

sport auto

AUSGABE 4/2025



ALPINA IM WANDEL DER ZEITEN
Roadtrip mit B6 3.5S, B2S und D4 S



IM TEST: ASTON MARTIN VANTAGE

WILDER RITT MIT 665 PS

SOMMERREIFEN-TEST



Mischbereifungen für BMW M3/M4



Maserati GT2 Stradale
Schärfster Dreizack im Tracktest



Formel 1 vor dem Saisonstart
Deshalb ist McLaren der Favorit



TOYOTA GR YARIS IM SUPERTTEST

KANN'S DER NEUE BESSER?



Eistanz mit Allrad
Porsche 911 Carrera 4
GTS, Toyota GR Yaris und
BMW M5 im Vergleich

Teil 15
NEUE FOLGE
Die besten Tests aus 25 Jahren
Honda S2000



Reisen mit Erlebniswert:

MIT DEM AUTO DIE HEIMAT ENTDECKEN.



AUTO Straßenverkehr SPEZIAL

Jetzt im Handel oder online: www.autostrassenverkehr.de/spezial

E-Mail: autostrassenverkehr@burdadirect.de | Telefon: 0781 639 6659





ÜBER WAHRE ABSICHTEN UND FALSCHER POLITIK

DER AKTIONSPLAN DER EUROPÄISCHEN UNION WILL NICHT MEHR DAS KLIMA RETTEN, SONDERN DIE AUTOINDUSTRIE. DER BESTE WEG WÄRE, DIE CO₂-BEWERTUNG FÜR E-AUTOS ABZUSCHAFFEN.

Das Elektroauto hatte bisher ein privilegiertes Dasein. Jahrelang wurde es erst von den Käufern verschmäht, dann rechnete die Politik seine CO₂-Bilanz schön, schmiss viel Steuergeld als Kaufanreiz hinterher und erklärte den batterieelektrischen Ansatz zur einzig akzeptablen Technik für alle Mobilitäts- und Transportlösungen. Die Regulatorik machte die Batterie zum König der Welt. Der große Elon Musk visionierte, in ein paar Jahren gäbe es Langstreckenflüge mit vollelektrischen Antrieben. Elektrische Helikopter-Taxis wurden erträumt, elektrische Containerschiffe und voll-elektrische Lkw. Der Fantasie waren keine Grenzen gesetzt – außer die blöde Realität.

Die hat sich jetzt mit dem Brechhammer Zutritt zur politischen Debatte verschafft – und wird erhört. Am 5. März gab die EU-Kommission den Aktionsplan zur Reform des 2019 beschlossenen Green Deals bekannt. Jetzt steht plötzlich die Rettung der heimischen Automobilindustrie im Fokus der EU-Bemühungen, nicht das Klima oder die Rettung der Welt. Halten wir kurz inne: Hatte nicht die extreme Regulierung der EU die Krise der Autoindustrie initial ausgelöst? Ohne die ideologisch motivierten EU-Entscheidungen befände sich die Autoindustrie mit 13 Millionen Beschäftigten in Europa nicht in der verheerenden Situation, aus der sie jetzt gerettet werden muss – Ursache und Wirkung.

Natürlich kann man das auch anders sehen. Alle Verkehrsträger produzieren zu Land, zu Luft und zu Wasser weltweit 20 Prozent der CO₂-Emissionen. Wenn man das ändern will, muss man irgendwo anfangen. Der Kardinalfehler: Die Politik hat die technische Lösung vorgeschrieben, anstatt Klimaziele zu setzen und die technische Lösung denen zu überlassen, die Ahnung davon haben – also den Ingenieuren und Technikern.

Der ideologische Übereifer bei der Weltrettung schreckte auch nicht vor Betrug zurück: Das E-Auto wurde von der EU über den Tailpipe-Ansatz – das, was aus dem Auspuff kommt, ist die Referenz für die Bewertung – als CO₂-frei eingestuft. Mit diesem wissenschaftlich unseriösen Ansatz wurde die europäische Autoindustrie in die E-Falle gejagt, weil sie die CO₂-Flottenziele so nur über batterieelektrische Antriebe erreichen konnte. Genau diese Flottenziele wurden von der EU im neuen Aktionsplan über die Aussetzung der Strafzahlungen wieder einkassiert.

Jetzt rettet die EU die Autoindustrie also ähnlich panisch, wie sie zuvor die Welt retten wollte. Und ganz plötzlich soll nun „die uneingeschränkte Technologieneutralität ein zentrales Prinzip sein“, wie die deutsche EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen erklärte. Die Geschwindigkeit der Kehrtwenden ist beeindruckend. Man kann nur hoffen, dass es nicht zu spät ist. ☹

Sie erreichen Marcus Schurig unter der E-Mail-Adresse mschurig@motorpresse.de

IM PADDOCK



DICKES DANKESCHÖN DEN EVENT-KOLLEGEN

Ohne euch wäre die Allrad-Sause (ab S. 44) nicht möglich gewesen! Falls Sie Lust bekommen haben, selbst mitzudriften: Auch 2026 bezieht auto motor und sport in Kooperation mit Bridgestone wieder ihr Wintertrainingscamp im Lungau. Infos unter: <https://event.motorpresse.de>



KULTFIGUR IN JEDLICHER HINSICHT

Der Rallye-Quattro mit RS3-Technik, der ab Seite 40 durchs Heft ballert, war die Idee von Reini Sampl. Der Österreicher sitzt seit einem Skiunfall im Rollstuhl, hat Benzin im Blut, den Schalk im Nacken und ist das, was man ein Idol nennen darf – sowohl fahrerisch als auch im Umgang mit seinem Handicap. Sinnbildlich: der Sticker am Heck des Audi S1.



DRIFT-SAISON AM NