Essai – Aston Martin DBS Superleggera Volante : L’ultime hyper GT en version découvrable

Traditionnellement présentée en primeur en coupé, la DBS Superleggera dans sa version cabriolet « Volante » a été dévoilée au printemps de l’année dernière et Wheels And You a eu l’occasion d’en prendre le volant dernièrement, peu après son arrivée en concession.



- 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 : 340 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1’699 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’712 x 1’968 x 1’280
- Conso. mesurée : 20.2 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 285 g/km (G)
- dès CHF 336’361.-,mod. essayé: CHF 422’186.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Nous vous avions déjà essayé la DBS Superleggera Coupé il y a quelques temps, une véritable dévoreuse de bitume aux performances époustouflantes. Nous nous devions de la comparer à la toute récente déclinaison « Volante » mariant les mêmes performances hors normes au plaisir de rouler cheveux au vent.



A l'extérieur

Alors que je découvre ce pur cabriolet dans le showroom de la concession, le moins que je puisse dire, c'est que le design est aussi abouti et réussi que pour le coupé. De trois quarts avant, je retrouve le style d'un roadster anglais traditionnel doté d'une agressivité presque inégalée !

Immense calandre nid d'abeilles signature de la marque, entrées d'air supplémentaires sur les côtés du spoiler, splendide lame carbone, larges ouvertures sur le capot nervuré, bas de caisse proéminents et ailes arrière généreusement élargies… Quelle prestance, quelle sportivité ! De toute les Aston modernes, dès sa sortie, ce design râblé est celui que je préfère. On peine presque à retrouver la DB11 dont la DBS Superleggera est une évolution.

L'avant est tellement agressif qu'en comparaison elle semble plutôt sage de derrière, malgré des ailes imposantes. C'est peut-être de l'arrière que la filiation avec la DB11 est la plus évidente puisqu'il reprend les feux de cette dernière. Quant au profil, capoté ou ouvert, il est tout simplement sublime et, avec le toit

fermé, je trouve la Volante presque plus agressive encore que le coupé.

Les dimensions sont proches de celle de la DB11 : 4,712 m de longueur pour 1,968 m de largeur et seulement 1,280 m de hauteur campés sur de splendide roue 21'' chaussées de 265/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière. Jamais un roadster anglais n'a eu pareille allure ! Si le poids de 1'699 kg ne rivalise pas avec les hyper-sportives, il demeure toutefois contenu pour une auto de cette taille motorisée par un V12.



A l'intérieur

L'intérieur n'est pas en reste, avec une de ces selleries qui participe à la réputation de la marque. Sur la voiture mise à disposition par Aston Martin Europe, le combo cuir noir et surpiqûres oranges est du meilleur goût. De plus, avec l'option full carbone, tous les éléments en plastique sont remplacés par un véritable carbone autoclavé, ajoutant une note de sportivité du plus bel effet.

L'assise très basse offre une position plutôt allongée parmi les plus confortables qu'il m'ait été donné de tester. Le volant peut être suffisamment reculé pour que je sois parfaitement installé et les palettes de commande de boîte fixes offrent une ergonomie parfaite. La casquette de compteur propose, comme sur la DB11, trois écrans. Celui au centre, circulaire, affiche le compte-tours dont la présentation change selon le mode de conduite adopté alors que, de part et d'autre, je peux choisir une quantité d'affichages sur le paramétrage de la voiture et

l’infotainment. Point de levier de commande de transmission comme traditionnellement sur les Aston Martin mais 4 boutons pour sélectionner le statut de la boîte : P, R, N et D. Au centre, le bouton de mise en route cristal qui remplace la fameuse clé en cristal depuis l’arrivée de la DB11.

Cette DBS Superleggera Volante est une 2+2 ; elle propose donc deux petits sièges à l’arrière qui, s’ils ne pourront accueillir un adulte que pour un court trajet, s’avèrent parfaitement utilisables pour des enfants jusqu’à environ 1,4 m. Ils permettent aussi d’y transporter les bagages qui ne rentrent pas dans le coffre au volume limité par l’espace destinée à l’ouverture de la capote.



