

Aston Martin Vantage GT8

Aston se radicalise. Encore.



0 à 100 km/h

Voici donc l'Aston Martin la plus légère, mais aussi la plus radicale des V8 Vantage. Cette GT8 s'inspire de la GTE de course, qui concourt dans le championnat du monde d'Endurance. Sa production totale se limitera à 150 exemplaires.

La GT8 est à la V8 Vantage ce que la GT12 était à la V12 Vantage. Un bel exercice sportif, à l'heure où Aston Martin mène le programme Vulcan et lance son projet d'hypercar, monté en collaboration avec Adrian Newey et Red Bull. Difficile de ne pas approuver cette radicalisation généralisée. Les arches de roues représentent le détail le plus fascinant sur cette GT8. Similaires mais pas tout à fait identiques à ceux de la GT12, les panneaux de carrosserie (y compris les ailes, les boucliers et le diffuseur) sont en carbone. La découpe derrière les roues avant singe vraiment la GTE de course. Les portes et le toit

font appel à l'aluminium, même si les clients peuvent opter pour un toit en carbone et des vitres arrière en polycarbonate. Les fétichistes de la fibre de carbone pourront même demander un logo ailé Aston entièrement de cette matière !

Un échappement titane figure au rang des options, comme l'Aero Pack rajoutant le gros aileron arrière et des flaps à l'avant. Aston introduit un nouveau type de jantes aluminium, avec un écrou central façon GT12 en option. Curieusement, l'amortissement se contente d'un système non piloté.

Aston Martin assure qu'avec toutes les options, la GT8 pèse 100 kg de moins que la V8 Vantage. Autre option puriste, les bas de caisse intégralement composés de fibre de carbone laquée. Et si vous pensez que toutes ces options coûtent cher, c'est effectivement le cas : la GT8 de base vaudra un peu moins de 210 000 euros. Cochez toutes les options, et

le prix s'envolera vers les 250 000 euros.

Le moteur de la GT8 revendique 446 ch, 10 de plus que la V8 Vantage S. Installé à l'avant, le V8 tout aluminium de 4 735 cm³, 4 arbres à cames et 32 soupapes envoie sa puissance au train arrière via un différentiel à glissement limité mécanique. La transmission automatisée à simple embrayage et 7 rapports reste au catalogue, mais les clients pourront préférer une vraie manuelle 6 vitesses.

L'habitacle joue également le jeu de l'allègement avec des baquets et des panneaux de portes en carbone, ainsi que des réglages d'assise entièrement manuels.

Aston laissera le choix entre trois teintes extérieures bi-ton : Gris de Chine / Bleu Flugplatz, Blanc Stratus / Vert Kermit et Vert Stirling / Vert citron. Mais les clients pourront préférer une couleur entièrement personnalisée, comme toujours chez Aston Martin.

Les livraisons débuteront à la fin 2016. **evo** vous servira bien évidemment un essai complet dès que possible.



PREMIER REGARD

Par NICK TROTT & CÉDRIC PINATEL

“ Le toit en carbone est une option. De série, il est en aluminium, comme les portes. ”

COMMENTAIRES

Que va-t-elle donner sur circuit ? L'amortissement non piloté me fascine. Il semble indiquer que la GT8 offrira un comportement encore plus radical que celui de la GT12.

Le V8, plus léger que le V12, permettra sans doute de bénéficier d'une répartition des masses encore meilleure que sur la GT12. Je m'attends à une réponse parfaite du train avant et une motricité irréprochable. Il paraît qu'elle aura des freins acier et non pas carbone-céramique (pas même en option). Intéressant, mais j'espère quand même qu'ils encaisseront de longues sessions sur circuit. Globalement, elle peut, et doit être la meilleure Vantage de tous les temps. **Richard Meaden**



EN DÉTAIL



1 AÉRO

La GT8 offrira l'Aero Pack en option, équipant l'auto de flaps plus travaillés sur les côtés (à l'avant comme à l'arrière). Ils sont visibles ci-dessus et dans les photos principales, sur les zones colorées dans les parties basses. En cela, le diffuseur arrière diffère de celui de la GT12.



2 ARCHES DE ROUES

Le style de la carrosserie s'inspire clairement de la GTE de course. Particulièrement au niveau de la coupe franche derrière les roues avant, qui permettront sans doute de réduire la pression autour des roues et d'améliorer ainsi les performances aérodynamiques.



150

La production se limitera à 150 unités dans le monde

100

kg

L'économie en poids par rapport à la V8 Vantage

L'INSPIRATION

ASTON MARTIN

VANTAGE GTE (ENDURANCE)



La Vantage GTE engagée en WEC utilise le même châssis aluminium que la voiture de route. Même remarque pour les culasses, le vilebrequin et le bloc-moteur. La puissance est officiellement donnée pour un peu moins de 490 ch, soit 40 de plus que dans la GT8.

La GTE pèse 1245 kg, c'est le minimum autorisé pour la catégorie. Comme la version routière, elle possède des panneaux de carrosserie en carbone et un aérodynamisme similaire, sauf à l'arrière où la GTE est équipée d'un diffuseur beaucoup plus imposant. À l'intérieur, l'auto se débarrasse de tous ses équipements de confort, sauf la climatisation réglementairement conservée. La porte conducteur contient de la mousse de protection pour les chocs, ainsi que des vitres escamotables. Il y a aussi une trappe sur le toit pour s'extraire en cas d'urgence.

BOÎTE DE VITESSES



Curieusement, Aston Martin ne proposera pas la nouvelle boîte manuelle à 7 vitesses récemment introduite dans la V12 Vantage S.

C'est dommage car cette première transmission manuelle à 7 rapports d'Aston dispose d'une fonction talon-pointe automatique au rétrogradage, appelé AMSHIFT également liée aux modes de conduite de l'auto, tout comme la réponse à l'accélérateur et la sonorité d'échappement, eux aussi modulables. Cette boîte autorise par ailleurs le conducteur à rester plein gaz pendant les changements de rapport en montée, et permet d'atteindre 329 km/h en pointe sur la V12 Vantage S.



CARACTÉRISTIQUES

Moteur	V8, 4 735 cm ³
Puissance	446 ch à 7 300 tr/mn
Couple	490 Nm à 5 000 tr/mn
0 à 100	4"5 (estimation)
V-Max	305 km/h (estimation)
Poids	1 510 kg (avec toutes les options)
Poids-puissance	3,39 kg/ch
Prix de base	207 000 € (estimation)