



ESSAI / ASTON MARTIN V8 VANTAGE 1984

# TOUJOURS PLUS

Comme un grand cru bonifié par le temps ou un fruit parfaitement arrivé à maturation, l'Aston Martin DBS V8 s'est muée en V8 Vantage. Encore plus déraisonnable, donc désirable, elle joue dans une classe à part : celle des supercars civilisées, sorte de mariage entre Ferrari et Rolls-Royce. Un mélange ô combien séduisant...

TEXTE : ADRIEN MALBOSC - PHOTOS : ARTHUR CHAMBRE



« **L'**habitude ! Aménageuse habile mais bien lente », écrivait Marcel Proust dans À la recherche du temps perdu. Oui, il fallut une décennie pour que l'Aston Martin

DBS trouve son public. Améliorée au fil des années, elle a gagné en puissance, en fiabilité et en confort. Le mieux est-il vraiment l'ennemi du bien ? En offrant une cure de stéroïdes à une des voitures les plus rapides de son temps, Aston Martin prenait le risque de dénaturer une GT qui commençait seulement à être appréciée à sa juste valeur. Ce serait mal connaître Aston Martin car la V8 Vantage qui coiffe la gamme depuis 1977 devient immédiatement le graal pour beaucoup de passionnés. C'est, d'ailleurs, le cas du premier propriétaire de l'exemplaire essayé aujourd'hui. Éric Samon, tel est son nom, avait pour-

tant déjà possédé des autos hautement désirables, comme une Ferrari 275 GTB et une Porsche 911 Turbo. Mais pour cet homme, comme pour tant d'autres, rien ne pouvait égaler une Aston Martin V8 Vantage. Les raisons ? Elles sont, vous le verrez, faciles à comprendre.

## Beauté intérieure

Si la DBS V8 vous étonnerait par son volume sonore, la V8 Vantage vous laisserait franchement pantois. Les appendices propres aux Vantage ne font rien pour dissimuler les chevaux supplémentaires, mais il y a de quoi rester béat devant le décalage entre les lignes sobres et le son qu'on jurerait échappé d'une Ford GT40. L'auto s'arrête à mon niveau, le conducteur en descend. Il se nomme Pierre et n'est autre que le fils du premier propriétaire. Qui peut être

## Dossier

La superbe sellerie cuir et les boïeries en ronce de noyer font penser à certaines Bentley. Il y a pire comparaison.



Entièrement d'origine, l'habitacle n'a rien perdu de sa superbe. On peut noter la petite plaque, derrière le levier de vitesses, qui fait office de carte d'identité du véhicule.



mieux placé pour expliquer les spécificités de l'auto ? Car, comme toutes les voitures construites artisanalement, la Vantage que nous vous présentons est truffée de détails spécifiques. Mais avant toute chose, regardons celle qui représente l'aboutissement d'une évolution déjà longue, à l'époque, de quinze années. Les différences avec la DBS V8 sont innombrables. Même le profil n'est pas le même, l'arrière ayant gagné un aileron tandis que l'avant s'est vu doté d'un large spoiler. Les ailes sont élargies pour faire passer les grandes jantes BBS qui ont remplacé les traditionnelles GKN en 1983. Les transformations les plus visibles se situent probablement à l'avant. De la calandre désormais pleine aux phares en passant par le capot et la jupe, tout a changé, au point que seul un amateur éclairé reconnaîtra des gènes de DBS. On peut ne pas aimer ces attributs délibérément sportifs, mais ils s'intègrent admirablement bien à une allure pourtant née deux décennies plus tôt. Et si vous n'êtes toujours pas séduit par l'extérieur, vous aurez bien du mal à résister à cette beauté intérieure.

### Les raisons d'un mythe

La sellerie en cuir rouge, mariée à la moquette cerise, est une demande spécifique réalisée sur-mesure qui tranche avec la discrétion du gris métallisé. Mais en plus de ces teintes chaleureuses, l'habitacle a été sublimé par la présence de nombreux placages en

