Essai – Aston Martin DBS Superleggera : THE Ultimate GT

Le fleuron de la gamme Aston Martin est passé dans les mains de Wheels And You, je parle bien évidemment de la DBS Superleggera. Voici mes impressions après quelques jours enivrants que j'aurais aimé transformer en plusieurs semaines, mois… voire simplement que ça ne s'arrête jamais.



- V12, biturbo, essence, 5'204 cm^3
- 725 ch à 6'500 t/min
- 900 Nm de 1'800 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 339 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.4 sec.
- Poids : 1'693 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'712 x 2'146 x 1'280
- Conso. mesurée : 17.3 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 285 g/km (G)
- dès CHF 324'144.-,mod. essayé: CHF 392'155.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Yvez Zogheb

Nous l'avions découverte en avant-première il y a une année dans une concession

de Londres, il est temps aujourd'hui d'en prendre le volant. Hasard du calendrier, ça tombe parfaitement bien avec mon agenda. Vous imaginez donc que je ne me suis pas fait prier et je me suis dévoué pour réaliser cet essai.

Remplaçante de la Vanquish, cette DBS Superleggera se veut l'itération ultime de la DB11. Si esthétiquement je la trouvais plutôt réservée lors de ma première rencontre dans un showroom exigu et de surcroit avec une auto noir mat, il en est tout autrement aujourd'hui. Allez, je ne vais pas vous le cacher plus longtemps, j'ai totalement craqué pour la belle anglaise et laissez moi vous expliquer pourquoi.







A l'extérieur

L'immense calandre telle une bouche béante donne le ton, on n'est pas là pour plaisanter, ça affiche une prestance indéniable.

Initialement prévue en gris, notre voiture de test est finalement « Hyper Red », la couleur de lancement, pour mon plus grand plaisir. Bon au moment de la rendre, le concessionnaire Aston Martin Geneva venait de recevoir un exemplaire « Buckinghamshire Green », une teinte du panel Q, le département personalisation de la marque, et là, c'est moi qui suis resté bouche bée !

Enfin, je me contenterai de la rouge ! Cette teinte renforce sa bestialité mais du coup, impossible de passer inaperçu. A cela vous rajoutez le capot nervuré, les différentes ouïes d'aération et l'utilisation sans vergogne de la fibre de carbone

(en option), sans compter les très belles jantes 21 pouces et les quatre sorties d'échappement, vous avez une recette explosive qui fait tourner toutes les têtes.

En fait cette DBS Superleggera est sculpturale, arborant une robe athlétique mais en même temps très élégante qui confirme l'identité du modèle, à savoir une GT ultra performante. De plus, observer la voiture dans la nature confirme que son look est clairement distinct de sa petite sœur, la DB11. Je reste peut-être un peu plus réservé sur la partie arrière sans avoir pour autant la solution qui la rendrait aussi attrayante que l'avant.

Je réalise surtout en écrivant ces lignes qu'il est très difficile de retranscrire le design de cette DBS Superleggera, tant il est envoûtant. A mes yeux c'est une véritable réussite faisant d'elle la plus belle GT disponible actuellement sur le marché.













A l'intérieur

De coutume chez Aston Martin, les portent s'ouvrent légèrement en elytre, ça fait partie du charme. L'habitacle qui s'offre à moi dégage une élégance toute particulière, encore une marque de fabrique typique des voitures de Gaydon.

Je remarque immédiatement les surpiqûres rouges qui habillent avec classe les sièges recouverts de cuir. Je les voyais gris, mais un œil féminin avisé m'a fait remarquer qu'ils sont en fait bleus, « Blue Haze Metallic » pour être précis. Peut-être pas ce que j'aurais choisi, mais il faut admettre que ce n'est pas choquant et ça a le mérite d'être original. Certains éléments de cuir arborent également une finition « Triaxal Quilting » très soignée, mais pour le coup pas vraiment ma tasse de thé. Je note également que le ciel de toit est lui aussi capitonné de cuir, c'est vraiment du plus bel effet.

