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

Quelques jours devant moi, une voiture de rêve, l'Aston Martin V8 Vantage S Roadster. Il n'en faut pas plus pour partir à l'assaut des routes mythiques de nos alpes, sur les traces du fameux agent 007, afin de découvrir cette irrésistible Anglaise.



- V8, 4'735 cm^3
- 436 CV à 7'300 t/min
- 490 Nm à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses séquentielle, 7 rap.
- Vitesse maxi : 305 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 1'690 kg
- Conso. mesurée : 21 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 299 g/km (G)
- dès CHF 173'538.-
  modèle essayé : CHF 198'642.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Tony Da Silva, Claude-Alain Ferrière

---

Depuis la première apparition du « petit » coupé Aston Martin, la V8 Vantage,

beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et il y a fort à parier qu'après six ans de bons et loyaux services, nous soyons en présence des ultimes évolutions de ce modèle avant que la firme de Gaydon n'annonce son remplacement. La « Baby Aston », surnom donné lors de son lancement, a vu son V8 évoluer de 4.3 l. à 4.7 l., a été déclinée en version Roadster et plusieurs séries spéciales ont vu le jour, N400, N420, et j'en passe. La gamme s'est aussi étoffée avec l'arrivée d'une grande sœur au tempérament de feu, la V12 Vantage, et tout récemment le légendaire carrossier milanais Zagato a collaboré à la conception de la V12 Zagato qui sera produite en quelques exemplaires, digne hommage au cinquantième anniversaire de la mythique DB4 GT Zagato.

Pour mon essai, j'ai hérité du modèle Vantage S, présenté en mars dernier à l'occasion du Salon de Genève, dans sa déclinaison Roadster. Le programme alléchant des routes qui vont me ramener du Tessin à la Côte Vaudoise promet un terrain de jeu idéal pour une telle voiture.

A l'extérieur

Mardi matin, je prends possession de cette V8 Vantage S Roadster sous le soleil tessinois. Je peux ainsi pleinement contempler la belle anglaise dans sa livrée rouge « Magma » qui, il faut l'admettre, me laisse perplexe au premier coup d'œil. Mon côté anglais aurait préféré le fameux British Racing Green ou le légendaire Almond Green qui habillent avec élégance les voitures de course de la marque, mais ne jouons pas à la fine bouche. Au fil des jours, je m'habituerai à ce coloris intéressant et même s'il n'était pas mon premier choix, force est d'admettre qu'elle est plutôt sexy dans cette livrée. Dans l'ensemble le design n'évolue pas vraiment. En fait, La Vantage S reprend la carrosserie de la V12 Vantage, à l'exception des multiples ouïes en carbone qui envahissent le capot moteur de cette dernière. Indépendamment des jantes 19″ spécifiques et au petit « S » qui complète le logo à l'arrière de la voiture, c'est principalement son spoiler avant avec la lame en fibre de carbone, ses bas de caisse latéraux et le diffuseur arrière lui aussi en carbone qui permettront de différencier la « S » d'une V8 Vantage « normale ». Par rapport à la toute première version, équipée du V8 4.3 l., il y aura aussi les feux arrière translucides pour vous aider, mais depuis 2009, et l'évolution vers le V8 4.7 l., cette touche de modernisme a été appliquée à tous les modèles.

Que dire de plus sur cette ligne exceptionnelle, si ce n'est qu'à mes yeux, la V8 Vantage fait partie des plus belles voitures de la production actuelle, voire LA plus belle. Mon seul bémol ira envers le Roadster, dont la ligne de la capote casse très légèrement l'harmonie esthétique sans faille de cette petite Aston Martin. Certes, une fois décapotée, la visibilité est excellente et je peux ainsi profiter pleinement de la météo estivale sur les belles petites routes du Val Verzasca qui m'amènent au barrage de Contra. Pas de saut à l'élastique pour votre dévoué rédacteur, je préfère laisser cela à Monsieur Bond, et je reprends la route en direction du Saint-Gothard et les Alpes de Suisse centrale.

A l'intérieur

Une fois le toit rabattu, je peux admirer très facilement les magnifiques sièges baquets revêtus de cuir noir avec des surpiqures rouges en totale adéquation avec la teinte extérieure de cette Aston. Sublimée par un « Vantage S » brodé en rouge sur l'appuie-tête, cette assise sera le lieu où je passerai le plus de temps tout au long de ces trois jours. Il y a pire vous en conviendrez, même si ma passagère l'a trouvé relativement ferme et a regretté la quasi impossibilité de réglage de l'inclinaison du dossier. Pour ma part, habitué de ce type d'assise et probablement aussi envoûté par le charme de l'Anglaise, ainsi que par celui de ma compagne bien évidemment, je dois dire que ces petits désagréments ne m'ont pas dérangé. Petite précision : de série, la V8 Vantage S est équipée de sièges standards et ces baquets allégés en carbone sont facturés en sus pour la somme de CHF 6'225.-.

