

# CLASSIC DRIVER

## Aston Martin V12 Vantage



**Auf den ersten Blick unterscheidet sich der Aston Martin V12 Vantage nur marginal von seinem kleinen Achtzylinder-Bruder. Doch bei den Fahreigenschaften eröffnet das Hochdruck-Modell eine völlig neue Klasse. Unser britischer Autor Steve Wakefield war mit dem AMV12 in der Eifel unterwegs - und konnte nach 300 Kilometern nur mit großer Mühe zum Aussteigen überredet werden.**

Sicherlich, die Premiere des Aston Martin V12 Vantage hat nicht ohne Grund am Nürburgring stattgefunden. Ein großer Teil der Technik, die schon vor dem Verkaufsstart bei Aston-Enthusiasten rund um den Globus für feuchte Handflächen und lockere Scheckbücher sorgt, wurde auf der Nordschleife geprüft und entwickelt. Dennoch ist auch das Zwölfzylinder-Derivat des „kleinen“ Aston vor allem ein puristisches, einfaches Straßenauto! Ähm, ja.

Doch erst einmal herzlich willkommen in der Eifel. Während eine Flotte von Lexus Hybrid-Limousinen die britischen Pressevertreter zu ihrem Hotel chauffiert, bereiten sich im Bannkreis des „Rings“ bereits die ersten Camper auf das bevorstehende 24-Stunden-Rennen vor, das am kommenden Wochenende stattfinden soll. Leidenschaft wird in dieser Region etwas größer geschrieben als anderswo. Bevor die ersehnten Schlüssel an die Presse ausgegeben werden, hat das Management- und Ingenieursteam von Aston Martin eine kurze Einführung vorbereitet - schließlich soll man auch ganz rational zu schätzen wissen, was man zwischen die Finger bekommt.



Der Fokus der Einführung liegt auf der Entwicklung des AMV12 Vantage und der Tatsache, wie schwierig es doch gewesen sein muss, den sechs Liter großen Zwölfzylinder buchstäblich in einen Motorraum hinein zu quetschen, der ursprünglich für einen 4,7 Liter V8 ausgelegt worden war. Zudem wird von vornherein klargestellt, dass es sich trotz der übereinstimmenden Modellbasis um ein völlig neues Modell handelt, dass sich von seinem kleinen Bruder drastisch unterscheidet und nicht nur die üblichen Markenliebhaber beeindrucken wird, sondern auch bisher treue Anhänger der Marken Audi (R8 V10), Ferrari (F430) und Porsche (911 GT2) zum Fremdgehen verführen wird.



Die Tatsache, dass der neue Aston Martin den Nürburgring in weniger als acht Minuten umrundet, ist trotz allen Selbstbewusstseins keine Übung in fortgeschrittenem Sportwagenmarketing. Die Sekundenjagd auf der Nordschleife diente vielmehr dazu, dem späteren Besitzer – einem „fokussierten Fahrer“, wie das Team bemerkt – auf der Straße das größtmögliche, ultimative Fahrerlebnis zu bereiten. In der Aston-Sprache heißt das: „Fast – very fast – but with the Aston Martin twist of discretion, British style and character.“

Es folgt der direkte, zunächst rein visuelle Vergleich des Aston Martin V12 Vantage mit seinem Achtzylinder-Verwandten: Die Differenzen sind unterschwellig, fallen dennoch sofort ins Auge. Zunächst fällt der Blick auf die von tiefen Lüftungsschlitzen durchfurchte Fronthaube, die sich über das gewaltige Triebwerk spannt wie ein Wet-T-Shirt beim Spring Break in Cancun. Für die Belüftung sorgt ein Sechs-Lamellen-Grill, der von einem dominanten Carbonfaser-Frontspoiler unterstrichen wird. In der Heckansicht ist es vor allem die integrierte, aus dem N24-Rennwagen bekannte Spoilerlippe, der ebenfalls aus Carbon gefräste Diffusor samt vergrößertem Ölkühler und das schwarze Superperformance-Logo im Stil des DBS, die den Abstand zum Einstiegsmodell verdeutlichen.



Den Kontakt zur Straße hält der Aston Martin V12 Vantage über 19-Zoll-Aluminium-Felgen und eine eigens für den Wagen ausgelegte Pirelli P Zero Corso-Bereifung, die auf dem Asphalt kleben soll wie Superglue. An der Hinterachse ist die Reifenbreite um rund 3,8 Zentimeter auf 28 Zentimeter angewachsen, was wiederum zahlreiche technische Anpassungen durch die Ingenieure nötig machte. Paul Barritt, der Chefindingenieur des V12-Programms, macht noch einmal deutlich, dass die erklärte Zielsetzung und gleichzeitig das größte Problem darin bestand, „alles irgendwie unter zu bekommen.“

Im Innenraum sieht man sich dagegen weitgehend mit den aktuellen Aston-Spezifikationen konfrontiert. Einzige Unterschiede: Leichtere Teppiche, ein mit Alcantara bezogenes Lenkrad und Türgriffe aus Carbonfaser. Sat-Nav gehört ebenso zur Standardausstattung wie die gläserne „Emotional Control Unit“ – der Zündschlüssel. Herzlichen Dank nach Gaydon für das Widerstehen der Versuchung, Sechs-Punkt-Gurte, einen Überrollkäfig oder sonstige Rennstrecken-Devotionalien in den Innenraum zu integrieren. Sie erinnern sich: Kein Rennwagen! Die Lightweight-Schalensitze stammen allerdings – oh Halleluja – direkt aus dem großartigen Aston Martin DBS. Amerikanische Kunden werden in meine Lobpreisungen allerdings nicht einsteigen: Aufgrund der Fertigungsweise aus einem Guss, aber auch hinsichtlich einiger Modifikationen der Wagenfront darf der Wagen in den USA nicht verkauft werden.



Nun noch ein letztes Wort zur technischen Front: Schon beim visuellen Direktvergleich von AMV12 und AMV8 fällt auf, wieviel breiter das Zwölfzylinder-Triebwerk doch ausfällt. Angesichts des Motor-Mehrgewichts von 100 Kilogramm ist es deshalb faszinierend, dass das Gesamtgewicht von 1.630 Kilogramm auf gerade einmal 1.680 Kilogramm angewachsen ist. Die Gewichtsverteilung hat sich freilich etwas verändert – war es beim V8 eine 49:51-Prozent-Balance zwischen Front und Heck, ist es beim V12 genau umgedreht. Bevor wir die Testwagen endlich starten dürfen, wird noch auf die Carbon-Keramikkbremsen von Brembo und vor allem den „Fun Button“ hingewiesen, der den Motor in den schärferen Sportmodus fährt und dem Auspuff einen lauterem Anschlag erlaubt.

Die Route der Testfahrt umfasst rund 300 Kilometer Landstraße entlang der Mosel – eine Strecke, die mit ihren zahlreichen Kurven, Hügeln, Tälern und langen Geraden eine deutliche Ähnlichkeit mit der Nordschleife aufweist. Die Landschaft ist tatsächlich beeindruckend schön, doch nachdem wir beim zweiten Wegpunkt den obligatorischen Navigationsfehler verbuchen mussten, schenken wir dem Wagen unsere volle Konzentration. Schon zu Beginn fällt auf, wieviel straffer der V12 im Vergleich zum V8 ausfällt. Es gibt keine Modifikationsmöglichkeiten, keinen Sportmodus für die Dämpfer. Es ist, so haben es die Ingenieure mit vertrauenswürdiger Miene deutlich gemacht, das beste nur mögliche Set-Up für die Charakteristiken dieses Wagens.



