Premier contact – Aston Martin Vanquish : Retour vainqueur ?

En exclusivité pour la presse romande, Aston Martin a levé pour nous le voile sur son nouveau vaisseau amiral, l'Aston Martin Vanquish. Présentée comme une vraie révolution pour la marque avec sa robe tout en carbone, Wheels And You vous en propose un tour du propriétaire.

- V12, 5'935 cm^3
- 573 CV à 6'750 t/min
- 620 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 295 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1'739 kg
- Conso. mixte : n/a
- Emissions de CO_2 : n/a
- dès CHF 290'083.-

Texte : Jérôme Marchon / Photos : Tony Da Silva

Les plus passionnés d'entre vous auront déjà pu apercevoir les lignes générales de la Vanquish lors du Concours d'élégance de Villa d'Este il y a quelques semaines. Présentée sous le doux nom de « Project AM310 » et plus ou moins déguisée, la présence de cette étude laissait présager la venue d'un nouveau modèle chez le constructeur anglais, mais peut-être pour le prochain Salon de Paris, comme le disaient « les milieux autorisés ». Mais sur ce coup-là, tout le monde a été pris de court par le peu de temps écoulé entre la première sortie du concept et la présentation du modèle définitif… On ne va pas s'en plaindre non plus.

Esthétique

Difficile de rester de marbre devant une Aston Martin. Placées par beaucoup – et j'en fait partie – parmi les plus belles automobiles du monde, chacune des œuvres sorties des ateliers de Newport Pagnell, puis Gaydon, mérite sa place aux côtés des pur-sang transalpins ou germains dans le Panthéon des autos de rêve. Si la DBS, que la Vanquish remplace, était assimilée à une DB9 affublée d'un kit carrosserie certes réussi, Aston Martin est reparti d'une page (presque, voir ci-dessous) blanche pour son nouveau bébé. Les premières photos de presse parues m'ont laissé un arrière-goût particulier. Si les proportions sont parfaites, les lignes me paraissaient trop tortueuses et le carbone pas assez discret. Ça c'était sur mon écran. « In the flesh », il en est tout autrement.

Les jeux de lumières lors de la présentation de l'engin ont directement mis en exergue une carrosserie au profil général reconnaissable au premier coup d'œil. Mais les traits sont nettement plus étirés que sur sa devancière ou la Virage, se mariant à un concert de courbes très prononcées, sensuelles, ondulant sur toute la longueur pour venir mourir sur un aileron inédit dans la gamme coiffant un arrière au profil très arrondi. L'inspiration de l'équipe de design provient de la fabuleuse One-77, « l'Eva Mendes » d'Aston Martin pour les aficionados, dont les 77 exemplaires vendus 1.2 millions de livres sterling ont trouvé preneur et en nombre sur les bords du Léman. Du top model désormais encore moins inaccessible, on retrouve sur la Vanquish les flancs sculptés, le capot nervuré et la nouvelle signature des optiques arrière. L'avant se veut plus proche de la gamme, reprenant dans sa partie haute les phares de la Virage et signant sa particularité par une calandre à la bouche élargie et une partie basse façonnée en

carbone.

A l'intérieur, l'habitacle magnifie les standards de la marque – luxe et confort – tout en bénéficiant d'un nouvel agencement. Si le combiné aux aiguilles antagonistes est toujours au rendez-vous, la console centrale est entièrement nouvelle, intégrant (enfin !) un module multimédia digne du rang d'Aston Martin. Sa finition se veut plus aboutie, d'un seul tenant et sans panneaux additionnels, et la disposition des commandes est plus conviviale et ergonomique, intégrant même une technologie tactile à l'image de celle des smartphones. Mais rassurez-vous, l'orifice pour la clé en verre et les boutons de sélection du mode de vitesses sont toujours logés en son sommet. Les sièges se parent de peausseries à textures différenciées, cousues entre elles par des surpiqûres parfaites. Disponible en 2+2 ou 2+0, la cellule habitable de la Vanquish comporte 140% d'espace en plus que la DBS, sans en faire une familiale pour autant, caractérisée notamment par un espace au jambes accru de 37 mm, aux épaules de 25 mm, aux coudes de 87 mm et 50 mm aux genoux.

