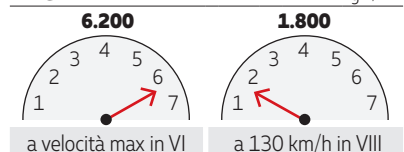


PRESTAZIONI

VELOCITÀ km/h
Massima **302,0**

REGIMI giri/min



Scarto tachimetro a 130 km/h (%) **2,3**

ACCELERAZIONE secondi

0-60 km/h **2,2**

0-100 km/h **4,0**

0-120 km/h **5,2**

0-130 km/h **5,9**

0-160 km/h **8,3**

0-180 km/h **10,2**

0-200 km/h **12,6**

400 metri da fermo **12,0**

Velocità d'uscita (km/h) **194,9**

1 chilometro da fermo **21,6**

Velocità d'uscita (km/h) **248,3**

RIPRESA IN D (a min/max carico) secondi

70-90 km/h **2,0/2,0**

70-100 km/h **2,5/2,5**

70-120 km/h **3,7/3,8**

70-130 km/h **4,4/4,5**

70-140 km/h **5,1/5,2**

30-60 km/h in III **3,4**

FRENATA metri g

100 km/h a minimo carico **39,7 0,99**

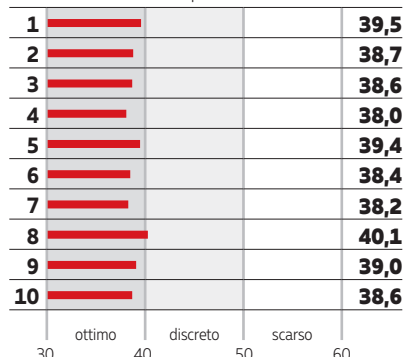
200 km/h a minimo carico **149,7 1,05**

100 km/h su asfalto asciutto + pavé **49,0 0,80**

100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio **113,9 0,35**

RESISTENZA FRENI

10 frenate da 100 km/h a pieno carico metri



PROVE DINAMICHE

TENUTA DI STRADA g

Accelerazione laterale **1,03** ★★★★★

STABILITÀ km/h

Doppio cambio di corsia sul bagnato **87** ★★★★★

Cambio di corsia in rettilineo **200** ★★★★★

Cambio di corsia in curva **106** ★★★★★

Un telaio molto sano, ben bilanciato tra le ragioni della bella guida e quelle della sicurezza. La DB11 sfilava infatti tra i birilli con notevole padronanza della situazione anche quando, in pista, si disattivavano del tutto i controlli elettronici. Quando invece questi ultimi sono vigili, nella vita di tutti i giorni, la loro azione è sempre molto puntuale e ben calibrata. Discorso che vale anche in modalità Track: a quel punto, gli interventi smettono di essere, per così dire, preventivi e diventano invece contenitivi, lasciando al corpo vettura una libertà di movimento che soddisfa senza richiedere straordinarie capacità di guida.

CAMBI MARCIA

a 6.800 giri/min km/h

Prima/seconda **70**

Seconda/terza **106**

Terza/quarta **157**

Quarta/quinta **200**

Quinta/sesta **257**

Sesta/settima (a 6.200 giri/min) **302**

Settima/ottava **302**



AGILITÀ DI MANOVRA

Diametro di sterzata tra muri (metri) **12,2**

Giri del volante **2,3**

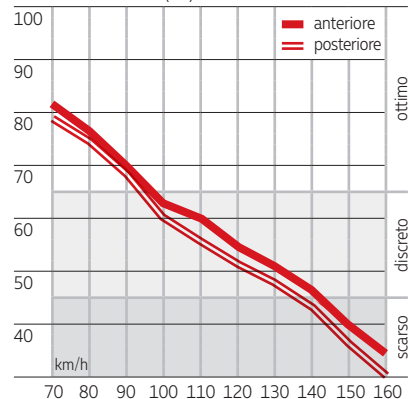
Sforzo volante in manovra (kg) **1,6**

Sforzo frizione statico/dinamico (kg) **-**

CONFORT

ACUSTICO

Indice di articolazione (A.I.)

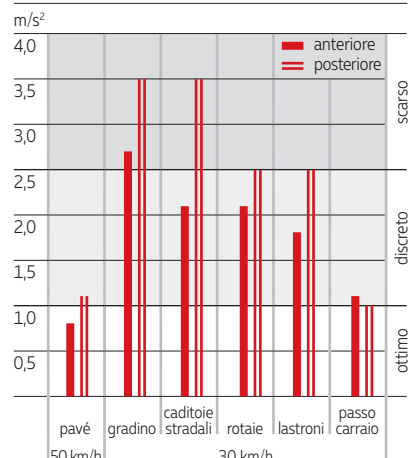


km/h	condizione	dB(A)
50	su asfalto	62,3
50	su asfalto drenante	69,4
50	su pavé	77,9
Max in accelerazione		88,8

START&STOP (vibrazioni sedile guida) m/s²

Avviamento	ottimo	discreto	scarso	0,11
Arresto	ottimo	discreto	scarso	0,05
Minimo	ottimo	discreto	scarso	0,02

SOSPENSIONI



DATI VETTURA

MASSA

In condizioni di prova (kg) **1.915**

Ripartizione massa



AERODINAMICA

Cx stradale

Superficie frontale (m²) **2,114**

PAGELLA

POSTO GUIDA

I comandi principali sono allineati con sapienza e portano nel campo delle sensazioni da gran turismo di vaglia. Sedili molto ben conformati, anche se non particolarmente capaci di trattenere in curva.

