

CLASSIC DRIVER

Aston Martin Vanquish: Der beste Aston aller Zeiten?

Lead

Vanquish! Ist es nicht genau das, womit alles bei Aston wieder neu begann, fragt Classic-Driver-Redakteur John Simister. Ja, das ist es. Und gleichzeitig markiert der „alte“ Vanquish auch das Ende eines Kapitels. Doch die nächste Vanquish-Episode ist stärker denn je, verrät unser Fahrbericht.

Ladies and Gentlemen! Was Sie hier sehen ist der neue Aston Martin Vanquish. Tatsächlich, ein wenig scheinen noch die Anleihen des Vorgängers von 2001 durch. Doch das liegt auch daran, dass alle aktuellen Aston Martin Modelle in ihrem Look sehr eng ihrer DNA verhaftet bleiben. Und streng genommen ersetzt der neue Vanquish nicht den Vorgänger, sondern den DBS, der seinerseits dem DB9 sehr ähnlich gewesen ist. Auch der Virage muss nun weichen. Zur Erinnerung: Er war der bessere DB9 in jeder Hinsicht. Und für den gibt es ja auch schon einen Nachfolger. Der müsste streng genommen DB10 heißen – doch nicht so bei Aston. Nomen es Omen! Die alte Nomenklatur verspricht Aura und Prestige, welche Kenner der Marke so schätzen.





Folgen Sie mir also in den Aston Martin Works Service Workshop in Newport Pagnell, wo gerade die Präsentation gestartet hat. Per Video-Einspieler erscheint Dr. Ulrich Bez, CEO des Unternehmens. Das wirkt ein wenig skurril. So, als ob er bereits diesen Planeten hinter sich gelassen hätte und aus dem Off zu uns spricht: „Der neue Vanquish ist der beste Aston, den wir jemals gebaut haben“, verspricht Bez. Und er erklärt, warum das so ist: Kohlefaser, Motor, Leistung, geringerer Verbrauch – alles Punkte auf der Habenseite. Da fragt man sich beinahe, warum der limitierte und ausverkaufte One-77 noch der offizielle Thron-Inhaber ist. Geschenk. Der Preis von knapp 190.000 Pfund Sterling ist auch eine deutliche Ansage.

Doch nun mal Tacheles! Was ist neu am Vanquish? Er hat im Wesentlichen immer noch eine

Aluminiumkarosserie und einen V12-Motor mit 6,0 Liter Hubraum. So weit so gut, doch die Plattform wurde über die Jahre deutlich weiter entwickelt. Der neue Vanquish wiegt rund 40 Kilogramm weniger als der DBS und ist dabei doch rund 25 Prozent steifer. Der Motor soll rundum überarbeitet sein. Tatsächlich wurde der Durchsatz erheblich verbessert und so liegt der Output nun bei 573 PS statt bei 510 PS. Auch das Drehmoment stieg an – die Emissionen gleichwohl sanken von 367 Gramm pro Quadratkilometer auf nun 335 Gramm. Spürbar besser: Das Drehmoment setzt deutlich früher an und greift schon bei geringen Drehzahlen mächtig unter.



Und bei genauer Betrachtung wird deutlich, dass der neue Vanquish doch viele typische Aston-Merkmale maßgeblich weiterentwickelt hat. Er zeigt nicht die leicht übertrieben wirkende Attitüde des One-77. Der Kühlergrill wirkt subtiler und auch schlüssiger in die Karosserie integriert. Das gefällt. Durch die tiefere Einpassung wird auch der Motor tiefer in das Chassis montiert. Dieses sorgt nicht nur für einen tieferen Schwerpunkt, sondern soll im Schadenfall auch einen deutlich höheren Fußgängerschutz mit sich bringen. Am Ende ziert nun ein Spoiler das Vanquish Heck, der gleichzeitig nahtlos eingepasst wirkt und einen Kontrast zum unteren Diffusor gibt. Die Schürzen rundum sind aus Kunststoff geformt. Sichtkarbon sorgt für wertig anmutende Akzente.

Der Vanquish sieht stark aus, das muss einfach gesagt werden. Er wirkt scharf, kühl und überlegen. Kein Wunder, dass der Vanquish seine Rolle im neuen Bond-Streifen „Skyfall“ erhalten hat. Ob er aber den Trick mit der Chamäleon-Farbe beherrscht, müssen wir abwarten. Kein Problem, denn wir können ihn ja zwischenzeitlich selbst fahren. Beim Einsteigen fällt die neue Zentralkonsole in iPhone-Haptik auf. Und die elektrischen Fensterheber, die jetzt so angeordnet sind, wie man es auch erwarten würde. Das Navigationssystem ist neu und das Informationsdisplay auch. Britisches Design - einfach in der Handhabe. Das Soundsystem bleibt dänisch: von Bang & Olufsen.