Architecture

La Vanquish utilise la dernière génération de l'architecture VH (Vertical Horizontal) d'Aston Martin. Cette structure, inaugurée sur la DB9 et utilisée sur l'entier de la gamme permet une modularité unique dans l'industrie tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques. Faite d'aluminium collé et riveté, elle fournit une résistance et rigidité exceptionnelle, tout en affichant un poids modéré. Dans sa nouvelle forme, la caisse de la Vanquish reçoit quantité de composants en fibre de carbone, dont tous les panneaux de carrosserie extérieure, le toit ainsi que les ouvrants. On annonce 55 kg de poids gagné sur sa devancière, tout en affichant malgré tout un coquet 1'739 kg sur la balance.

La rigidité en torsion a été en outre accrue de 25% par rapport à la DBS. Connaissant les qualités dynamiques d'une Aston Martin, il y a fort à parier que la réactivité de la Vanquish doit être hors du commun. Par ailleurs, le groupe propulseur a été placé 19 mm plus bas que dans la DBS pour abaisser au maximum le centre de gravité et la disposition classique « Transaxle » (moteur à l'avant / transmission à l'arrière) permet de conserver 85% du poids de l'auto dans la longueur de l'empattement.

Sous le capot

On y retrouve le sempiternel V12 de 6.0 litres de cylindrée, que nous avions découvert sur la Rapide. Bien que d'origine « roturière » – il s'agit en réalité de deux V6 d'origine Ford accolés – son développement et sa mise au point sont bien d'origine Aston Martin. Sur la Vanquish, ce bloc jouit de modifications significatives : le bloc a été revu et il est équipé désormais, entre autres, d'une distribution à calage variable, d'une pompe à carburant à haut débit et de corps d'admission élargis. En résulte une puissance maximale de 573 CV à 6'750 t/min, pour un couple de 620 Nm à 5'500 t/min, disponible dès les bas régimes. Le 0 à 100 km/h est abattu en 4,1 secondes et la vitesse maximale, « dans les pays autorisés » dixit le management d'Aston Martin, culmine à 295 km/h, soit quelques km/h de moins que la DBS. Aïe ! Alors oui, on est en retrait comparativement à une Ferrari F12 Berlinetta (740 CV), voire une McLaren MP4-12C (625 CV). Mais la marque anglaise se fait un point d'honneur à mentionner que sa Vanquish, dans son cahier des charges, se devait de conserver à la fois des aptitudes à la conduite quotidienne et par tous les temps, tout en exaltant l'esprit GT.

Preuve en est l'adoption d'une boîte automatique à convertisseur « Touchtronic 2 » à six rapports, comme la Rapide. Certes, mais cela paraît bien maigre comme arguments. Mais en mettant en perspective ce que la clientèle Aston recherche avec les aptitudes annoncées de la Vanquish, ils ont à mon avis vu qu'à moitié juste : oui, le client Aston recherche un certain confort et tient à détenir une auto roulable en toutes conditions. A titre d'exemple, la V12 Vantage, coupé sportif par excellence et qui se pilote au sens premier du terme, malgré ses « que » 1'000 exemplaires annoncés, a particulièrement peiné à trouver sa clientèle. Trop dure et brutale pour un « Astonien », pas assez sportive pour les autres… Mais d'un autre côté, il va paraître difficile pour la Vanquish de justifier un prix quasi au niveau de ses concurrentes avec des performances moindres.

Toute Aston Martin qu'elle est, elle sera un peu juste pour palabrer sur les performances dans les discussions autour du 19e trou au club-house ou au cocktail du vendredi soir. Encore et toujours une histoire d'ego… Seul l'avenir nous le dira lorsque nous verrons les chiffres de vente d'ici la fin 2012-début 2013, période des premières livraisons.

Verdict

L'Aston Martin Vanquish reste une splendide auto. La nouvelle identité visuelle arrière est une réussite. L'évolution des galbes allie à merveille sportivité et élégance, sans verser dans le baroque comme la One-77, réinterprétant en quelque sorte la Vanquish première du nom disparue du catalogue en 2007 et dont la sage bestialité n'était plus réapparue dans la gamme jusqu'à ce jour.

Mais si un cœur de passionné voudra se donner à la belle anglaise, la raison risque bien de prendre le dessus face à des performances en retrait de la concurrence sur le papier, surtout lorsqu'il s'agit de se départir de CHF 290'000.- et des brouettes sans les options. A moins que les qualités dynamiques en fassent réellement un incontournable. Nous ne manquerons pas de vous en tenir informés !