ronce de noyer. Contre-portes, instrumentation, planche de bord, console centrale, tunnel de transmission, le bois précieux est partout. Entièrement d'origine, cet intérieur met en exergue la qualité de construction et de finition qui ont fait la réputation – à une époque ! – de la marque. Comble du chic, une petite plaque derrière le levier de vitesses authentifie le pedigree : cet exemplaire (châssis 12 395) a été spécialement réalisé en janvier 1984. Une autre plaque, fixée sur le moteur, porte le nom de l'orfèvre ayant fabriqué le V8. Tous ces éléments prouvent que le soin apporté à ces autos avait fait de grands progrès par rapport au milieu des années 1970. Il faut reconnaître que les tarifs étaient incroyablement élevés, renforçant au passage le mythe autour de ces voitures inaccessibles : pour le prix d'une V8 Vantage (756 600 F en 1984), monsieur Samon aurait pu s'acheter une Porsche 911 Carrera 3.2, une Jaguar XJS V12 et une Maserati Biturbo. Oui, ces trois voitures prestigieuses valaient le prix d'une seule Vantage. On comprend, dès lors, l'aura qui règne autour de ces autos, et l'acharnement de Pierre à retrouver l'auto de son papa. Car ce dernier est décédé brusquement en 1987. L'Aston changea de mains et quinze années furent nécessaires pour retrouver la voiture avec l'aide d'Edgar Bensousan, le fameux importateur Aston Martin à la passion légendaire. Il n'y a pas d'autos sans histoire, à fortiori lorsqu'il s'agit d'une V8 Vantage. Imaginez mon émotion lorsque Pierre me confie le volant de



**Vous ne rêvez pas, le vanity case est bien badgé Aston Martin. Une option d'époque qui s'accompagne d'un jeu de valises sur-mesure.**

**Du spoiler à l'arrière plus massif en passant par les arches de roues élargies, les différences sont nombreuses entre une DBS V8 et une V8 Vantage.**

**EN 1984, LA V8 VANTAGE COÛTAIT AUSSI CHER QU'UNE PORSCHE 911, UNE JAGUAR XJS ET UNE MASERATI BITURBO RÉUNIES...**





**Pneus larges, feux de Reliant Scimitar, malle intégrant un aileron : nous sommes bien en présence d'une Vantage des années 1980.**



**Ces jantes en alu de marque BBS ont remplacé les GKN en 1983. Admirez la finesse des branches et la largeur du déport.**

cet exemplaire miraculé qui réclama tant d'efforts pour rejoindre à nouveau le giron familial...

## Loup en habits d'agneau

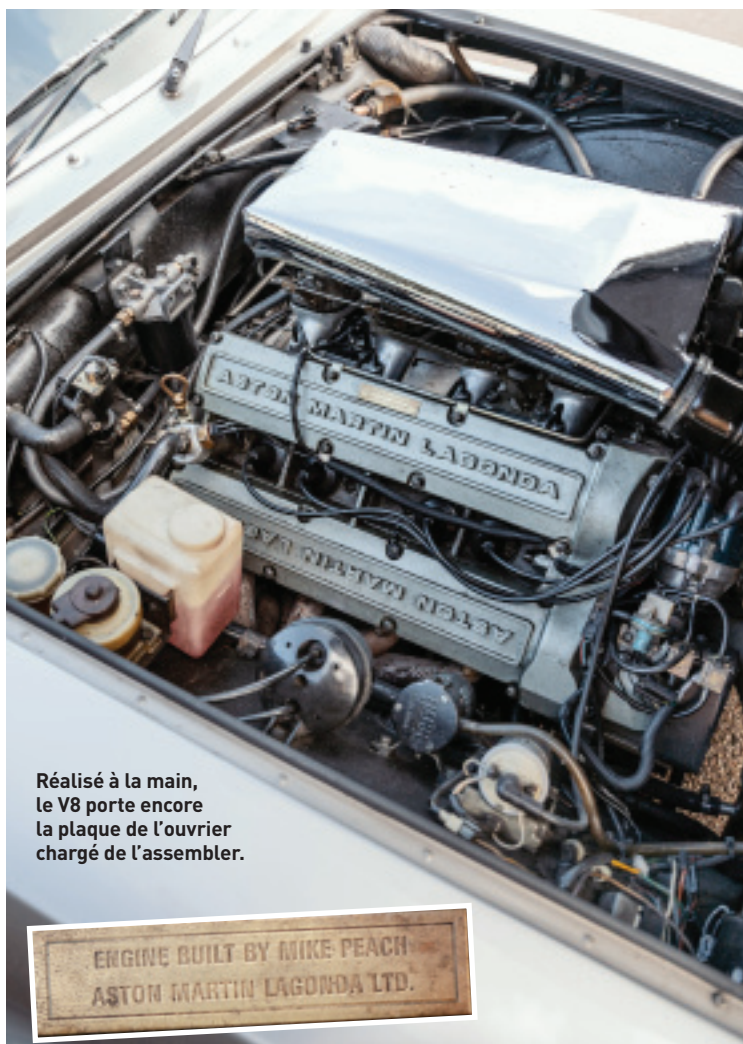
Que de changements ! Voilà ma première impression. Je suis assis plus haut, sur des sièges qui ont gagné un appuie-tête particulièrement douillet. L'ergonomie a fait de nombreux progrès car les commandes sont disposées de façon plus rationnelle. L'allume-cigare a quitté la contre-porte et les molettes permettant de régler les suspensions ont été supprimées. Au final, seules la forme générale du tableau de bord, l'horloge encadrée par les deux boutons des vitres électriques et cette vue impressionnante sur l'imposant capot rappellent la DBS. Inutile de chercher le Neiman sur la console centrale, il a migré sous le volant. La mise en route du V8 émerveille encore davantage le cœur du passionné. Pas de doute, le 5,3 l a gagné en muscle. La 1re est toujours en bas, mais l'implantation reculée du levier de vitesses me paraît moins contraignante grâce à une position de conduite améliorée. Je retrouve cette pédale d'embrayage à longue course mais réclamant un effort bien moindre que, par exemple, sur une Lamborghini Countach ou une Ferrari Testarossa. Le moteur est encore plus civilisé et onctueux. Je m'amuse à reprendre à 1 000 tr/min en 4<sup>e</sup>, sans le moindre embryon de protestation. En aggloméra-



