

Vorstellung Aston Martin Vantage: Tretet beiseite!

Von Axel F. Busse

Mit arabischen und italienischen Investoren im Rücken hat das Management den kleinen Sportwagenbauer Aston Martin wieder in die Erfolgsspur gebracht. Eine beispiellose Produktoffensive soll die Stückzahlen in den nächsten fünf Jahren nahezu verdoppeln. In der Startaufstellung ganz vorn steht dabei das Modell Vantage, das im Frühsommer zu den Händlern kommt.

Dr. Andrew Palmer strotzt vor Selbstbewusstsein, als der Scheinwerferkegel zum ersten Mal das neue Sportcoupé trifft: „Tretet beiseite“, ruft er symbolisch in Richtung Ferrari und Porsche aus, „Aston Martin ist zurück“. Der Chef der englischen Sportwagenmarke hat Großes im Blick: Das Auto, dessen erste Exemplare internationale Fachjournalisten jetzt auf dem Circuit Portimao testeten, soll in Le Mans den Siegerpokal holen.

Der Ausruf, den Andy Palmer im November bei der Weltpremiere des neuen Vantage an die Konkurrenz richtete, ist mit Leistung unterfüttert. Der Vorgänger des aktuellen Modells hatte bei seiner Abschiedsvorstellung im 24-Stunden-Rennen des vergangenen Jahres einen beeindruckenden Klassensieg herausgefahren und eine neun Jahre währende Durststrecke beendet. Doch einfacher wird es nicht im Juni an der Sarthe: Außer Ferrari und Porsche, Ford und Corvette ist neuerdings auch BMW darauf aus, beim Langstrecken-Klassiker zu reüssieren.

Wenn die Zielflagge gefallen ist, werden die ersten Kunden in den Wochen danach ihre Erfahrungen mit der 510 PS (375 kW) starken Straßenversion machen. Der von Grund auf neu konzipierte Zweisitzer setzt dabei auch auf Vertrautes: Deutsche Hochleistungstechnologie wie der von AMG-Mercedes gelieferte V8-Biturbo-Motor und das Acht-Gang-Automatikgetriebe von ZF sind wesentliche Komponenten der Performance.

Neue Wege geht das Design. Kreativchef Marek Reichmann nennt es „kraftvoll und provokativ“. Der Optimierung der Aerodynamik im Hinblick auf den Renneinsatz kam dabei eine besondere Bedeutung zu. Extrem kurze Überhänge und seitliche Kiemen prägen die Seiten. LED-Scheinwerfer erlauben extrem flache Leuchtengläser an der Front. Die markentypische Form des Kühlergrills blieb zwar erhalten, jedoch wanderte der Lufteinlass so weit in Richtung Asphalt, dass der untere Rand bereits als Bugspoiler ausgebildet ist. Die Karbon-Einfassung und die abgedunkelte Gitterfläche verschmelzen nun zu einer Einheit, die das Gesicht des Coupés nicht unbedingt zum Positiven verändert. Vielmehr ist das, was seit Jahrzehnten die Produkte der Marke auf den ersten Blick identifiziert und prägt, nun in Gefahr, der Beliebigkeit anheim zu fallen. So kann der Vantage den Wiedererkennungswert vorangegangener Modelle nicht für sich reklamieren.

Die von einer Blechfalte verschmälerte Taille und der rückwärtige Fahrzeugteil blieben von derlei Experimenten verschont. Serienmäßige 20-Zoll-Felgen bilden einen ausgewogenen Kontrast zu den voluminösen Radhäusern. Der große Heckdiffusor ist nicht nur optisch markant, sondern kann seine Wirkung bereits nach wenigen schnellen Runden mit der Erzeugung von reichlich Abtrieb unter Beweis stellen. Da die Auspuffanlage auf Wunsch mit zwei oder vier Endrohren ausgeliefert wird, ist die Heckschürze in der Gestaltung variabel. Schlusspunkt einer harmonischen Linienführung ist das schmale Band der Heck- und Bremsleuchten, das sich von den muskulösen hinteren Radkästen bis in die Abrisskante des Kofferraumdeckels zieht. Auf einen beweglichen Spoiler kann der „zivile“ Vantage verzichten.

Dank des vor den Hinterrädern montierten Getriebes verteilt sich das Gewicht nahezu gleichwertig auf beide Achsen. Ohne die notwendigen Betriebsstoffe und mit den optionalen Leichtbauteilen aus Karbon bringt der Vantage 1530 Kilogramm auf die Waage. Fahrbereit und mit einem normalwüchsigen Insassen dürfte das Kampfgewicht also bei etwa 1680 kg liegen – erfreulich wenig für den Schub, der mit 685 Newtonmetern (Nm) angegeben wird. Ab 2000 Umdrehungen pro Minute (U/min) liefern die beiden Turbolader maximalen Druck, so dass ein Beschleunigungsvermögen von 3,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h erreicht werden kann. Die geballte Zugkraft bereitet der Automatik erwartungsgemäß keinerlei Probleme. Wenn die geplante Version mit Handschaltung erscheint, wird sich erweisen müssen, ob geübte Piloten die Gangwechsel genauso schnell hinbekommen.