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe pour l'invitation à cette présentation exclusive de l'Aston Martin Vanquish.

A lire aussi

Essai – Aston Martin V8 Vantage S Roadster : From Gaydon With Love

Essai – Aston Martin Rapide : Drive and Let Die

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

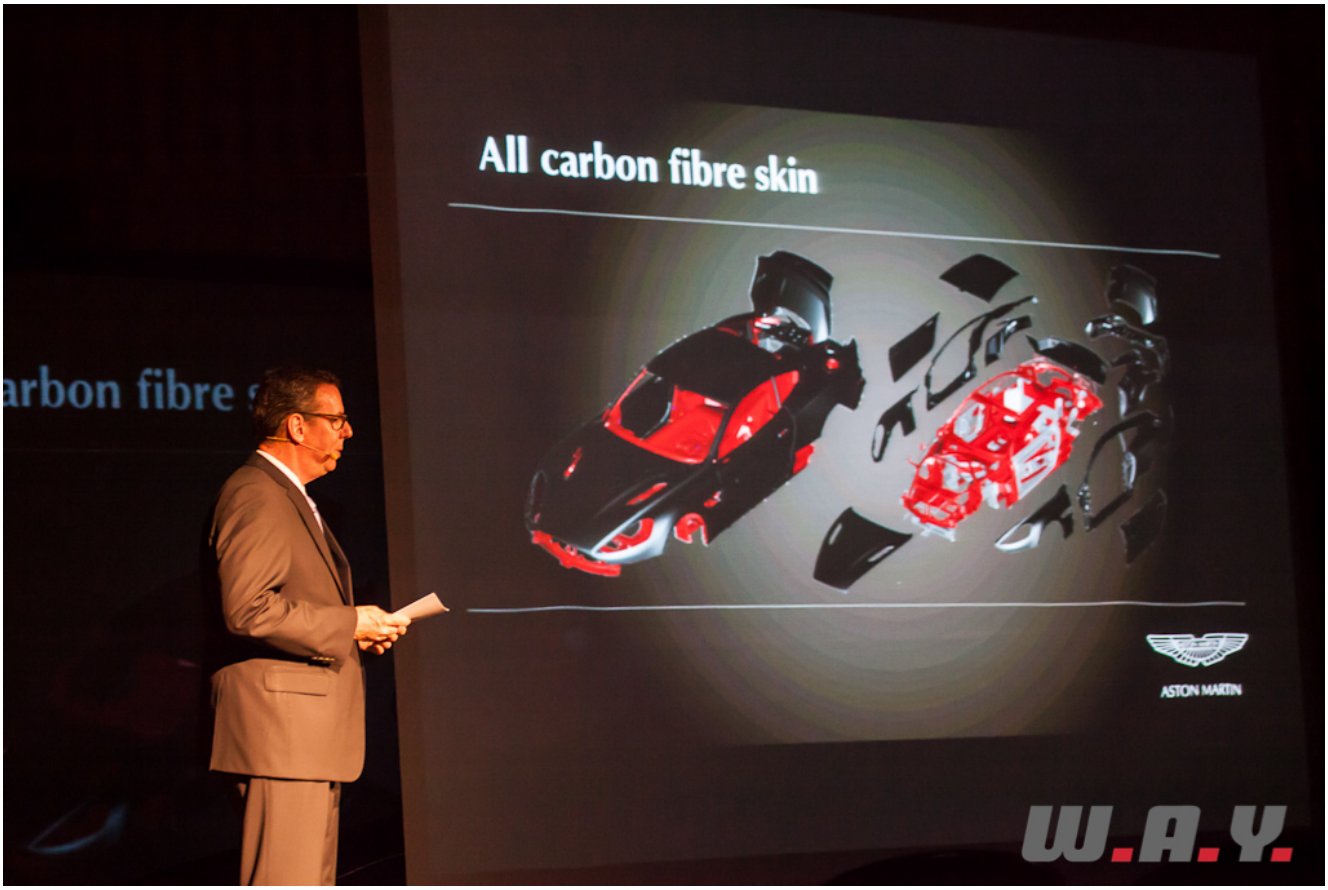
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