Sous le capot

On retrouve le fameux V12 5.2, suralimenté par deux turbocompresseurs, qui équipe la DB11, mais ce dernier est largement retravaillé par les ingénieurs motoristes de la marque pour gagner en couple et en puissance. Il délivre ici la bagatelle de 725 ch (533 kW) à 6’500 t/min et un couple ahurissant de 900 Nm

entre 1’800 et 5’000 t/min. Les ratios atteignent ainsi 139 ch/l et 173 Nm/l, ou encore 2.7 kg/ch, de quoi décoiffer sévère !

Comme sur sa petite sœur, la transmission est assurée par une boîte automatique à convertisseur et mode séquentiel 8 vitesses qui envoie la puissance au seul essieu arrière multi-bras et pont autobloquant.

Les grosses jantes laissent suffisamment de place aux énormes disques carbone-céramique de 410 mm à l’AV et 360 mm à l’AR pincés par des étriers fixes 6 pistons devant et 4 pistons derrière.

Je mesure une moyenne de 20.2 l/100 km sur l’ensemble de mon essai durant lequel je ne ménage pas la bête (consommation annoncée en conduite sportive : 20.9 l/100 km), avec même un plein à 14.1 l/100 km, ce qui démontre qu’en roulant tranquillement, la consommation mixte normalisée de 12.7 l/100 km n’est pas si loin. Reste qu’avec un tel engin, il m’est difficile de me cantonner à une conduite pépère…



Au volant

S’installer dans une Aston Martin me procure toujours une émotion particulière tant le mixe parfait de luxe à l’anglaise et de sportivité est abouti. La DBS Superleggera ne fait que renforcer cette sensation. Dès le V12 en marche, je comprends que l’essai va être des plus grisants ! Le bruit n’a pas grand-chose à voir avec celui d’une DB11, faisant honneur à la troisième lettre de son sigle, S comme « Sport ».

Première surprise, le moteur, bien que largement retravaillé, reste d’une docilité parfaite. Avec le couple camionnesque qu’il délivre, le roulage tranquille est d’une quiétude parfaite et permet de flâner en profitant d’une souplesse d’utilisation des plus agréables. Les suspensions pilotées en mode GT s’avèrent très confortables, bien que la voiture vire à plat, alors que la boîte en mode

automatique sait se faire oublier par une complète douceur et des rétrogradages idéalement paramétrés.

Mais une fois le mode Sport ou, plus encore, Sport+ sélectionné, la voiture change du tout au tout. La moindre pression sur l'accélérateur me colle au siège et la poussée des turbos semble ne jamais vouloir faiblir, relayée par des changements de rapport instantanés à chaque action sur une palette. Malgré la très performante monte pneumatique, les 900 Nm mettent à mal la motricité et l'électronique intervient même sur sol sec sur les trois premiers rapports au moins, parfois même sur le quatrième, sans pour autant brimer le conducteur. En limitant l'assistance de l'ESP au mode Track ou en la supprimant complètement, la conduite se transforme presque en un exercice de domptage d'un fauve en furie ! A chaque sortie de virage, le couple fait glisser l'essieu arrière. Jouissif pour qui maîtrise la conduite d'une propulsion surpuissante mais pour les autres, je recommande de laisser l'ESP jouer les garde-fous car on ne peut se permettre la moindre imprécision ou retard de réaction. Mon seul autre essai dans le cadre de Wheels And You qui m'a procuré des sensations comparables : celui de l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Pour participer à l'ambiance, dès le mode Sport, chaque lever de pied provoque de jouissives pétarades et autres borborygmes sourds. Capote ouverte, rien n'entrave les sons graves et rauques émis par les quatre sorties d'échappement. Et si la température est trop basse, la magnifique capote insonorisée actionnée tout électriquement s'avère très efficace, à tel point qu'elle amortit presque mieux les bruits extérieurs que le toit du Coupé.