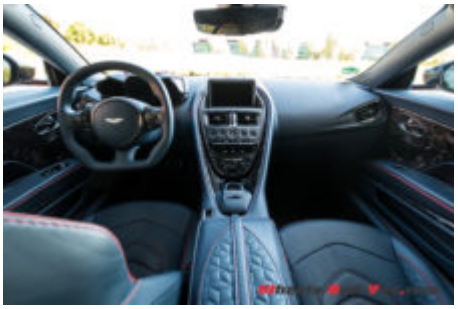
La console centrale et ses contre-portes arborent une finition carbone appelée « Chopped Carbon Fibre » (fibre de carbone forgée) qui est certes bien différente de ce qu'on trouve habituellement dans la production automobile, mais qui ne me plait pas vraiment. Enfin, les goûts et les couleurs, sauf que la quasi totalité de mes passagers pendant cet essai l'ont aussi relevé.

Plus globalement, l'intérieur ne diffère quasiment pas de celui de la DB11 et les évolutions majeures faites sur cette dernière sont bien évidemment toujours de mise dans la DBS. Tout comme mon collègue lors de son essai de la DB11, je suis nostalgique de la présentation d'antan. Notamment les compteurs en opposition et surtout la clé en cristal qu'on insérait dans la planche de bord. Même sentiment pour le système infotainement et ses différents commodos qui proviennent de la banque d'organes Mercedes. Bon il faut savoir vivre avec son temps et le gros avantage c'est que c'est parfaitement fonctionnel, largement plus performant et efficace que le précédent.

Tout comme la DB11, cette DBS Superleggera est une 2+2, mais ne vous

emballez pas, les places arrière serviront plus d'appoint en complément du coffre ou alors pour des jeunes enfants du moment que le passager avant n'est pas trop grand. La malle arrière propose un volume de 270 litres, ça doit toujours suffire pour un week-end à Monaco et d'ailleurs il existe une ligne de bagage spécialement conçue, on aurait tort de s'en priver.







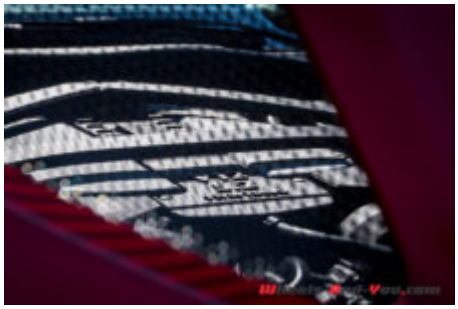
Sous le capot

Caché par le sublime et immense capot, on retrouve dans l'antre de cette DBS un V12 5.2 biturbo qui développe la bagatelle de 725 ch à 6'500 t/min pour un couple camionesque de 900 Nm disponible entre 1'800 et 5'000 t/min ! Alors oui ça fait beaucoup de canassons à gérer, mais c'est surtout le couple qui donne le caractère unique de cette DBS Superleggera. Malgré une base commune avec le V12 de la DB11, vous en conviendrez que là aussi la différence est bien marquée avec un gain de presque 120 ch mais surtout 200 Nm ! En plus, comme mentionné lors de la présentation, la DBS a perdu 72 kg par rapport à sa petite sœur, ce n'est pas négligeable.

Avec une vitesse maximum de 339 km/h et le 0-100 km/h abattu en 3.4 secondes, mais surtout un 80-160 km/h en seulement 4.2 secondes, les performances sont bien évidemment au rendez-vous, même si l'anglaise ne se profile pas comme une sportive pure et dure. L'accent est mis sur le Grand Tourisme avec une motorisation qui allie douceur et diabolisme. Cette mécanique est associée à une excellente boite automatique ZF 8 rapports dont les spécificités ont été spécialement ajustées pour la DBS. Les vocalises sont à la hauteur des attentes,

surtout en mode Sport+, je n'en espérais pas moins.