Der Schlüssel ist immer noch ein kleiner Glass-Kubus. Und der Getriebewahlhebel wird ebenfalls noch mit Glastasten betätigt. Mir gefällt das. Genauso wie das Starten des Motors. „Vrrrow“ grollt der Zwölfender los, als ich die Start-Taste löse. Der Aufschrei klingt metallisch. Er sagt mir, dass das feinflüssige Öl noch nicht alle Ecken des komplexen Motors erreicht hat. Sekunden später aber schon. Erster Gang per Paddle-Schaltung oder „D“ für Drive? Beides ist möglich – doch das Getriebe ist stets dasselbe: ein ZF-Sechsgang-Automat. Ich entscheide mich für die manuelle Gangführung. Schließlich soll dies ein Supersportwagen sein – da darf man auch mal einen Teil dazu beitragen.

Und der Aston schiebt kräftig an. Das Drehmoment-Plus ist instant spürbar. Laut Werk sprintet er in 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Und 183 mph, beziehungsweise 295 km/h, soll er schnell sein. Die Werte sind so dramatisch wie der Look des Wagens. Der Klang des V12 ist fulminant, wenngleich auch nicht ganz so divenhaft wie vergleichbare Ferrari-Aggregate. Wer den Sport-Modus wählt, bekommt noch mehr Klangkraft. Dazu schärfere Gasannahme, minimal schnellere Gangwechsel und ein noch vehementerer Schub beim Kick-Down. Der Wagen ist auch ohne die Gadgets schnell und sportlich genug. Doch ein Quentchen mehr kommt bekanntlich immer gut an.





Ein Launch-Control-System verspricht den perfekten Start. Fuß auf die Bremse, Taste drücken, Vollgas. Die Regelung der Kraftübertragung erfolgt elektronisch. Ein älterer BMW M5 V10 würde bei einer solchen Übung Wimmern und Kreischen. Nicht so der Aston. Er legt die Kraft an und knallt sie dann auf den Antriebsstrang und die Räder. Es geht brutal schnell voran – und doch recht unspektakulär zugleich. Und genau darin liegt vielleicht das Problem des Vanquish. Er ist einfach super kultiviert. Gangwechsel sind immer weich. Der Vortrieb wirkt immer unangestrengt und erinnert nicht an die „Hammerschlag-Methode“. Das ist prima für einen Grand-Tourer, doch vielleicht etwas zu Gentlemen-like für einen Supersportler. Die Rolle des Gleiters kommt doch dem DB9 zu – oder nicht?

Wunderbar präzise und verlässlich geht es durch Kurven. Die Lenkung wirkt so gut abgestimmt wie nie in einem Aston. Die Federung wirkt mit ihrer Gesamtabstimmung gelungen. Nur eine schnelle Abfolge von Straßenfugen und Löchern kann das Setting aus der Ruhe bringen. Wer hier jetzt „Sport“ wählt, erlebt eine deutliche Straffung. „Sport Track“ sollte man auf solchem Terrain vermeiden – es sei denn, man möchte mal wieder mit den Zähnen klappern. Der Vorderwagen lenkt aber immer präzise ein. Das Heck bleibt leicht und mit dem Gas gut kontrollierbar. Auch die Bremsen harmonisieren – eine überzeuge Abstimmung.



Fazit: Ja, der Vanquish ist ein sehr feiner Sportwagen – und das in vielfacher Hinsicht. Vielleicht ist er nur ein wenig zu sehr klinisch perfekt, als man es von einem Aston erwarten würde. Wenn schon Automatik, dann sollte man die Möglichkeit haben, auch richtig harte und schnelle Gangwechsel abzufordern. Die gesamte Sport-Abstimmung würde durchaus etwas mehr Drama vertragen. Nicht falsch verstehen bitte: Ich will nicht durchgeschüttelt werden. Aber etwas mehr Leidenschaft würde mich noch mehr in Bann ziehen. Eine gute Nachricht zum Schluss: Dr. Ulrich Bez tauchte dann doch noch leibhaftig auf. Gutgelaunt und bei bester Gesundheit. Tatsächlich scheint es rund zu laufen bei Aston Martin. Erfreulich!

*Text: John Simister
Fotos: Aston Martin*

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/aston-martin-vanquish-der-beste-aston-aller-zeiten>

© Classic Driver. All rights reserved.