La V8 Vantage se caractérisait par sa calandre pleine intégrant deux projecteurs longue-portée et, aussi, par ses ouïes d'aération spécifiques.

tion, cette bonne éducation est un régal, à tel point qu'on pourrait se croire à bord d'une Rolls-Royce, le grognement très présent du V8 en plus. La ville disparaît de mon rétroviseur. En respectant la limitation à 80 km/h, la Vantage croise à moins de 2 000 tr/min en 5<sup>e</sup>. Je me risque à tomber deux rapports et à enfoncer l'accélérateur. Croyez-moi, la poussée est purement dantesque, équivalente à celle des Italiennes sus évoquées. Avec cette direction toujours aussi précise, un freinage encore plus mordant, un accélérateur ultra réactif et un couple fabuleux, la V8 Vantage sublime les qualités de la DBS. Malgré sa masse, elle semble dépourvue de toute inertie, et donner un petit coup de gaz au rétrogradage devient une drogue. La voiture jappe, l'aiguille du compte-tours s'affole, le volume sonore est décuplé. Oui, cette voiture est bien la seule et unique supercar à être aussi sauvage qu'une Ferrari et aussi bien élevée qu'une noble lady. L'enthousiasme de son premier propriétaire et l'acharnement de son fils à retrouver cette voiture qui berça son enfance s'expliquent comme par magie. Ce terme, qu'on emploie souvent pour désigner les Ferrari, mérite qu'on l'applique à celle qui demeure une des autos les plus incroyables au monde. ●

*Nous tenons à remercier chaleureusement Pierre Samon pour nous avoir proposé l'essai de sa fantastique automobile.*



Réalisé à la main, le V8 porte encore la plaque de l'ouvrier chargé de l'assembler.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### ASTON MARTIN V8 VANTAGE, 1984

**MOTEUR** V8 ouvert à 90° en position longitudinale AV, tout alu, 5 340 cm<sup>3</sup> (100 x 85 mm), 374 ch DIN à 5 800 tr/min, rapport volumétrique 9,5 à 1, 2 x 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 2 radiateurs d'huile, 4 carburateurs Weber 48 IDF.

**TRANSMISSION** aux roues AR, boîte manuelle 5 vitesses ZF avec différentiel autobloquant, pont 3,54 à 1.

**DIRECTION** à crémaillère, assistée.

**FREINAGE** disques ventilés AV/AR, avec assistance.

**SUSPENSION** AV avec leviers triangulés transversaux, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ; AR pont De Dion, timonerie de Watt et bras longitudinaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Koni et barre antiroulis.

**STRUCTURE/CARROSSERIE** cadre à plate-forme acier avec caisse alu, coupé 2-portes, 4-places.

**DIMENSIONS** longueur 4,665 m, largeur 1,83 m, hauteur 1,325 m, empattement 2,61 m, voies AV/AR 1,50 m.

**ROUES** jantes alu 7 J, pneus 255/60 VR15 (255/50 ZR 16 sur modèle essayé).

**POIDS** (à vide) 1 740 kg.

**VITESSE MAXIMALE** (usine) env. 270 km/h.