Est-il vraiment nécessaire de parler consommation ? Bon d'accord, juste un mot… en mixte, le constructeur annonce 12.4 l/100km, pour ma part j'ai mesuré une moyenne de 17.3 l/100km alors que l'ordinateur en affichait environ 1 litre de moins. Franchement rien à redire tant le plaisir distillé en contrepartie est immense. Surtout qu'en faisant un trajet « daily » entre Genève et Nyon, la valeur au tableau de bord était de seulement 11 l/100km, laissant présager du politiquement correct, ou presque, sur un long parcours ou lors d'une utilisation quotidienne.







Au volant

Confortablement et parfaitement installé aux commandes, j'aborde les premiers kilomètres avec une légère appréhension. Le large et long capot nécessite un petit temps d'adaptation, mais je m'y fais plutôt rapidement.

Tout de suite, je constate l'excellent agrément de conduite. Gentiment, je me laisse tenter par la pédale de droite et je réalise que, malgré son élégance, cette Aston est une véritable bête qui ne demande qu'à rugir. Après quelques kilomètres arrive l'effet « raison » qui me fait dire que c'est inexploitable sur route, que finalement ce n'est pas utile, etc… en gros ce que je ressens souvent lorsque j'essaie ces sportives hyper puissantes de la production actuelle. Selon moi, elles ont perdu une partie de leur âme au profit d'une possible utilisation par Monsieur ou Madame tout le monde. Blasé me direz-vous ? Oui peut-être un peu…

mais attendez un peu, car au final la donne n'est pas la même avec cette DBS Superleggera.

En effet, l'anglaise ne se laisse pas apprivoiser si facilement et, à l'instar de la Morgan 3 Wheeler, certes dans un tout autre registre, c'est en avalant les kilomètres que je commence à être de plus en plus charmé. Pas seulement par sa bestialité, mais par tout ce que peut procurer la conduite de cette DBS.

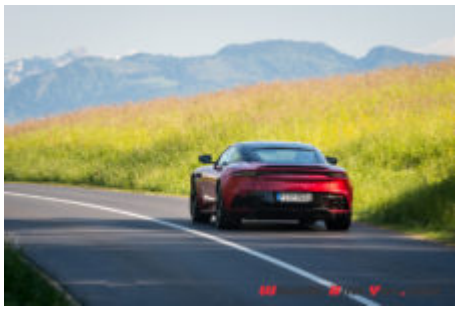
Tout d'abord, parfaitement exploitable au quotidien, elle offre un confort exceptionnel, comme sait le faire une Continental GT et qui nous fait regretter que notre destination ne soit pas à un millier de kilomètre plus loin. L'amortissement est excellent, le comportement routier aussi, c'est un vrai régal. Puis vient le moment de basculer en mode Sport, puis Sport+ et là, si au premier abord on a le sentiment de simplement conduire une voiture très très puissante, il y a bien plus à disposition. La DBS Superleggera s'affirme et démontre que malgré les assistances à la conduite, elle a bien l'intention de laisser s'exprimer son tempérament. Son train arrière se dandine et de là commence le jeu de la découverte. J'augmente le rythme, je suis plus franc avec les commandes et en retour la DBS me confirme qu'elle a bien une âme, mais qu'il faut la mériter.

Pour rappel, les modes Confort, Sport et Sport+ agissent de manière distincte sur la suspension et sur la cartographie, de quoi contenter chacune de vos envies en fonction de votre trajet.

N'étant de loin pas pilote, je reste très humble face à tant de potentiel. Tel le chant d'une sirène, il peut s'avérer dangereux d'y succomber et pas seulement pour mon permis. Rassurez-vous, la DBS n'est pas traîtresse pour autant et comme je le disais au préalable, elle s'utilise parfaitement de manière civilisée. C'est tout là l'excellence de l'auto, elle allie la véritable GT et un caractère endiablé.













Verdict

Toute bonne chose à une fin et il faut bien rendre cette DBS Superleggera, mais ça faisait longtemps qu'une voiture moderne ne m'avait pas autant fasciné. Je félicite Aston Martin d'avoir conçu une telle auto qui se profile parfaitement comme le porte-drapeau de la marque. A noter que la DBS se décline également en version découvrable, Volante pour les intimes, ça promet des sensations supplémentaires, mais à ce niveau de performance, je reste un adepte de la déclinaison Coupé.

