# Essai – Aston Martin DB11 AMR : La belle furieuse en liberté…

*Depuis quelques années, Aston Martin a adopté un plan agressif de nouveautés sur cinq ans et la DB11 fait partie de ce lot. Elle a remplacé la fameuse DB9 en promettant beaucoup : nouveau moteur, nouveau châssis et nouvel infotainment. Après nos essais de la DB11 V12 Coupé et de la DB11 V8 Volante, c'est parti pour quelques centaines de kilomètres au volant de sa déclinaison endiablée au badge AMR !*

- V12, biturbo, essence, 5'204 $cm^3$
- 639 ch à 6'500 t/min
- 700 Nm dès 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'870 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'750 x 1'950 x 1'290
- Conso. mesurée : 13.9 l/100 km
- Emissions de $CO_2$ : 230 g/km (G)
- dès CHF 252'082.-,mod. essayé: CHF 281'417.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

La DB11 AMR – pour Aston Martin Racing – est une amélioration voulue par Matt Becker, chef de l'ingénierie chez Aston Martin, pour remplacer la DB11 V12 Coupé au sommet de cette gamme.

Passer quelques jours avec une aussi belle voiture, c'est toujours un peu difficile car si la robe peut influencer largement la perception, il faut rester objectif. En effet, je reste aussi sur des souvenirs moins flatteurs lors d'essais précédents avec une boîte automatique très moyenne et un intérieur dépassé sur le plan de l'infotainment, mais c'est toujours un réel plaisir de retrouver une Aston Martin.

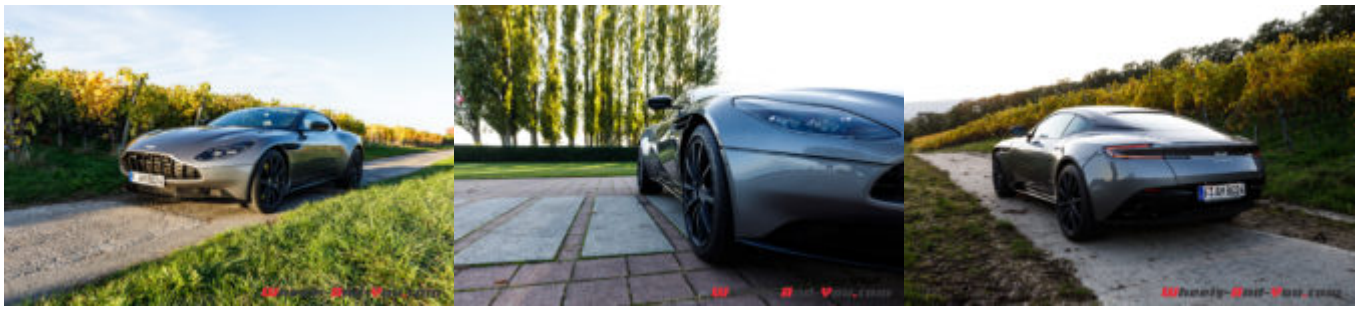
***A l'extérieur***

Comme souvent, les designers ont effectué un excellent travail. Le style inimitable et caractéristique Aston est toujours là. Pas la peine de le cacher plus longtemps : j'adore l'ensemble avec ce capot interminable et cet arrière ramassé, le véhicule semble prêt à bondir et que vous vous appeliez James Bond ou non, il est difficile d'oublier que tout est réuni pour perdre rapidement son permis de conduire.

Avec un long empattement de 2'805 mm, la voiture offre une sorte d'équilibre parfait entre les masses en suspens et les volumes entre les pare-chocs. Tout ou presque dégage une impression de sauvagerie contenue dans une robe qui semble à peine retenir le fauve qui sommeil sous le capot.

Les retouches les plus apparentes sont probablement situées à l'arrière avec ces feux qui semblent avoir été dessinés pour épouser le hayon arrière. Je ne parle même pas des ouïes latérales et sur le capot qui donnent une dynamique époustouflante sur le ¾ avant.

Bref, vous l'aurez compris, je suis sous le charme pour ne pas dire sous envoûtement !



***A l'intérieur***

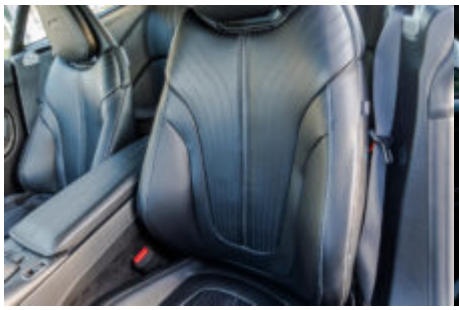
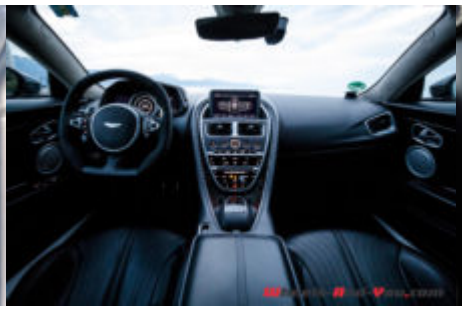
Les longues portes laissent imaginer une manipulation fastidieuse mais il n'en est rien. Grâce à un système ingénieux, l'effort sur les portières reste minimal et en plus, la porte reste déployée où on veut, pas de ressort avec plusieurs crans. C'est agréable et vraiment pratique dans la vie de tous les jours ou dans des parkings un peu étroits.

Une fois installé dans le siège, les modifications sautent aux yeux. Fini le petit écran ridicule et le LCD des années 80. La marque a procédé à un accord avec Mercedes et c'est cette dernière qui fournit l'instrumentation et certaines commandes. Même si ces éléments ne sont pas de la dernière génération, ils offrent un bond incomparable vis-à-vis de l'ancienne génération. Qualité, visibilité, ergonomie, tout à fait un saut de 20 ans et c'était le moment. Idem pour le très beau volant cuir/alcantara (option à CHF 2'417.-) qui évolue encore vers une forme presque carrée et qui s'avère excellent à manipuler.

Pour le reste, la qualité et l'agencement sont irréprochables même si j'apprécie modérément la finition « Trim Inlay » qui garnit les panneaux de porte et le tableau de bord. Mais c'est une affaire de goût et le design général est toujours aussi réussi avec les mythiques boutons qui pilotent la boîte de vitesse à 8 rapports au milieu de la console centrale. La position de conduite est parfaite et les 20 boutons (ou un peu moins) qui permettent de régler les différents éléments des sièges permettent de trouver le « calage » parfait. Je passe sur les places pour enfant situées à l'arrière…

Enfin, la marque a décidé de sacrifier la microscopique boite à gants. Ce n'est pas trop grave mais malgré la taille de la voiture, les rangements « malins » sont rares. En guise de remplacement, il y a un espace sous l'accoudoir et il est accessible via un bouton et un moteur électrique (absurde). Ça offre un certain volume et deux prises USB pour mettre quelque chose mais franchement, ce n'est

ni très pratique, ni spacieux.

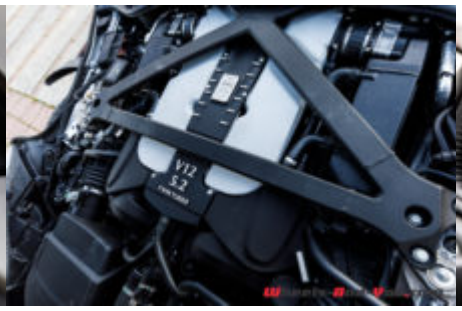



***Sous le capot***

Grosse révolution sous le capot et Aston rejoint les marques qui abandonnent le moteur purement atmosphérique (V8 et V12). En effet, la cylindrée passe de 6 litres à 5.2 litres et le moteur se voit affublé de deux turbocompresseurs.