Regennasse Fahrbahnen stehen gewöhnlich nicht auf der Wunschliste von Testfahrern. Unbeständige Witterung und die anspruchsvolle Strecke des Motodroms bei Portimao vermochten in diesem Falle jedoch die Aussagekraft der Proberunden noch zu verstärken. Sowohl bei extremer Beschleunigung, als auch bei harter Verzögerung blieb mit den Serienreifen stets ausreichend Haftung, um die Vorzüge des vorbildlich ausbalancierten Fahrwerks auf die Straße zu bringen. Mit der feinfühligsten Lenkung ist es kein Problem, gelegentliche Ausbruchsversuche des Hecks im Keim zu ersticken. Arbeit mit den Schaltpaddeln – die leider fest mit der Lenksäule verbunden sind – erübrigt sich, da das Getriebe im Sport-Plus-Modus mitdenkt und für kraftvolles Beschleunigen ausgangs der Kehre zuverlässig die optimale Übersetzung bereithält.

Nach einmaligem manuellen Gangwechsel ist allerdings keine selbstständige Rückkehr in den Automatikmodus vorgesehen, dazu bedarf es der Wahl des „D“-Knopfes auf der Mittelkonsole. Sie ist etwas für Menschen mit Freude an der Zurschaustellung technischer Möglichkeiten. Hufeisenförmig umgeben 15 Tasten das zentrale Einstellrad für das Navigationssystem, dazu kommen noch einmal 25 Dreh- und Drücksteller oberhalb des „Start“-Buttons. Die elektrische Justierung der eng, aber bequem geschnittenen Sportsitze befindet sich an der Außenseite des Konsolengehäuses wie auch ein äußerst nützliches Detail in Handflächengröße: Ein Lederpolster mit Steppnaht, das beim Abstützen des Unterkörpers mit dem Knie in schnellen Kurven wirksame Dienste leistet. Hätte man sich beim Design der Lüftungsöffnungen nur ebenso viel Mühe gegeben. Ihre Optik will zum erlesenen Rennsport-Interieur nicht recht passen.

Überzeugende Dynamik und beruhigende Stabilität prägen die Eindrücke, die der Pilot aus dem Cockpit mitnimmt. Saftige Tempowechsel und überraschungsfreie High-Speed-Performance sind aber nur eine Seite der Medaille lustvoller Sportwagen-Erfahrung, die passende Sound-Kulisse die andere. Auch da zeigt der Achtzylinder keine Defizite. Brabbelnd, röhrend, fauchend, immer kernig, niemals lästig, orchestrieren er und die Abgasanlage authentisch die PS-Sinfonie. Nur eines kann auch das beeindruckendste Rennstrecken-Erlebnis nicht kaschieren – dass D-Zug-Zuschlag auch auf der Straße fällig werden kann. Vielleicht gibt es tatsächlich irgendwo einen Vantage-Fahrer, der 100 Kilometer mit weniger als 11 Litern Sprit erledigen kann. Bei Ausnutzung des angebotenen Spaß-Potenzials sollte man besser mit 16 bis 18 Litern rechnen.

Das wird die Kunden nicht schrecken, zumal die Deutschen sich in ihrem Sprachraum als bevorzugtes Klientel fühlen können. Ihnen wird für einen Aston Martin Vantage ohne Extras der Betrag von 154 000 Euro in Rechnung gestellt, Österreicher zahlen 219 275, die Schweizer werden um 173 900 Franken erleichtert. (ampnet/afb)

Daten Aston Martin Vantage

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,94 x 1,27

Radstand (m): 2,70

Motor: V8-Benziner, 3982 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 375 kW / 510 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 685 Nm bei 2000–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 314 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,6 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,5 Liter
CO₂-Emissionen: 245 g/km (Euro 6)
Leergewicht (trocken): 1530 kg
Tankvolumen: 73 Liter
Preis: 154.000 Euro

Bilder zum Artikel



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



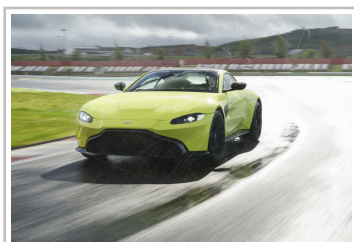
Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



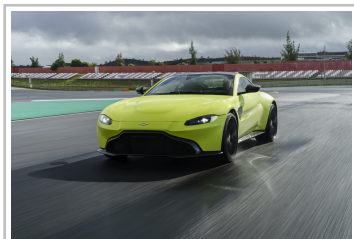
Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



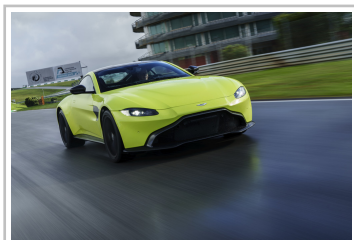
Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



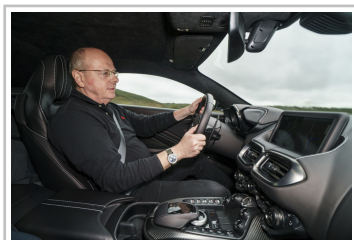
Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Axel F. Busse im Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dominic Fraser



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aston Martin



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aston Martin