Bon, un rapide coup d'œil au tarif calme très vite mes envies. Avec un prix de base de CHF 324'144.-, il est bien clair que ce n'est pas à la portée de toutes les bourses. Surtout que si, comme pour notre voiture d'essai, vous vous lâchez dans la liste des options, notamment celles du département « Q », ça va vite faire exploser l'addition.

En terme de concurrence, on peut imaginer la Bentley Continental GT, mais clairement il faudra attendre une version Speed, voire carrément Supersport,

pour espérer autant de caractère et encore, je pense que ça ne suffira pas. Donc, je ne vois que la Ferrari 812 Superfast qui joue sur le même tableau. N'ayant pas eu l'occasion de la conduire, difficile de véritablement juger. Mais sur ma simple appréciation des deux marques, et je vous garanti que je les affectionne tout particulièrement, mon cœur ira à l'anglaise pour sa robe bien plus élégante à mes yeux.













<u>Prix et options – Aston Martin DBS Superleggera</u>

Prix de base : CHF 324'144.-

Rear Lamps – Smoked : CHF 825.-

Brake Calipers – Grey Painted : CHF 1697.-

Mirror Caps – Q 2×2 Twill Carbon – Tinted Gloss Black : CHF 2’151.-

Underbonnet – Q Jewellery Pack – Gold : CHF 2’488.-

Exterior Pack – Q 2×2 Twill Carbon – Tinted Gloss Black : CHF 4’156.-

Roof Strake – Q 2×2 Twill Carbon – Tinted Gloss Black : CHF 4’156.-

Wheels – 21″ Forged ‘Y’ Spoke – Satin Black/Gloss Black : CHF 4’156.-

Roof – Q 2×2 Twill Carbon – Tinted Gloss Black : CHF 7’442.-

Paint – AML Special « Hyper Red » : CHF 5’853.-

Boot Carpet – Matched to Cabin Carpet : CHF 488.-

Seatbelts – Spicy Red : CHF 680.-

Perforation – DBS Placed Perforation : CHF 825.-

Seat Detailing – Embroidery – Aston Martin Wings : CHF 825.-

Steering Wheel – Additional Colour Keyed Charge : CHF 825.-

Headlining – Contemporary Alcantara : CHF 1’697.-

Cabin Carpet – Contemporary Colour (720 gsm) : CHF 1’697.-

Welt – Contrast : CHF 2’488.-

Trim Detailing – Triaxal Quilting : CHF 3’400.-

Trim Inlay – Chopped Carbon Fibre – Satin : CHF 4’156.-

Leather – Special/Metallic « Blue Haze Metallic » : CHF 5’853.-

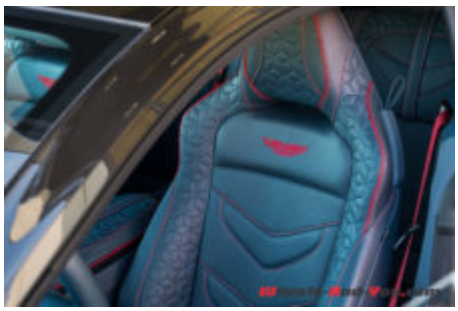
Convenience – Garage Door Opener : CHF 488.-

Seating – Powered Seat Bolster Adjustment : CHF 825.-

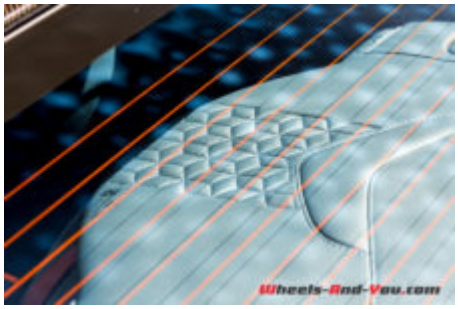
Seating – Heated & Ventilated (Front) : CHF 1’697.-

Infotainment – Bang & Olufsen BeoSound Audio : CHF 9’143.-

Prix TOTAL : CHF 392’155.-







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 DBS Superleggera, 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 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 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












F AM 8016






Wheels-And-You.com