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

Après 12 années d'activité du modèle, Aston Martin décide de remplacer la vénérable DB9 par une nouvelle génération, toujours plus technologique et sportive, portant le nom de DB11 (la DB10 étant le concept-car imaginé pour le film 007 "Spectre"). Comme toute bonne GT qui se respecte, cette nouvelle mouture est inaugurée dans une version Coupé, tandis qu'arrive une année après la déclinaison cabriolet. C'est cette variante que nous avons la chance de tester.



- V8, biturbo, essence, 3'982 cm^3
- 503 ch à 6'000 t/min
- 675 Nm de 2'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 300 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'770 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'739 x 2'060 x 1'279
- Conso. mesurée : 16.04 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 265 g/km (G)
- dès CHF 229'888.-,mod. essayé: CHF 292'364.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

L'ère « DB11 » représente pour Aston Martin bien plus qu'une simple nouvelle génération. En effet, en 2016, au moment du lancement du Coupé V12, le constructeur arrive à sa sixième année consécutive de pertes, amenant le déficit de l'entreprise à 162,8 millions de livres sterling. L'enjeu est donc de taille : la marque doit éviter de souffrir d'un déficit d'image, optimiser sa production et ramener à la hausse les ventes. Avant de mettre les mains sur la Volante, je commence par me demander : ce modèle porte-t-il les stigmates d'un développement réalisé dans la douleur ? Et si Aston Martin n'incarnait plus le prestige et le raffinement, valeurs si intimement liées à la marque ?







A l'extérieur

Indiscutablement, dès le premier coup d'œil, je trouve cette DB11 magnifique. Au fond de moi, j'ai ce ressenti très particulier : les proportions sont justes, les lignes efficaces, le dessin équilibré. Rien ne dissone, rien ne perturbe la contemplation. Cartésien dans l'âme, je cherche l'explication et finis par la trouver. Marek Reichman, responsable en chef du design pour le constructeur britannique, a poursuivi avec la DB11 ce qui a été commencé avec la DB9 : un dessin axé sur le nombre d'or, phi, utilisant au maximum le jeu des divines proportions. Le résultat est selon moi splendide.

La face avant se modernise, s'affine, gagne timidement en caractère, mais garde l'élégance typique du constructeur britannique. La calandre tient là une place

royale, géante et évocatrice. Le capot est davantage dessiné, plus sculpté et intègre totalement les projecteurs qui gagnent en longueur.

La vraie nouveauté stylistique se situe à l'arrière. Si l'on retrouve les phares en forme de pinces comme sur la DB9, le dessin est radicalement différent. Tout est ici finesse, s'intégrant à la forme globale de la poupe. Cette dernière est pleine de détails, très ciselée, avec une ligne supérieure de bouclier haute. J'apprécie particulièrement la ligne de fuite du coffre, légèrement bombée et faiblement plongeante.

Sur les flancs, l'ajout du winglet « Curlicue », dans la continuité de l'arche de roue avant, est une belle nouveauté, joli trait d'union entre les lignes de capot et la ligne de ceinture fuyant vers l'aile musclée de l'arrière. Les jantes 20 pouces à rayon en Y parachèvent le tout, dans le plein esprit de délicatesse.

A noter que notre modèle d'essai est bien doté en finitions diverses et variées, tels que le « Gloss Black » appliqué sur le splitter, le diffuseur et les jupes, les étriers peints en noir ou encore la touche « Black » porté aux sorties d'air du capot. En la matière, la liste des possibilités est longue : 27 couleurs de carrosserie, 8 couleurs de toit rétractable et des dizaines d'éléments à customiser ça et là. Chacun y trouvera son compte.













A l'intérieur

Pour être parfaitement franc, je ne suis pas un grand fan de la configuration proposée ici, sûrement trop marine pour moi. Il demeure qu'elle est représentative de la grande force d'Aston Martin, force qui constitue un des tout premiers arguments qui fait craquer pour ce type de voiture : la personnalisation. Comme à l'extérieur, l'habitacle se pare de combinaisons de couleurs pouvant convenir à quiconque, pourvu que vous optiez pour le cuir « Caithness ». En choisissant l'option d'environnement « Q-Split », soit un habitacle bi ton, ce ne sont pas moins de 780 combinaisons qui sont offertes à la configuration (et 22'620 possibilités si on compte les couleurs des surpiqures !). L'option la plus exclusive, le cuir Balmoral, étant plus délicat, il ne se décline qu'en couleur majeure rouge ou noire.

Au-delà des folies possibles à la personnalisation, l'environnement offert par la Volante est de très grande qualité, procurant un confort exemplaire. Les assises épousent toutes les formes, du type déménageur polonais à la frêle gymnaste russe. Elles se montrent enveloppantes sans être étouffantes, une prouesse rendue possibles grâce aux 16 réglages électriques des sièges. La position de conduite est grandement modulable et on finit immanquablement par trouver la position idéale. La vision sur les flancs et vers l'avant ne souffre d'aucun défaut. C'est une autre histoire en ce qui concerne l'arrière. Capote rabattue, la lucarne est anecdotique et ne permet de voir que le strict minimum.