Bien entendu, la puissance est plus élevée avec 639 ch à 6’500 t/min et le couple passe à 700 Nm dès 1’500 t/min. Toute cette cavalerie est envoyée aux roues arrière uniquement et peu d’espoir de voir débarquer un jour une version à quatre roues motrices car il y a clairement un manque de place.

Enfin, la boîte à 8 rapports automatique promet d’aborder les 120 km/h avec une cadence du moteur qui ne dépassera pas 1’500 t/min. La consommation, pour ceux que ça peut intéresser, se situe à 13.9 litres au 100 km dans une conduite normale… mais outrepasse aisément les 25 litres dans une conduite soutenue.



***Au volant***

Prendre place dans une Aston Martin équipée d'un V12 et allumer le moteur reste une expérience à part. Le démarrage via le bouton central crache un son rauque et soutenu qui annonce à tout l'entourage que les chevaux sous le capot ne sont pas là pour réaliser une petite balade au pas ou un trot. Mais la marque a pensé à nos chers voisins : au lieu d'appuyer rapidement sur le bouton start/stop pour démarrer, le conducteur peut également presser sur le même bouton pendant deux secondes et le moteur démarrera avec un son plus discret. On n'arrête pas le progrès…

Étonnement, en mode automatique, la voiture se veut très silencieuse et discrète, mais dès que je sélectionne le mode Sport ou Sport+ au travers d'un bouton sur le volant, les soupapes de la ligne d'échappement s'ouvrent. A ce stade, c'est un peu comme si le ténor avait enlevé son bâillon et s'exprimait sur l'ensemble des vocalises. Autre bouton utile sur le volant, le réglage des suspensions là aussi en trois modes.

Je m'engage sur l'autoroute et le premier élément qui m'impressionne une fois arriver à 120 km/h, c'est le silence. Le double vitrage et l'engin qui plafonne à 1'500 t/min en 8ème permettent de se sentir dans une voiture silencieuse et confortable. Grâce aux multiples réglages, les sièges offrent un excellent confort et un maintien remarquable. Idem pour la sono estampillée Bang & Olufsen et baptisée BeoSound. Elle est équipée de 13 haut-parleurs alimentés par 1'000 watts et il est tout simplement un des meilleurs systèmes qu'il m'ait été donné d'écouter dans une voiture.

Mais assez de platitude et de confort, il est temps d'aborder une de ces petites routes en optant pour le mode Sport et des suspensions « dures ». La direction est extrêmement précise et s'inscrire dans une courbe n'est jamais un problème, y compris lors d'enchaînements rapides. Idem du point de vue du freinage, les disques carbone-céramique de 400mm à l'avant et 360mm à l'arrière sont doux pour les freinages légers et mordant quand l'attaque est plus franche.

Les virages défilent et la première alerte intervient sur le tableau de bord… je n'ai rien ressenti mais le Traction Control veille. Je veux en avoir le cœur net et j'abuse de l'accélérateur lors d'une sortie de virage assez large et là, comme si ma mère était assise l'arrière, je sens un coup dans le siège au même moment que

le tableau de bord se met à scintiller de mille feux. Malgré le Positive Torque Control et le Dynamic Torque Vectoring, passer tous les 639 ch et 700 Nm sur les seules roues arrière revêt un peu de l'optimisme en cette fin octobre. Pourtant, la voiture est montée avec les gommes Bridgestone Potenza en version S007. Bien entendu, cette dénomination vous donne le droit de vous tuer si vous débranchez toutes les assistances.

Personnellement, à défaut peut être de ne pas pouvoir amener les pneus à la bonne température, j'ai l'impression que les 295/35R20 sont un peu court pour faire passer toute la cavalerie sans que l'électronique s'en mêle. Reste donc à trouver le bon équilibre en sortie de virage entre le volant qui revient à midi et la pression exercée sur l'accélérateur. Nul doute que l'exercice doit être grisant sur un circuit avec de la marge mais sur route ouverte et avec parfois de la pluie, je trouve cela un peu frustrant.