Si je devais mentionner un défaut à cette véritable fabrique à plaisir de conduite, je mentionnerais la largeur du montant de pare-brise qui oblige à pencher la tête dans certains virages à gauche pour continuer à voir la voie opposée et les éventuels véhicules y circulant.









Verdict

Autant vous le dire, c'est avec regret que je restitue cette DBS Superleggera Volante au terme de mon test. Elle restera certainement gravée comme un must des essais que je réalise pour Wheels And You depuis pas loin de dix ans. Comparée à la Ferrari 812 GTS, la version découvrable de la 812 Superfast essayée l'automne passé, elle demeure sans doute en retrait quant à la sportivité qu'elle distille et aux performances absolues réalisées sur circuit. Mais elle est la seule à savoir allier ce charme So British, un luxe inégalé pour une auto aussi sportive et des performances qui approchent celles d'une hypercar !

Bon, reste que je ne pourrai jamais m'offrir une telle merveille puisque son premier prix s'élève à CHF 336'361.- sans la moindre option. Si on la souhaite configurée « full carbone » comme notre voiture d'essai, il faut débourser plus de CHF 422'000.- pour accéder à ce roadster sans concurrence.



Prix et options – Aston Martin DBS Superleggera Volante

Prix de base : CHF 336’361.-

Feux arrière fumés : CHF 748.-

Déflecteur d’air (Volante) : CHF 748.-

Peinture Onyx Black : CHF 1’794.-

Coques de rétroviseur carbone vernis : CHF 2’033.-

Pack Diamant dans compartiment moteur : CHF 2’272.-

Etriers de freins peints Vivid Orange : CHF 3’110.-

Lame avant et extracteur carbone verni : CHF 3’827.-

Persiennes de capot carbone : CHF 3’827.-

Grilles latérales carbone : CHF 4’545.-

Finish cuir métallique noir : CHF 5’262.-

Roues 21’’ Lightweight Twinspoke forgées noires : CHF 5’262.-

Montants de parebrise carbone : CHF 6’817.-

Pack Carbone Badge (complet) : CHF 10’525.-

Kit de premiers secours : CHF 144.-

Parapluie avec support : CHF 293.-

Télécommande pour porte de garage : CHF 443.-

Réglage de coussin de siège électrique : CHF 748.-

Perforations Geode : CHF 748.-

Colonne Metallic Black : CHF 748.-

Sièges chauffants et ventilés : CHF 1’555.-

Coutures contrastées Californian Poppy : CHF 2’272.-

Coques de sièges carbone : CHF 3’110.-

Pack Jewellery carbone : CHF 3’110.-

Matelassage Geode : CHF 4’545.-

Volant sport carbone/cuir : CHF 4’545.-

Finitions carbone : CHF 4’545.-

Sono Bang & Olufsen BeoSound : CHF 8’252.-

Prix TOTAL : CHF 422’186.-











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 Volante, ainsi qu'au garage Aston Martin Geneva / Pegasus Automotive Group à Nyon pour leur soutien logistique, ainsi que pour la mise à disposition, dans le cadre de notre shooting photos, de la DBS Superleggera Coupé aux spécifications quasiment identiques de la Volante essayée.

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












A lire aussi

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

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 V12 Speedster

Nouveauté – Aston Martin Vantage Roadster

Avant-première – Aston Martin V12 Speedster

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-You.com

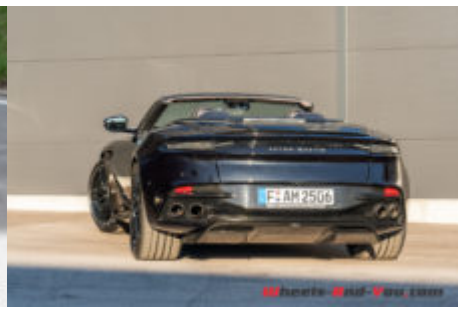
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

F-AH 2506