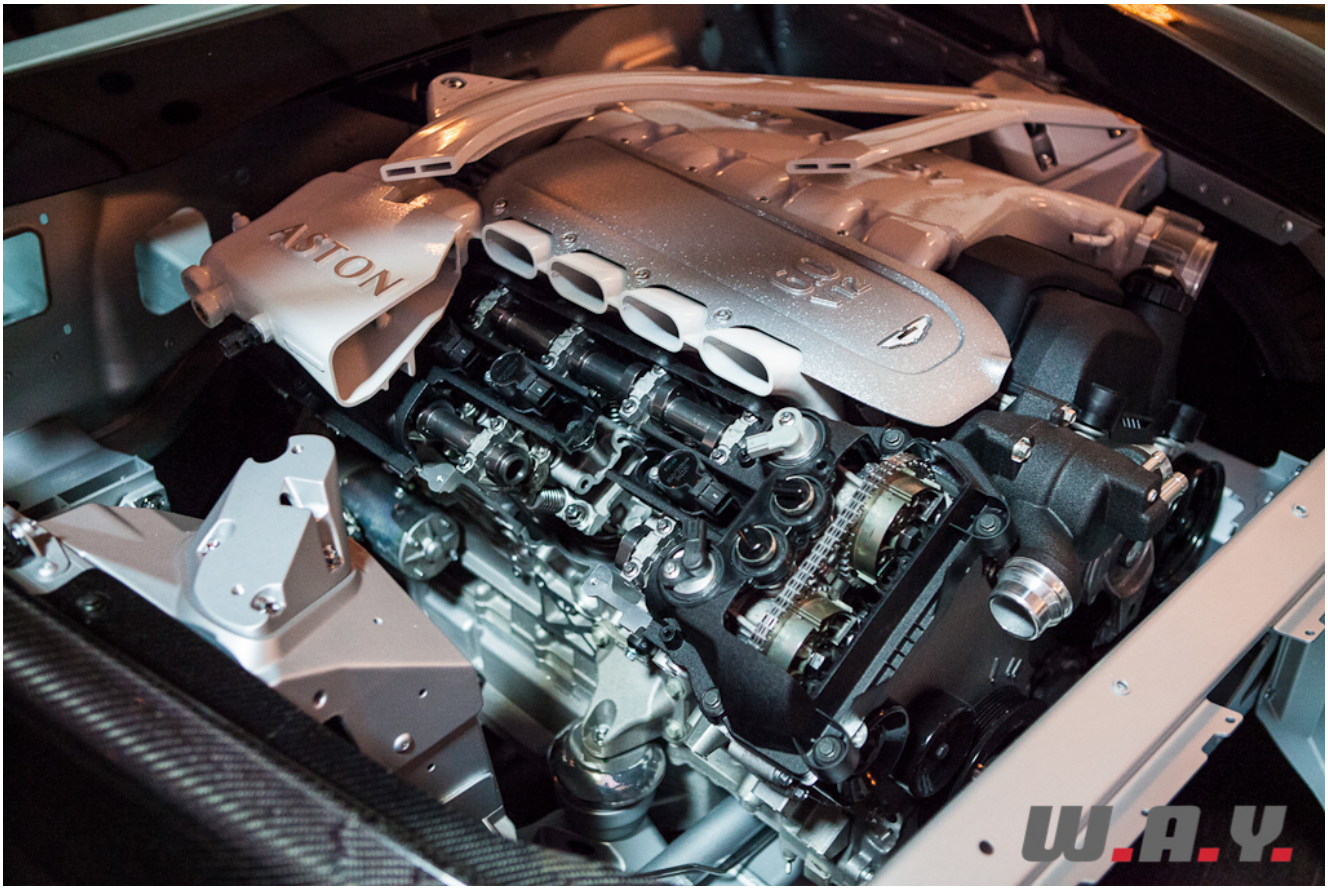
W.A.Y.

W.A.Y.


All carbon fibre skin
ASTON MARTIN
W.A.Y.

W.A.Y.

6.0
V12
W.A.Y.


ASTON
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

READ
P
R
N
D
W.A.Y.

ASTON MARTIN
W.A.Y.

ASTON MARTIN
GB
AML 1
W.A.Y.

W.A.Y.

ASTON MARTIN
W.A.Y.

AML
GB
W.A.Y.