

Aston Martin DBX707

Puissance et gloire

C'est sans conteste un grand coup que frappe Aston Martin avec son DBX707. Plus sportif, toujours aussi homogène, il est assurément de la race des seigneurs.



ASTON MARTIN

Tout est stable, prévisible, instinctif même.

Mettons d'emblée les choses au point. Oui, le DBX707 était le SUV le plus puissant au monde, jusqu'à ce que le Ferrari Purosangue lui passe devant avec 18 petits canassons de plus, à 725 ch. Il n'en demeure pas moins qu'une lecture comparée de leurs fiches techniques et performances les place au coude à coude... Le reste sera une affaire de goût, voire de budget.

Les coudées franches, les ingénieurs d'Aston Martin les ont eues. Déjà particulièrement affûté en version «civile» de 550 ch (voir Contact! mai 2022), le DBX707 repousse les limites, devient une véritable sportive dans un accoutrement de SUV. Le V8 4,0 biturbo développe désormais 707 ch et 900 Nm grâce à la greffe de plus gros turbos, qui ont nécessité un meilleur refroidissement – d'où une calandre élargie – ainsi qu'une nouvelle boîte de vitesses 9 rapports, empruntée à la Mercedes-AMG E63 S. Les jantes grandissent jusqu'à 23 pouces, la suspension est entièrement revue, le freinage adopte le carbone-céramique et les voies sont élargies. Tout cela se solde par un 0 à 100 km/h atomisé en 3,3 s (-1,2 s que le DBX «normal») et une vitesse de pointe de 310 km/h.

Là où un Lamborghini Urus ou un Porsche Cayenne GT font étalage de leurs 666 ch et 640 ch respectifs, ainsi que leur vocation ultra-sportive de manière explosive, l'Aston Martin combine brutalité et raffinement, demandant à son pilote de venir le titiller pour en extraire la hargne. La montée en régime est progressive jusqu'à l'orée des 7000 tr/min, dans un grondement du V8 venu d'outre-tombe. Le châssis digère sans broncher la cavalerie, se montre précis et distille cette sensation que tout, dans son comportement, est digéré de manière naturelle, avec un flegme tout britannique. Certes un Urus se montrera plus rigoureux, mais autrement plus clinique et sans finesse, grandement aidé par l'électronique. Le 707 permet aussi de s'amuser, en mode Sport notamment; 95% du couple est envoyé aux roues arrière. Il virevolte d'épingle en virage comme une berlinette, sans ja-

mais sembler dépassé par les événements. Tout est stable, prévisible, instinctif même. Le seul point d'amélioration pourrait être l'assise des sièges, pas assez creusée pour un maintien idéal en conduite enlevée. Sinon, le niveau de confort reste admirable et ne pâtit en rien tant des réglages plus sportifs de l'amortissement que des énormes roues. C'est à se demander ce qu'il reste au démoniaque coupé grand tourisme DBS, la «brute en costume», comme la décrivait à sa sortie Miles Nurnberger, directeur du design chez Aston Martin. Le DBX707 c'est du grand art cousu main, qui se négocie toutefois dès 270 000 francs environ. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images