Die Routenführung war mittlerweile wieder im Griff, die Basics des neuen Modells hinreichend verinnerlicht – Zeit also, die Büchse der Pandora zu öffnen. Ein mutiger Tritt in das Gaspedal, und der Motor zieht mit einem derart kraftstrotzenden Brüllen nach vorne, wie es nur Zwölfzylinder vermögen. Der Genickschlag, den man etwa beim Kickdown in einem Ferrari F430 verpasst bekommt, bleibt glücklicherweise aus: Der V12 Vantage beschleunigt absolut klar, mit linear ansteigender Leistung, bei ultimativer Kraft dennoch weich und subtil – während der digitale Tachometer zunehmend verschwimmt. Schnell erreicht man in wenigen Momenten die 250 km/h-Marke. Die Firma beziffert die Spurtzeit aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,2 Sekunden, doch es ist vor allem das Sprintvermögen im mittleren Geschwindigkeitsbereich, das mit perfekt abgestimmten Gängen einen fast fließenden Vortrieb bis 305 km/h ermöglicht.

Übrigens ist für den Aston Martin V12 Vantage keine sequentielle Automatik vorgesehen. Die Sechsgang-Handschaltung tut ihren Job ausgezeichnet und sowohl der dritte als auch der vierte Gang bringen einen fast überall hin. Den sechsten Gang nutzten wir selbst auf der Autobahn nur selten, wobei man mit dieser Fahrweise natürlich recht schnell Freundschaft mit allen Tankstellenangestellten im Umkreis schließen wird. Der Bordcomputer jedenfalls bestrafte uns mit einer Durchschnittsverbrauchs-Anzeige von 22 Liter auf 100 Kilometer. Ouch. Alternativ zum Tankstellenpersonal vermittelt der V12 auch neue Bekanntschaften beim örtlichen Reifenlieferanten. Verstehen Sie mich nicht falsch: Die Pirellis sind großartig, sie machen das Lenken deutlich präziser als beim V8 und drücken die Kraft mit größter Sicherheit auf die Straße, doch ich kann mir nicht vorstellen, dass ihnen an diesem Wagen ein langes Dasein beschert sein wird. Dennoch: Ob Berge, Täler, Haarnadelkurven – der AMV12 Vantage ist fest auf der Straße verankert und hält dank einer unterschwellig, aber kontinuierlich arbeitenden Traktionskontrolle immer eine perfekte Linie – auch wenn man im dritten Gang mit 150 km/h durch eine der schönen Eifelkurven schießt.



Verheerend schnell und dabei fein und kultiviert im Handling, mit einer massiv verzögernden Bremsanlage und einer Straßenpräsenz, die wohl nur diese eine Marke aus Gaydon erreicht – der neue Aston Martin V12 Vantage hat alle Attribute, von denen ein Sportwagenfahrer träumen kann. Am meisten hat mich jedoch beeindruckt, wie spielend leicht der gewaltige Motor der Horizontlinie entgegenstürmt – und wie grundsätzlich der Wagen sich von allen anderen Modellen aus dem aktuellen Aston-Portfolio unterscheidet. Es ist ein seltsamer Vergleich, doch mich erinnerte das Fahrerlebnis an eine Angelrolle beim Hochseefischen, die rotierende Muskelkraft in lineare Geschwindigkeit verwandelt. Passenderweise war unser Testwagen im neuen, dem V12 Vantage exklusiv vorbehaltenen Farbton „Mako Blue“ lackiert. Falls Sie es nicht schon wussten. Der Mako ist ein Hai, der für seine spektakuläre Agilität und Geschwindigkeit bekannt ist. Wenn das kein guter Name ist.

Der Einstiegspreis für den Aston Martin V12 Vantage liegt bei 169.950 Euro, die Auslieferung beginnt im Juli 2009. Zu den neuen, aufregenden Farbtönen für den Zwölfzylinder gehören neben „Mako Blue“ auch „Hardly Green“ und „Magma Red“. Die Launch Cars waren auch in den Farben „Titanium Silver“ und „Quantum Silver“ verfügbar. Alle Daten und Fakten zum neuen Modell können Sie auch in unserem [Auto der Woche](#) noch einmal nachvollziehen.

In welcher Farbe der Aston Martin V12 Vantage Ihnen am besten gefällt, können Sie in unserer [Foto-Galerie](#) herausfinden.

Text: [Steve Wakefield](#)

Foto: Aston Martin

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**







**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-v12-vantage>  
© Classic Driver. All rights reserved.