La disposition générale des fonctionnalités est, dans l'absolu, très bonne. La

console réunit de manière dense toutes les commandes, pour la plupart tactiles. Le volant multifonction est très bien pensé et intègre de façon optimale les changements de modes des suspensions et de la cartographie moteur. On a ainsi à portée de pouces la possibilité de jouer de manière dissociée avec la rigidité des amortisseurs ou avec la nervosité du groupe motopropulseur. L'infodivertissement vient tout droit de chez Mercedes. Il y a peu de choses à dire sur ce dernier, tant il est efficace et rapide.

Sans surprise, la Volante est une 2+2, voire une 2+(2×0.5) ! La place réservée à l'arrière est extrêmement limitée, même pour des enfants. En bon père que je suis, plein d'amour et de partage, j'ai l'audace d'y installer un siège-enfant pour amener mon fils pour une brève balade. Mal m'en prend ! Si l'arrière doit servir à quelque chose, c'est pour être une extension du coffre qui, lui aussi, concourt dans la catégorie « pocket ». Une valise taille cabine engouffrée non sans mal et un sac à dos, au revoir Madame, Monsieur, il n'y a plus de place !







Sous le capot

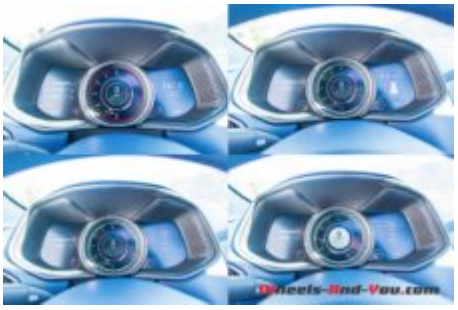
La DB11 Volante ne propose pour moteur que l'unique bloc 4 litres biturbo de Mercedes-AMG, développant 503 chevaux à 6'000 t/min et 675 Nm de couple sur une plage allant de 2'000 à 6'000 t/min. Si la puissance est logiquement moindre que celle produite par le V12, le poids gagné sur ce dernier est notable : 115 kg d'allègement. Par ailleurs la différence de poids entre une DB11 V8 Coupé et la V8 Volante est de 110 kg en défaveur de la décapotable, la faute aux composants de rigidification de châssis. C'est d'ailleurs pour une question de masse qu'Aston

Martin se résigne pour le moment à ne pas doter la décapotable du V12, mais les choses devraient peut-être changer prochainement…

Niveau transmission, on retrouve une boîte automatique à 8 rapports avec fonction « shift-by-wire », montée en position centrale arrière, une configuration qui influe favorablement sur la répartition des masses. Ainsi la Volante affiche une répartition des masses avant/arrière de 47/53, une spécificité assez rare pour être soulignée.

Ce groupe motopropulseur est naturellement modulable électroniquement, tout comme les suspensions qui sont ici actives. Les deux entités peuvent être indépendamment placées sur les modes « GT », « Sport » et « Sport+ ». Côté freins, la belle embarque des disques acier 2-pièces ventilés de 400 mm avec étriers à 6 pistons à l'avant, et des disques en acier coulé de 360 mm avec étriers 4 pistons à l'arrière.







Au volant

Il me faut un petit moment avant de me décider à m'installer dans cette Volante. L'allure impressionne toujours un peu et j'aime, à titre personnel, me perdre dans les détails extérieurs avant de prendre le contrôle de la machine. La journée est belle, le ciel dégagé de tout nuage et, malgré une légère fraîcheur, je ne peux m'empêcher d'actionner le retrait du toit. Quitte à tester une décapotable, autant jouer le jeu d'entrée.

La première chose qui me saisit, c'est le réel confort qui opère même capote rabattue. Les sièges chauffants contrecarrent tous frissons, le pare-brise renvoie le vent bien au-dessus de la tête, le système audio Bang & Olufsen diffuse un excellent son malgré un environnement bien moins calme qu'un habitacle fermé. Néanmoins, les principales notes qui m'intéressent sont celles prodigué par le V8 allemand accordé par les Britanniques. Sa sonorité au démarrage est rauque, intense, sans verser dans le « show-off ». En roulant, il sait se faire entendre lors des poussées franches.

Qui dit GT décapotable dit invitation à la balade, à la recherche de routes parfaites, pleines de virages, de dénivelés, de ces routes qui autorisent la flânerie mais aussi un peu de vigueur dans la conduite, pour passer au grill la DB11 Volante et me faire une idée sur ce châssis. C'est sans grande surprise donc que je planifie une virée de 300 kilomètres dans des méandres alpins.