Au fil des jours, je m'habitue à ce manège et malheureusement je ne peux jamais vraiment écraser la pédale d'accélérateur à l'exception de quelques lignes droites. La poussée est constante et le passage des vitesses est effectué dans un battement de cils pendant que le moteur hurle toute sa rage. Bien entendu, mon permis s'est déjà envolé et la case prison se profile à l'horizon.

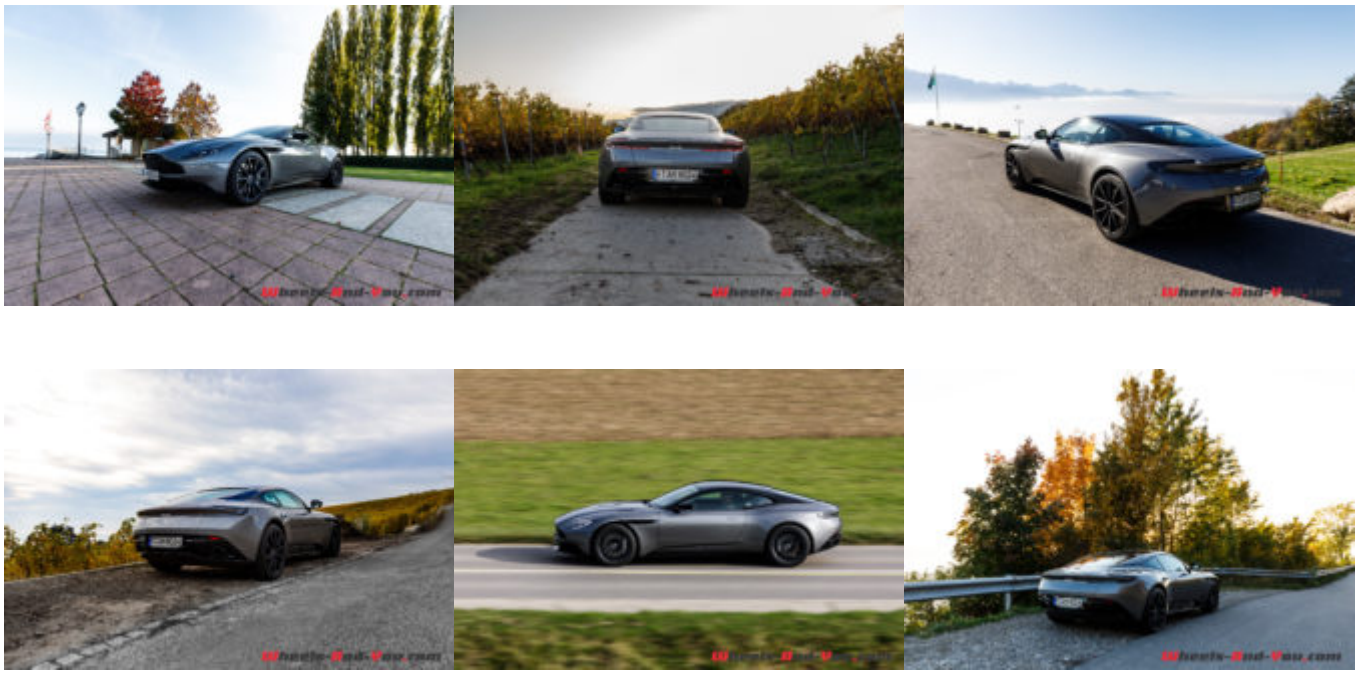
***Verdict***

Vous l'aurez compris, l'expérience est enivrante et indépendamment des progrès

réalisés sur cette version AMR, je trouve tout de même difficile de faire passer toute la cavalerie sur les roues arrière et ce malgré toute l'électronique embarquée. C'est un peu comme si cette version venait gommer certains défauts ou manquements de la première génération.

