

Essai - Aston Martin DBX : Un SUV de luxe proche de la perfection

Le DBX, premier SUV d'Aston Martin, représente à lui seul une petite révolution, tant l'image de la marque est associée à de belles sportives anglaises. Alors que Ferrari devrait bientôt imiter la démarche, Wheels And You a pu découvrir le DBX sur quelques centaines de kilomètres, essai dont voici mes impressions.



- V8, biturbo, essence, 3'982 cm³
- 550 ch à 6'500 t/min
- 700 Nm à 2'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 291 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 2'245 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'036 x 1'998 x 1'690
- Conso. mesurée : 14.83 l/100 km
- Emissions de CO₂ : 269 g/km (G)
- dès CHF 214'315.-, mod. essayé: CHF 264'427.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

L'annonce par Aston Martin, il y a quelques années, de développer un SUV a créé

beaucoup de réactions auprès des amateurs d'automobile et de cette marque en particulier. Allaient-ils vraiment « s'abaisser » à produire un SUV ? N'était-ce pas là un peu vendre son âme au diable ? Les nouveaux actionnaires allaient-ils sacrifier l'image de la marque à de basiques objectifs de rentabilité ? On a à peu près tout entendu. Pourtant, après sa sortie, il n'est plus guère de voix pour blâmer Aston Martin tant le DBX s'avère une réussite à tous points de vue.

Son arrivée récente sur les routes suisses après un développement relativement long me rend impatient de découvrir ce grand SUV qui annonce des performances de sportive et dont les principaux rivaux sont le Lamborghini Urus, le Maserati Levante Trofeo ou le Porsche Cayenne Turbo plutôt qu'un Bentley Bentayga, plus positionné Grand Tourisme.



A l'extérieur

Dès le premier coup d'œil, et malgré sa stature de gros SUV, aucun doute, le style Aston Martin est perpétré ! Calandre typique de la marque, long capot arrondi avec ouilles de refroidissement ou face arrière qui intègre un bandeau lumineux semblable à celui de la New Vantage, le DBX ne peut dissimuler son origine. Je lui trouve un savant mélange de rondeurs et d'angles vifs, de sobriété et de dynamisme. A vrai dire, malgré des proportions classiques pour son segment, son style le rend immédiatement reconnaissable. Son profil tendu avec de beaux extracteurs d'air derrière les roues avant rappelle les sportives de la marque, alors que l'aileron intégré au capot de malle est peut-être le seul point discutable de son design. Je crois que je l'aurais préféré un peu moins prononcé. Le becquet en haut du pare-brise arrière, parfaitement intégré, peaufine cette réussite.

Mon véhicule de presse est équipé de magnifiques jantes de 22'' chaussant de généreux 285/40 ZR 22 à l'avant et 325/35 ZR 22 à l'arrière, qui laissent découvrir d'énormes étriers de frein jaunes. Autant dire que ça annonce directement la couleur quant aux performances promises ! Et, malgré tout, sa

livrée Arden Green, une couleur plutôt discrète associée au pack extérieur Noir Brillant qui élimine tout élément chromé, lui sied parfaitement. J'aime particulièrement les variations de teinte qu'elle prend selon l'incidence de la lumière.

Avec plus de cinq mètres de longueur et presque deux mètres de large, le DBX est 12 cm plus long qu'un Porsche Cayenne Phase III. Autant dire que c'est un très grand SUV. Pourtant, il paraît assez râblé et bas, malgré sa garde au sol importante et sa hauteur de 1.68 m. Cette garde au sol varie d'ailleurs selon le mode de conduite choisi, en s'abaissant lorsqu'on sélectionne les modes de conduite sportifs, ou s'élevant pour la conduite tout-terrain. Dans le mode Terrain+, elle s'élève même de 12 cm !



