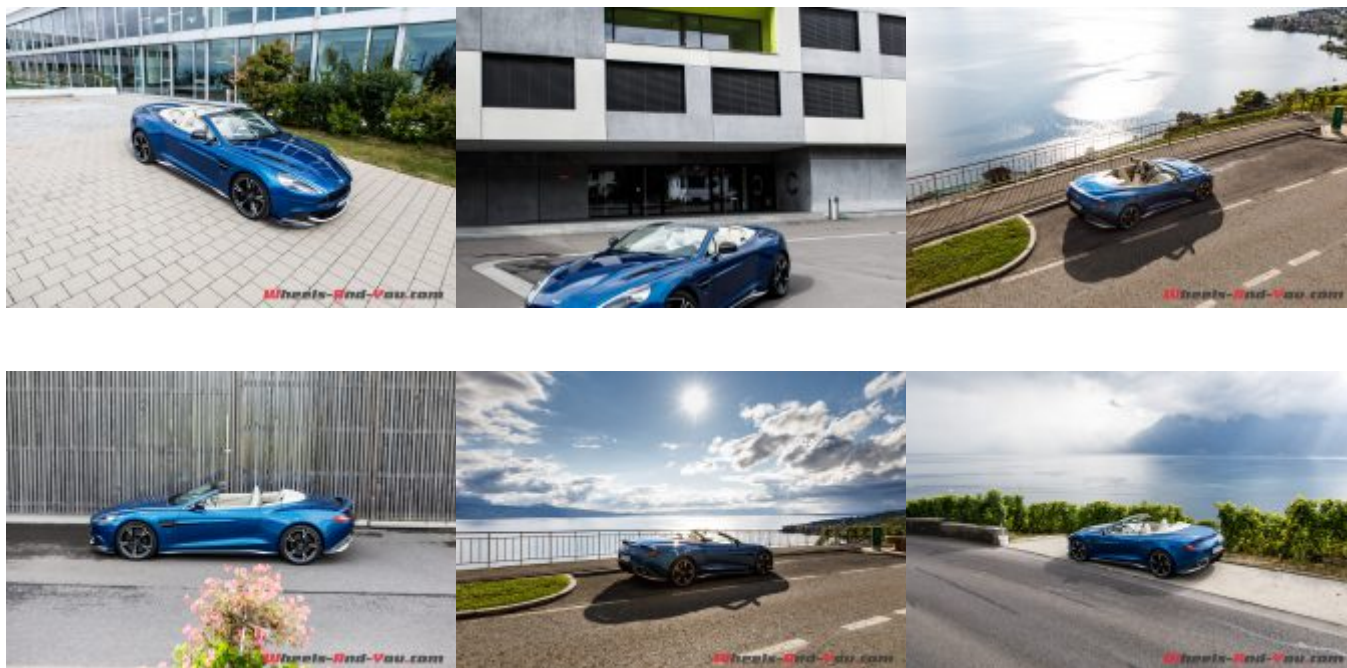
Verdict

Comme souvent avec ce type de voiture extraordinaire, le plus dur c'est de la rendre. Oh je ne suis pas hypnotisé ou ensorcelé et en termes de performances pures, je suis certain que d'autres automobiles allemandes ou italiennes font

mieux. Toutefois, à l'instar du Spitfire créé dans les années 30-40, cette auto à une véritable âme et un charme indéniable.

Reste à parler d'un élément critique ou plutôt, ennuyeux : le prix. Comme toute automobile au-delà de deux cent mille francs, cette Vanquish S Volante s'adresse à un public muni d'un portefeuille relativement bien garni. En effet, le modèle testé affiche tout de même un prix de CHF 346'274.-, incluant CHF 53'000.- d'options. C'est une somme conséquente et d'aucuns pourraient demander si ça en vaut la peine, surtout que certaines options paraissent un peu mesquines, comme le badge V12 sur les côtés à CHF 143.-, ou l'excellent parapluie (je l'ai aussi testé) à CHF 288.-.

Personnellement, je pense que c'est comme tout. Il y a des smartphones à CHF 200.- et d'autres à plus de CHF 1'000.-. La question est plutôt de savoir ce qu'on recherche dans une automobile et pour moi, la performance pure ne fait plus partie des critères primordiaux. Le style, le ressenti et, bien entendu, le bruit sont autant d'éléments qui façonnent cette voiture « so British »... sans parler du fait que les décibels pourraient bien être un élément en voie de disparition dans les années à venir. Pour les personnes qui en ont les moyens, je recommande vivement un essai et d'écouter ce Spitfire cheveux au vent.