Devant mes yeux, les deux compteurs avec leurs aiguilles respectives en opposition ont eu un effet hypnotisant m'incitant à rester le plus longtemps possible dans cette position. Mes deux mains enveloppent l'épais volant et mes doigts le relâchent uniquement pour attraper les palettes situés derrière. Depuis 2009, la traditionnelle clé de contact a été remplacée par une « simple » télécommande, appelée ECU pour « Emotion Control Unit », dont la partie en cristal intègre le badge ailé de la marque. Il suffit de l'insérer dans l'orifice au centre du tableau de bord pour faire rugir la mécanique. Au moment du démarrage, l'affichage LCD situé au centre des compteurs affiche dorénavant « Pure Aston Martin », et non plus « Power, Beauty & Soul ». Que les amateurs de musique se rassurent, vous n'aurez pas besoin de vous contenter de la symphonie

du V8, le système audio de Bang & Olufsen, disponible en option pour CHF 11’410.-, saura combler les oreilles les plus exigeantes. Inutile de vous préciser que je n’ai pas abusé de cette sono tant l’échappement sport en acier inoxydable m’a ravi. Notre voiture d’essai était aussi équipée du GPS, supplément de CHF 3’720.- à prévoir, qui lui ne m’a pas du tout convaincu. La non-convivialité de l’appareil est indigne d’une Aston Martin et même tout simplement de l’ère technologique dans laquelle nous vivons. Voilà un accessoire que je conseillerais à contrecœur car il me paraît quand même impensable de « planter » un GPS portatif sur le pare-brise de l’anglaise.

Stricte deux places, l’espace intérieur, très élégant tout en étant racé, propose suffisamment d’espace pour les deux occupants. Et si le coffre du Coupé est plutôt généreux, 300 litres, il faudra bien choisir vos bagages pour partir en week-end prolongé avec le Roadster car avec seulement 144 litres, c’est restreint.

Sous le capot

Les images de la sublime DB5 de James Bond dans Goldfinger envahissent mon esprit au moment de ravitailler cette V8 Vantage S à la station-service d’Andermatt. Je profite de ce moment pour analyser l’âme de la voiture, un enivrant V8 4.7 l. à la sonorité rauque et démoniaque, surtout une fois le bouton « sport » activé. La puissance atteint 436 CV au régime maximum de 7’300 t/min pour un couple de 490 Nm à 5’000 t/min. Le gain, 10 CV et 20 Nm, est minime par rapport à la V8 Vantage de base et je pense que les hurlements de la ligne d’échappement en inox, une fois les valves grandes ouvertes, contribuent grandement à la sensation de « plus » avec ce modèle. Attention, il n’y a pas que ça, la mécanique de la V8 Vantage S est couplée à une toute nouvelle boîte manuelle robotisée à sept rapports (six sur la précédente) appelée « Sportshift II ». Les palettes tombent idéalement sous mes doigts et l’utilisation en mode séquentiel, relativement rapide, peut sembler très intéressante si on la compare à la première génération de la « Sportshift ». Toutefois, on est encore loin des standards établis, il y a quelques années, par la boîte F1 de Ferrari ou la SMG de BMW, ces derniers ayant maintenant opté pour la technologie à double embrayage. En mode automatique ça se gâte ; les à-coups se font sentir et dans la circulation intense, vous ne serez pas surpris si l’embrayage patine et surchauffe à votre insu. Bref vous l’aurez compris, je n’ai pas vraiment aimé cette boîte et

j’aurai préféré une bonne vieille boîte manuelle, voire peut-être une boîte automatique comme par exemple celle qui équipe la Rapide récemment essayée. Un passage couvert à flanc de montagne s’ouvre devant moi et en quelques secondes les vocalises du V8 m’auront fait oublier les petits défauts de cette transmission.

Encore quelques chiffres qui fâchent, mais il faut bien en parler. Si le constructeur nous annonce un très optimiste 12.9 l./100km en utilisation mixte, vous pensez bien qu’en arpentant les belles petites routes de Suisse centrale, je n’y suis pas arrivé. En effet, après un peu plus de 600 km parcourus pour relier la Suisse italienne à la Suisse romande, j’ai mesuré une consommation moyenne de 21.0 l/100km. On n’a rien sans rien, il faut bien alimenter les pur-sang anglais qui animent cette Aston Martin.