A l'intérieur

Là également, aucun doute sur la paternité de l'auto : tous les codes Aston Martin sont bien présents. Cuir pleine fleur du plancher au ciel de toit, console centrale

intégrant les boutons de commande de boîte et le bouton du démarreur, palettes fixes derrière de volant. Je retrouve tout ce que me fait aimer cette marque.

Dans les grandes lignes, le tableau de bord et la console centrale sont ceux de la DBS Superleggera, ce qui n'est pas pour me déplaire puisque j'aime moins le style intérieur plus torturé de la New Vantage. Tout au plus la grosse molette TouchPad centrale ne peut cacher sa provenance allemande, mais son intégration réussie la fait presque oublier. L'ergonomie est excellente malgré l'unique levier de clignotant/essuie-glaces situé à gauche du volant, à la mode américaine.

A l'arrière, la place pour les passagers est généreuse et tout aussi confortable qu'à l'avant, avec notamment des sièges climatisés et chauffants ainsi qu'un réglage de chauffage et de climatisation séparée droite/gauche. Avec 632 litres, le coffre est généreux, volume qui grimpe à plus de 1'500 litres une fois les sièges arrière rabattus. Bien entendu, le traditionnel parapluie de la marque y a sa place.



Sous le capot

Le DBX dispose du même V8 biturbo 4.0 l à injection directe que la New Vantage. Il s'agit à l'origine de V8 AMG retravaillé par la marque de Gaydon et disposé longitudinalement. Alors qu'il développe 510 ch et 685 Nm de couple dans la Vantage, il passe à 550 ch et 700 Nm dans le DBX. Associé à une transmission à quatre roues motrices et une boîte automatique à 9 rapports et convertisseur de couple, ce groupe propulseur est associé aux dernières technologies telles qu'un différentiel central actif, un différentiel arrière électronique à glissement limité, une suspension pneumatique adaptative à chambre, des amortisseurs adaptatifs ou encore un système de contrôle antiroulis actif. Les suspensions avant sont à double triangles superposés alors que le train arrière reçoit un guidage multi-bras.

Fort de ces équipements, et malgré un poids de 2'245 kg, le DBX atteint 100 km/h

en 4.5 sec et la vitesse maximum de 291 km/h, soit 5 km/h plus vite qu'un Porsche Cayenne Turbo Phase III. Il n'y a pas à dire, ça déménage !

Quant à la consommation, donnée pour 14.3 l/100 km en conduite mixte, elle s'élève à 14.83 l/100 km sur l'ensemble de mon essai. Sur une portion alliant autoroutes et routes de campagnes abordées à vitesse raisonnable, je mesure une moyenne de 11.6 l/100 km alors qu'en conditions extrêmes, en testant le potentiel de la bête sur routes sinueuses, l'ordinateur de bord m'indique jusqu'à 27.9 l/100 km.

Relevons que le DBX devrait vraisemblablement bientôt pouvoir profiter d'une hybridation via l'actionnaire Daimler AG qui détient 11.8% de la marque, ce qui lui permettrait d'afficher une consommation sensiblement inférieure à même de réduire les quelques 40'000.- € de malus en France par exemple. Gageons également qu'en cette année où Aston Martin retrouve la Formule 1 avec l'équipe Racing Point, une déclinaison encore plus sportive pourrait être bientôt proposée.



Au volant

En regardant le DBX de l'extérieur, il ne paraît pas si grand tant le dynamisme de ses lignes est harmonieux. Pourtant, la première chose qui me frappe en m'asseyant au volant, c'est son gabarit plutôt imposant. Les importants galbes de ses flancs contribuent à la largeur alors que le grand capot plongeant dissimule bien sa taille. Les caméras 360° m'aident bien à découvrir les dimensions de la bête en manœuvre.

Deuxième point qui ne frappe pas forcément immédiatement, c'est l'impression de rouler moins vite qu'en réalité. Avec la position de conduite haute – SUV oblige – je me fais plusieurs fois surprendre à rouler à 60 km/h alors que je pense être à 50. Heureusement que le régulateur de vitesse est là pour éviter quelques déconvenues avec la maréchaussée.