Prix et options - Aston Martin Vanquish S Volante

Prix de base : CHF 293'739.-

V12 badge : CHF 143.-

Fuel filler cap aluminium : CHF 288.-

Exterior Meshes : CHF 735.-

Side strakes carbon : CHF 1'518.-

Door mirror caps carbon : CHF 1'518.-

Brake calliper black : CHF 1'518.-

Front grille carbon : CHF 3'036.-

Paint graphic pack Vanquish S : CHF 4'390.-

Paint Q special : CHF 6'071.-

Wheels 20 inches 5 spoke gloss black diamond : CHF 7'424.-

Paint protective tape : CHF 437.-

Convertible wind deflector : CHF 735.-

Bonnet vents carbon : CHF 3'036.-

Paddleshifters black : CHF 607.-

Stitching coarse contrast : CHF 607.-

Leather micro perforated : CHF 1'044.-

Alcantara : CHF 1'518.-

Carpet : CHF 1'518.-

Leather : CHF 1'786.-

Steering wheel colour One-77 : CHF 1'923.-

Trim inlay carbon : CHF 3'036.-

Trim detailing filograph quilting : CHF 3'712.-

First aid kit : CHF 143.-

Auto dimming interior rear mirror : CHF 288.-

Umbrella : CHF 288.-

Alarm upgrade : CHF 437.-

Second glass key : CHF 735.-

Boot mounted 6 CD autochanger : CHF 1'518.-

Pack carbon fibre : CHF 2'532.-

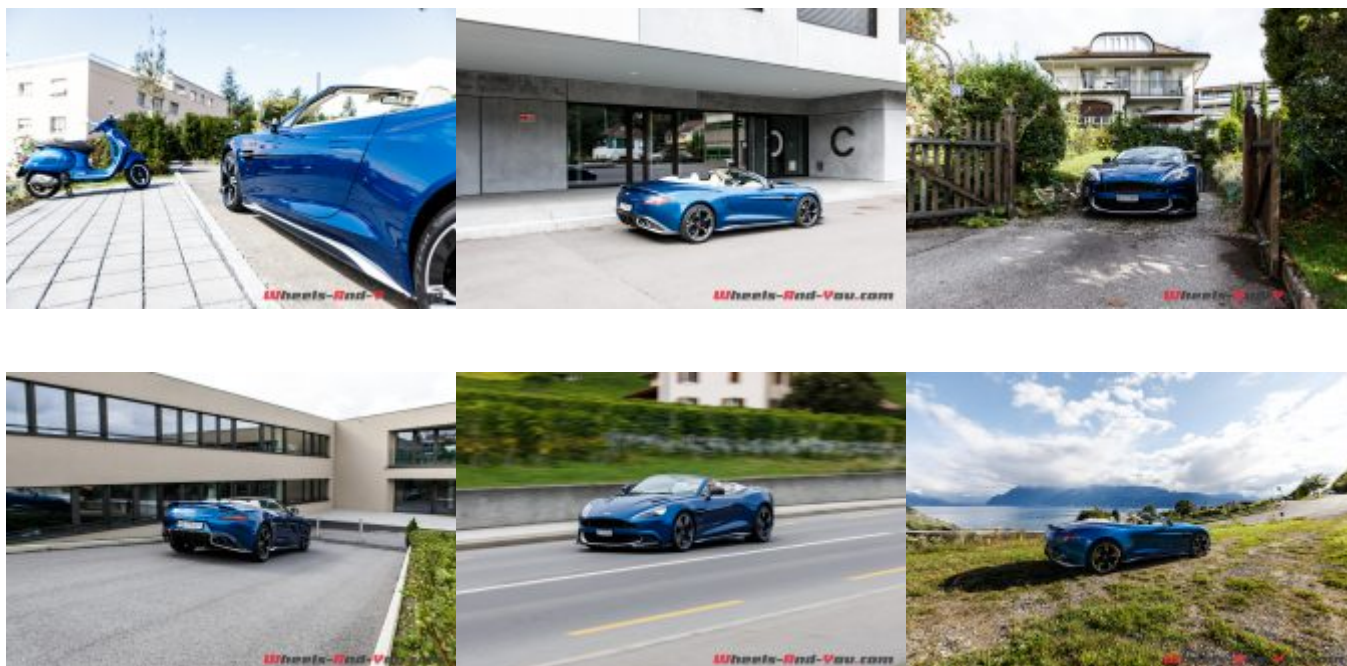
Prix TOTAL : CHF 346'274.-



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

Nos remerciements à Aston Martin Geneva (Prestige Motor Group) pour le prêt de cette Aston Martin Vanquish S Volante ainsi que pour leur soutien logistique, mais aussi à PR & co pour leur collaboration.





A lire aussi

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 Vantage

Nouveauté - Aston Martin DB11 Volante

Nouveauté - Aston Martin Vanquish Zagato Speedster

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