En milieu urbain, la belle se montre docile et tranquille. Réglée en mode « GT », tant niveau moteur que suspensions, la belle anglaise est vraiment facile. Les imperfections de la route sont très bien filtrées, l'amortissement est si souple que j'en viens à passer en mode « Sport » assez rapidement. C'est une question de goût, j'en convient aisément, il demeure que je préfère la rigidité mesurée de ce mode. Le rayon de braquage n'est pas du tout son atout premier, j'évite donc très rapidement les grandes manœuvres. Je ne m'éterniserai pas sur les fantastiques aptitudes de la Volante en croisière. Elle glisse sur le bitume et avaler les kilomètres se fait avec une sérénité déconcertante. Le V8 s'avère être un d'agrément de conduite très appréciable, autorisant des accélérations immédiates, des reprises sans mollesse, lui-même très bien soutenu par la boîte ZF à 8 rapports.

La première ascension arrive. L'heure pour moi de paramétrer la Volante en « Sport+ » et d'y aller franchement sur la pédale de droite. La mélodie des échappements se libère, le son s'ouvre et tandis que je claque les rapports aux palettes fixes, des clapotements se fond entendre. Et diantre elle chante ! Et quel appui ! Sans délai, je constate que le châssis a été magnifiquement bien rigidifié. Alors que j'augmente la cadence, je ne sens jamais de torsion. Les prises d'appui sont franches, directes, sans bavures. Le train avant est précis et ne sous-vire pas. Je peux ajouter de l'angle au volant, la voiture réagit et plonge encore et encore vers la corde. L'arrière, lui aussi, suit sans faillir, la répartition des masses étant vraiment optimale. Cette voiture me surprend dans son comportement, loin des

GT traditionnelles où le train arrière chasse trop facilement. Kilomètre après kilomètre, ma confiance en la machine grandit, tant son comportement est sain et efficace. Il n'y qu'en de rares occasions que je sens un roulis parasite sur l'essieu postérieur, en sortie de virage, même en mode « Sport+ ». La boîte ne nuit en rien au le plaisir. Les changements de vitesses sont instantanés, même pied au plancher. Sur les grosses décélérations, je me permets même de claquer les rapports à la volée. Je suis définitivement conquis.

La seule petite déception est au niveau du freinage. En la matière, le style est plus orienté confort que performance, cela reste tout de même une GT. Le mordant est un peu tardif, la course très linéaire.













Verdict

A l'instar de la DB11 Coupé, cette Volante surprend : par son design d'abord, qui allie tradition et modernité, par sa qualité générale ensuite, qui apporte un confort de premier plan, par sa sportivité, un cran au-dessus dans l'univers GT.

Si l'influence de Mercedes se fait sentir à l'intérieur, la DB11 Volante demeure une voiture de caractère au charme britannique bien affirmé. C'est un objet de désir, une magnifique mécanique qui se paye, il faut l'avouer, assez cher.

Malgré le marasme des difficultés financières, Aston Martin prouve, avec pareille automobile, que la marque n'est pas morte. Elle n'a jamais été, à vrai dire, aussi vivante.







<u>Prix et options – Aston Martin DB11 V8 Volante</u>

Prix de base : CHF 229'888.-

Finition «Black» du capot : CHF 804.-

Projecteurs arrière fumés : CHF 804.-

Pourtour de pare-brise « Gloss black » : CHF 1'654.-

Etriers de freins peint en noir : CHF 1'654.-

Finition « Black » du capot de toile : CHF 1'654.-

Capote couleur « Contemporary » : CHF 1’948.-

Finition « Gloss black » du splitter, diffuseur et jupes : CHF 2’095.-

Pack extérieur « Dark » : CHF 3’313.-

Couleur extérieure spécial AML : CHF 5’703.-

Jantes 20 pouces forgées à rayon en Y, finition « Gloss black » : CHF 6’620.-

Tapis de coffre, selon la couleur de l’intérieur : CHF 476.-

Sièges brodés avec « Aston Martin wings » : CHF 476.-

Sièges perforés « Celestial » : CHF 804.-

Tapis de sol : CHF 804.-

Réglage motorisé de l’assise de siège : CHF 804.-

Volant «GT Style» chauffé : CHF 804.-

Couleur personnalisée du volant : CHF 804.-

Pack intérieur « Dark Chrome » : CHF 1’654.-

Revêtement du sol couleur «Contemporary » : CHF 1’654.-

Revêtement « Contemporary Rokona » : CHF 1’654.-

Sièges avant chauffés et ventilés : CHF 1’654.-

Sellerie cuir « Contemporary » : CHF 1’948.-

Arrière de siège en frêne Tamo : CHF 2’095.-

Ornements « Brogue » : CHF 2’424.-

Surpiqures « Nexus » : CHF 2’424.-

Ornements incrustés en frêne Tamo : CHF 3’313.-

Parapluie : CHF 311.-

Assistance de parking : CHF 804.-

Déflecteur d’air pour décapotable : CHF 804.-

Contrôle au « Touch Pad » : CHF 804.-

Assistance angles morts : CHF 804.-

Système audio Bang & Olufsen BeoSound : CHF 8’908.-

<u>Prix TOTAL : CHF 292’364.-</u>













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 V8 Volante, 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.



















A lire aussi

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

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-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


KS67 BNF
Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


KS67 GNF
Wheels-And-You.com