Ces deux détails évoqués, je suis littéralement emballé par le comportement routier du DBX. Son amortissement est de loin le plus performant de tous les SUV que j'ai eu l'occasion de tester pour Wheels And You, et même bien meilleur que celui de bon nombre de sportives. Malgré le poids conséquent, on ne le ressent pratiquement pas et les mouvements de caisse restent très limités et parfaitement gérés quel que soit le mode de conduite choisi. Pour autant, les transferts de masse demeurent efficaces et, en mode Sport+ qui réduit les assistances dynamiques, le DBX se place en légère dérive dès la fin du freinage, une vigoureuse remise des gaz permettant ensuite d'entretenir la glisse à volonté. C'est juste grisant ! Attention tout de même sur petite route car en le mettant en travers, on ratisse vite une sacrée largeur ! Et le meilleur dans tout ça, c'est que ces propriétés dynamiques ne sont pas proposées au détriment du confort, une autre parmi les particularités Aston Martin. En effet, celui-ci est souverain.

La finition intérieure à la qualité quasi sans pareille et l'odeur caractéristique des cuirs pleine fleur qu'on retrouve dans chaque auto de la marque y participent pleinement. J'aurais certes souhaité une assise du siège pouvant être abaissée un peu plus mais à ce détail prêt, je suis toujours aussi séduit. En faisant abstraction de la hauteur de l'assise, on se croit dans une véritable sportive et, sur petites routes sinueuses, les sensations sont phénoménales. Repassé en mode GT et boîte auto, je me retrouve en une seconde dans un salon roulant parfaitement insonorisé et cosy qui franchit les gendarmes couchés presque sans secousse. Quant aux modes Terrain et Terrain+, ils entraînent un rehaussement de la garde au sol pour le moins impressionnant, augmentant la capacité de franchissement. Sans terrain adapté, je ne suis toutefois pas allé les tester, par respect pour cette belle anglaise.

Côté motorisation, les 700 Nm de couple du V8 biturbo n'ont aucune peine à vous propulser à des vitesses illégales en moins de temps qu'il faut pour l'écrire. Le mode GT est très doux mais réserve une poussée vigoureuse au besoin alors que les modes Sport et Sport+ procurent des sensations grisantes. La boîte automatique à 9 rapports devient manuelle dès la première pression sur l'une des palettes fixes derrière le volant et sa rapidité est excellente sans toutefois rivaliser avec une boîte à double embrayage.