Mais il faut être clair, j'adore cette DB11 AMR et même si le coffre ne permet pas d'embarquer plus que deux petites valises du type « cabine », le plaisir à bord est tout simplement dantesque, même dans les bouchons avec cette superbe sono ! La version AMR est de facto la nouvelle DB11 V12 avec des évolutions mineures : 30 ch de plus, la barre antiroulis avant gagne 0.5mm en épaisseur et quelques modifications des suspensions (10% plus fermes) et chaque jante gagne 3.5 kg ce qui, globalement, améliore une GT bien née.

Ceci dit, je suis certain que d'autres voitures avec un prix plus attractif font mieux sur un circuit mais voilà, les émotions et le plaisir de conduite ne se mesurent ni avec un chrono, ni avec des algorithmes. Dans la vraie vie, les badauds dans la rue ne s'y trompent pas : jeunes et moins jeunes regardent cette voiture avec une certaine admiration. Dans un monde de plus en plus clivé entre les pros et antis voiture, nous assistons probablement aux derniers modèles 100% thermiques commercialisés avec une cavalerie insensée. Peu importe, pour les chanceux qui peuvent s'offrir ce type de véhicule, le plaisir restera intact pour des décennies.



**Prix et options – Aston Martin DB11 AMR**

**Prix de base : CHF 252’082.-**

**20″ Forged AMR Wheel – Textured Black Non DT : CHF 802.-**

**Brake Calipers – Grey Painted : CHF 1’649.-**

**Headrest – AMR Embroidery Galena Silver : CHF 474.-**

**Stitching – Contrast : CHF 661.-**

**Floor Mats – Heavy Pile : CHF 802.-**

**Seating – Celestial Perforation : CHF 802.-**

**Seating – Powered Seat Bolster Adjustment : CHF 802.-**

**Seating – Heated and Ventilated (Front) : CHF 1’651.-**

**Steering Wheel – Sports Black Leather/Alcantara : CHF 2’417.-**

**Trim Inlay – Satin Chopped Carbon Fibre : CHF 4’038.-**

**First Aid Kit : CHF 152.-**

**Umbrella : CHF 311.-**

**Passenger Isofix : CHF 311.-**

**Contemporary Pack : CHF 4’778.-**

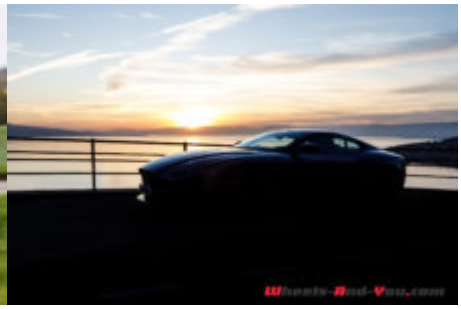
**Technology Pack+ : CHF 9’685.-**

**Prix TOTAL : CHF 281’417.-**

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

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe GmbH pour le prêt de cette Aston Martin DB11 AMR, ainsi qu'au garage Aston Martin Geneva / Pegasus Automotive Group à Nyon pour leur soutien logistique.

Merci également à PR & co et bw.event pour leur collaboration.



**<u>A lire aussi</u>**

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 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

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

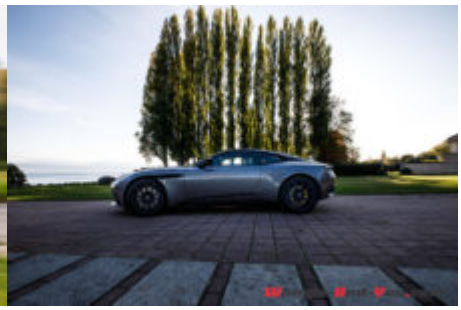
Nouvelle collaboration entre Aston Martin et Zagato

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



Wheels-And-Vou.com

AMR

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com