★★★★★

COMANDI E STRUMENTI

Insieme più bello da vedere che perfetto dal punto di vista dell'ergonomia. I tasti per selezionare le marce, sulla console, sono una tradizione che richiede un minimo di abitudine. Strumentazione completa, ma non ricca.

★★★★★

INFOTAINMENT

Il sistema di origine Mercedes sconta un'impostazione ormai datata dal punto di vista delle logiche di comando e dei menu. Non particolarmente comodo né efficace il manopolone sul tunnel, dotato di touchpad.

★★★★★

CLIMATIZZAZIONE

Il classico impianto che verrebbe da definire "set and forget". Un modo come un altro per dire che il bizona a controllo elettronico della DB11 fa il suo dovere con solerzia e puntualità.

★★★★★

VISIBILITÀ

Buona percezione degli ingombri, che permette di mettere le ruote anteriori esattamente dove si desidera: cosa davvero fondamentale su una gran turismo ad alte prestazioni.

★★★★★

FINITURA

Non è solo d'ingegneristica compiutezza realizzativa. Su quest'Aston, ci si trova calati in un ambiente di rarissima eleganza, dove il lusso non scade mai nell'opulenza fine a se stessa.

★★★★★

ACCESSORI

Il quadro tipico da supercar, dove le dotazioni a richiesta sono soltanto una parte di ciò che si può aggiungere a quanto è previsto di base. Oltre, si scivola nell'esclusivissimo mondo della personalizzazione.

★★★★★

DOTAZIONI DI SICUREZZA

I classici ormai imprescindibili ci sono tutti. Di questi tempi, però, è difficile accettare l'assenza della frenata automatica d'emergenza, ormai diffusa anche sulle utilitarie.

★★★★★

ASSISTENZA ALLA GUIDA

La sua natura si accorda perfettamente anche a un uso quotidiano. E, a quel punto, si sente la mancanza di dotazioni come il monitoraggio degli angoli bui (a richiesta, ma non presenti sull'esemplare in prova).

★★★★★

ABITABILITÀ

Fosse per la disponibilità di spazio davanti, meriterebbe pure di più, ma la DB11 ha il vezzo di avere quattro posti. E la zona posteriore, obiettivamente, è praticabile soltanto da bambini e adolescenti.

★★★★★

BAGAGLIAIO

Poco più di 200 litri. In assoluto non c'è da gridare al miracolo, ma siamo allineati verso l'alto a ciò che offrono le concorrenti. Gli schienali dietro abbattibili tipo Porsche 911 avrebbero aiutato.

★★★★★

CONFORT

Nella modalità di base (GT), sfodera un'apprezzabilissima capacità di sottomettersi alla quotidianità. Per riassumere: assetto mai eccessivo e motore che, all'occorrenza, sa stare al suo posto dal punto di vista acustico.

★★★★★

MOTORE

Un V8 di enorme vigore, fin dai regimi più bassi. Risponde sempre con immediatezza, grazie alle turbine. Che in alto lo rendono imperioso e pieno di forza fino all'intervento del limitatore, a quota 7.000.

★★★★★

ACCELERAZIONE

I cinquecento e passa cavalli fluiscono in maniera selvaggiamente fruibile alle ruote posteriori e il risultato è una capacità di prendere velocità notevolissima per una gran turismo.

★★★★★

RIPRESA

Le qualità del motore, al di là della pura quantità di cavalli e Newtonmetro, si uniscono a quelle del cambio, rendendo straordinariamente facile riguadagnare l'andatura perduta. Qualunque essa sia.

★★★★★

CAMBIO

L'ennesima dimostrazione delle qualità dello ZF a otto marce. E del fatto che soltanto la sportività estrema pretende una doppia frizione. Qui l'automatico con convertitore di coppia non soffre del minimo complesso.

★★★★★

STERZO

Un comando al quale non manca davvero nulla, capace d'interpretare con precisione e prontezza lo spirito della vettura. Qualità che si sposano alla perfezione con una piacevolissima progressività.

★★★★★

FRENI

Mordente di livello, soprattutto alle alte velocità, anche se ci sono sportive vere capaci di fare ancora meglio. Va un po' lunga quando l'aderenza non è uniforme. Avrebbe meritato un attacco più deciso del pedale.

★★★★★

COMPORTAMENTO DINAMICO

Una vera gran turismo: piacevole e gradevole nella vita di tutti i giorni, efficace e di grande soddisfazione quando invece le si chiede di onorare la sua seconda natura e la storia che ha alle spalle.

★★★★★

CONSUMO

Elevato. E non potrebbe essere diversamente. Assodato che l'ambito è questo, se si sta leggeri con il piede si mettono insieme medie intorno ai 7/8 chilometri con un litro.

★★★★★

PREGI

Prestazioni. La DB11 mette in fila numeri di notevole livello: è una gran turismo che, a tratti, somiglia a una sportiva vera e propria.

Atmosfera. Le performance si sposano senza problemi con un ambiente di eleganza unica.

DIFETTI

Dotazioni di sicurezza. In questo campo, le modernità tecnologiche non possono mai mancare, neppure su modelli così particolari.

Infotainment. Pur aggiornato, l'impianto di origine Mercedes fatica a tenere il passo della concorrenza.

Legenda (vale per tutte le tabelle della prova)
★ Insufficiente ★ Sufficiente ★ Ottimo ★ Buono ★ Con lode
Vale 1/2 stella