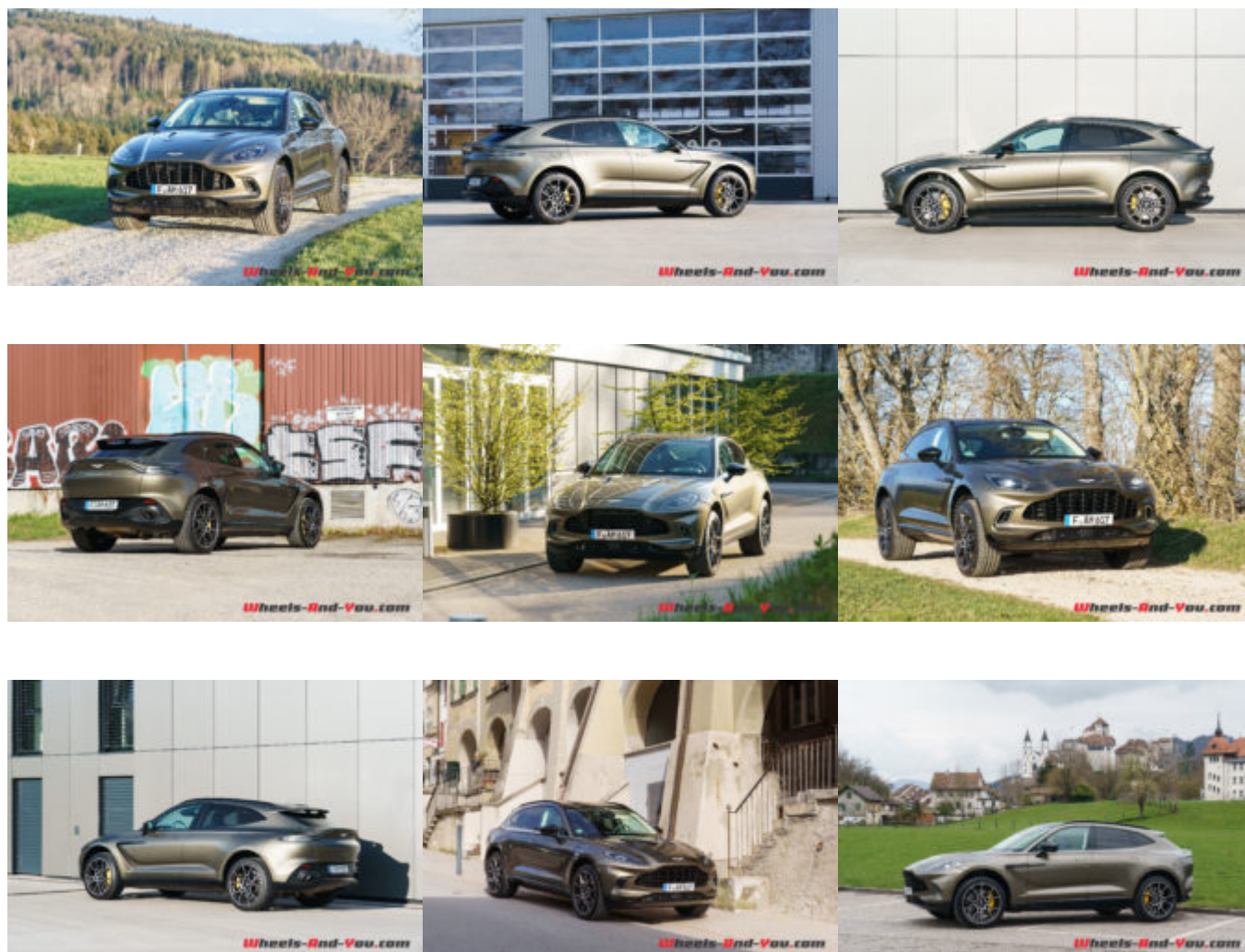


Verdict

Si je dois résumer mes sensations, je crois que c'est le terme polyvalence qui décrit le mieux mon ressenti. Ce DBX, c'est un peu la voiture aux multiples facettes : un style et un confort hors norme au quotidien, des attitudes démoniaques en mode Sport+, sans oublier de véritables capacités tout-terrain si j'en crois certaines recherches effectuées pour préparer cet essai. Aston Martin a passé beaucoup de temps pour peaufiner le développement de son premier SUV et, croyez-moi, le résultat est au niveau du travail accompli. Moi qui ne suis pas un adepte de ce type de véhicule, j'avoue que le DBX est l'un des seuls de son

espèce à me faire véritablement craquer.

Bien sûr, une telle réussite n'est pas à la portée de toutes les bourses puisque le prix débute à CHF 214'315.- sans la moindre fioriture, prix auquel tout amateur ajoutera certainement entre CHF 20'000.- et CHF 40'000.- d'options au moins pour le personnaliser à son image. Mais il possèdera alors un véhicule rare dont le cocktail style-confort-sport n'a selon moi pas d'égal dans la production automobile actuelle.