Au volant

Mon périple continue et avant de rejoindre l’Oberland bernois, je décide d’emprunter le Col de la Furka. Les lacets de la route prise par James Bond à la poursuite d’Auric Goldfinger, dans le film éponyme, avant d’essuyer un tir de Tilly Masterson, me semblent l’endroit idéal pour découvrir les compétences routières de cette Vantage S. Malheureusement la météo clémente du Tessin m’a quitté depuis mon arrivée dans les Alpes et c’est avec une légère appréhension que je m’attaque aux premiers virages. Malgré l’assistance électronique, les 436 CV, bien présents et distribués uniquement sur les roues arrière, font gentiment dériver la belle anglaise lorsque je sollicite brutalement l’accélérateur. Sans avoir besoin de désactiver le contrôle de stabilité, c’est en toute sécurité que je me prends au jeu de ces petites glissades. Les suspensions fermes et le châssis exemplaire de la V8 Vantage me font bondir d’une courbe à l’autre tout en profitant du feulement du V8 qui résonne contre la roche. Oh my gosh, que c’est bon ! Cette version Roadster ne semble pas être désavantagée et la rigidité de la voiture a vraiment bien été conçue. J’arrive en fin d’après-midi à Interlaken, bref passage au Casino Kursaal et je termine la soirée devant une Vodka Martini, au shaker pas à la cuillère bien évidemment. My name is Bond, James Bond !

Le dernier jour, j'aurai la chance de tester cette V8 Vantage S sur des routes sèches que je connais bien. C'est encore plus démoniaque. Super précise et incisive, l'Aston plonge dans les courbes et réagit directement à l'angle donné au volant. Les masses sont très bien réparties, et le feeling négatif constaté par certains essayeurs à propos de la surcharge pondérale de sa grande sœur la V12 Vantage, est ici totalement inexistant. Il semblerait que ce V8 soit LE moteur en symbiose totale avec le châssis de la petite Aston Martin.

Verdict

Inconditionnel de la V8 Vantage depuis son lancement, je ne peux qu'apprécier cette énième déclinaison malgré une boîte séquentielle un peu en retrait de la concurrence. Une Porsche sera plus polyvalente, plus performante probablement, plus raisonnable sûrement, mais elle sera surtout beaucoup plus fade ! Que la Reine se rassure, une Aston Martin reste une Aston Martin et l'élégance des différents modèles en font une valeur sure à mes yeux. Et pas besoin d'être agent secret pour s'en servir, « Q » n'est pas passé par là. Donc si le cœur vous en dit, enfin surtout si vous avez l'accord de votre banquier, allez-y profitez ! Surtout que le jour ponctuant notre essai, je recevais un courrier du constructeur britannique m'informant des nouveaux tarifs pour la Suisse. Le prix de base de la V8 Vantage S Roadster est maintenant de CHF 173'538.- alors qu'il fallait jusque-là débourser au moins CHF 200'292.- pour ce modèle.

<u>Prix et options – Aston Martin V8 Vantage S Roadster</u>

Prix de base : CHF 173'538.-

Couleur carrosserie "Magma Red" – Gamme contemporaine : CHF 1'460.-

Sièges allégés en carbone : CHF 6'225.-

Système Audio BeoSound « Bang & Olufsen » : CHF 11'410.-

GPS avec TMC – Europe : CHF 3'720.-

Wind Deflector : CHF 1’030.-

Capteurs de parking avant : CHF 854.-

Parapluie + Porte parapluie : CHF 405.-

Prix TOTAL : CHF 198’642.-

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

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe pour le prêt de cette V8 Vantage S Roadster.

Merci également au camping Campofelice à Tenero, au Casino Kursaal à Interlaken, à l’aéroport de Saanen, ainsi qu’au pilote et au propriétaire de l’hélicoptère qui nous ont si cordialement accueillis pour nos prises de vues.

A lire aussi

Essai – Aston Martin Rapide : Drive and Let Die

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.


Vantage S
KX60 KLK
GB
W.A.Y.


KX60 KLK


W.A.Y.


mph
KM/H
RPM
X1000
W.A.Y.


lowepro
W.A.Y.


GARAGE AURORA HOTEL
AUTO · SHOP
Bleifrei 95
Diesel
Automat
KX60 KLK
W.A.Y.


4.7
V8
W.A.Y.


KX60 KLK
W.A.Y.


KY60 KLK
W.A.Y.


W.A.Y.


CASINO KURSAAL
KX60 KLK
W.A.Y.


KX60 KLK
W.A.Y.


KX60 KLK


KX60 KLK


ASTON MARTIN
W.A.Y.


W.A.Y.


W.A.Y.


CP