Prix et options - Aston Martin DBX

Prix de base : CHF 214'315.-

Pack Indulgence : CHF 3'108.-

Pack DB Elegance : CHF 4'668.-

Peinture Arden Green : CHF 2'640.-

Jantes 22" Diamant : CHF 2'328.-

Etriers de frein jaunes : CHF 1'548.-

Pack extérieur noir brillant haut : CHF 6'216.-

Pack extérieur noir brillant bas : CHF 1'548.-

Echappement Spot : CHF 2'328.-

Feux arrière fumés : CHF 936.-

Vitres arrière teintées et insonorisées : CHF 1'860.-

Cuir Contemporary Wolf Gray : CHF 3'420.-

Boiserie Light Olive Ash : CHF 1'548.-

Boiserie étendue : CHF 2'724.-

Finition intérieur Jewelry satin Chrome foncé : CHF 1'548.-

Moquette de sol Obsidian Black : CHF 1'548.-

Moquette de coffre assortie : CHF 468.-

Tapis de sol épais : CHF 1'092.-

Ciel de toit cuir Cream Truffle : CHF 3'108.-

Couture de siège contrastée Cream Truffle : CHF 1'092.-

Broderie sièges Cream Truffle : CHF 780.-

Volant chauffant cuir Wolf Gray : CHF 624.-

Clef Design Aston Martin : CHF 1'092.-

Pad tactile : CHF 780.-

Ouverture de garage HomeLink : CHF 468.-

Infotainment Audio Premium Aston Martin : CHF 2'328.-

Ouverture de coffre assistée : CHF 780.-

Parapluie Aston Martin : CHF 312.-

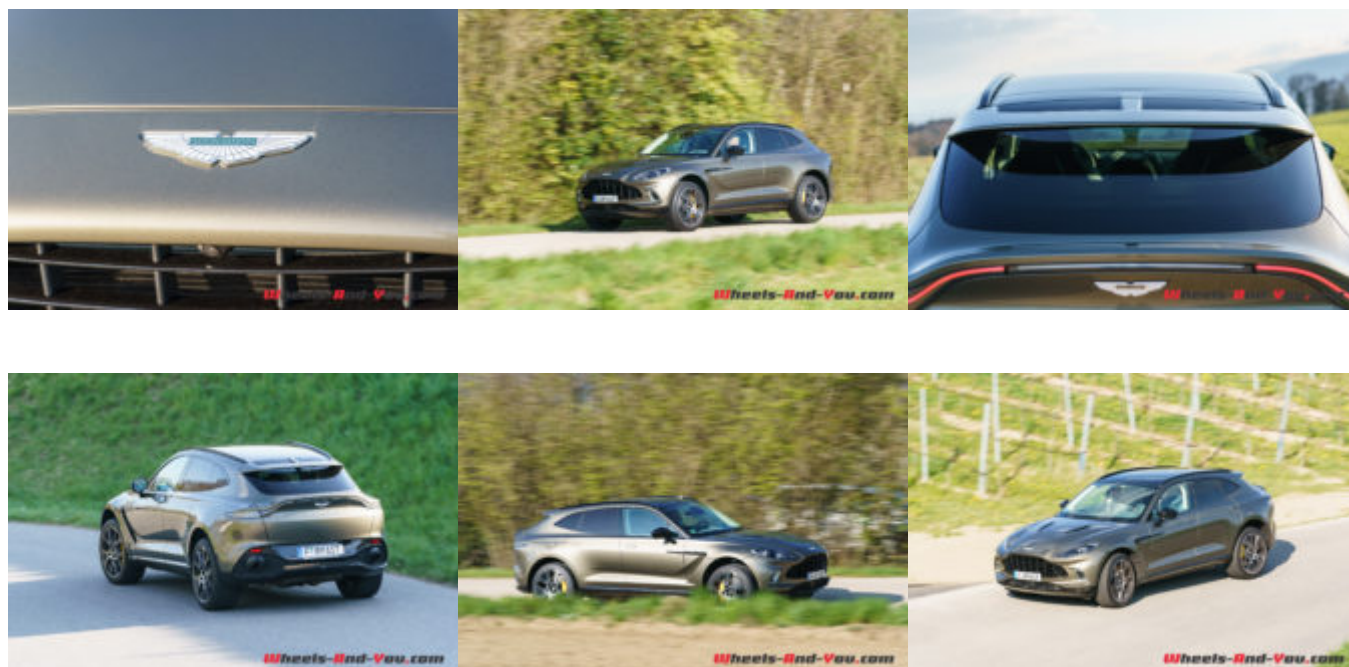
Prix TOTAL : CHF 264'427.-

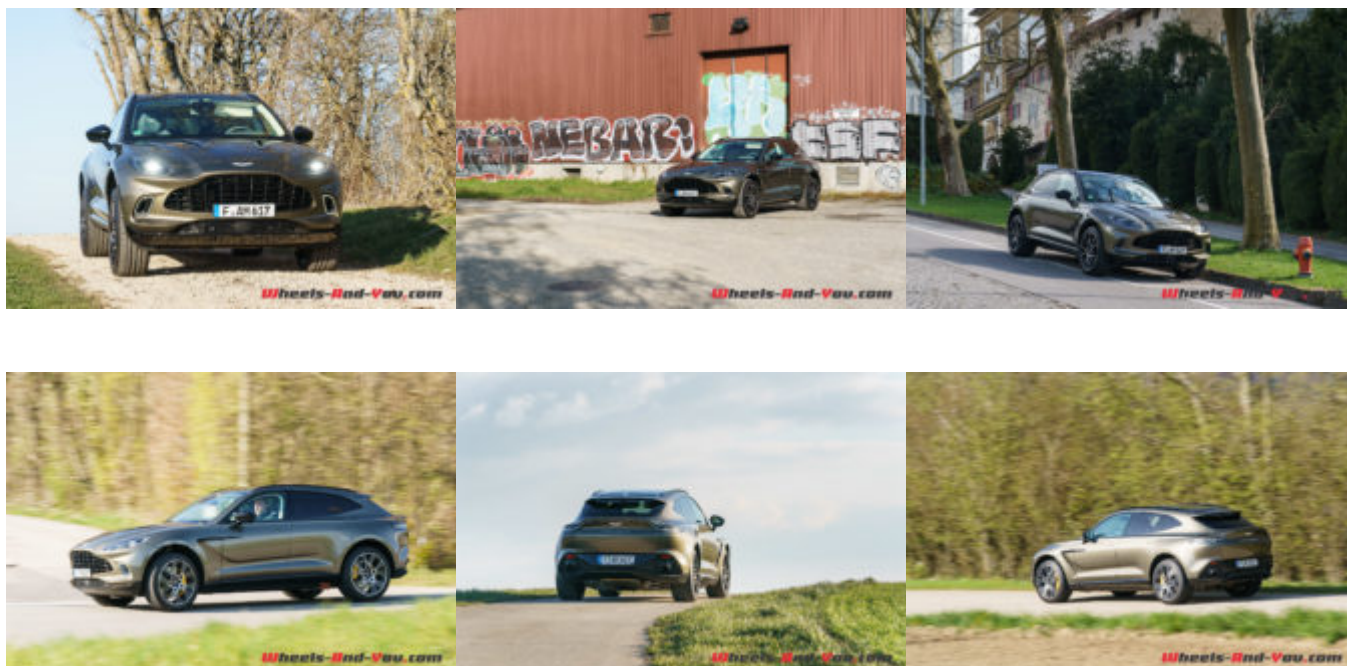


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Aston Martin Lagonda of Europe GmbH pour le prêt de cet Aston Martin DBX, ainsi qu'aux garages Aston Martin Zürich à Opfikon et Aston Martin Geneva / Pegasus Automotive Group à Nyon pour leur soutien logistique.

Merci également à PR & co pour leur collaboration.





A lire aussi

Essai - Aston Martin Vantage Roadster : Sportivité, performance et cheveux au vent, le cocktail du plaisir de conduite !

Essai - Aston Martin DBS Superleggera Volante : L'ultime hyper GT en version découvrable

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



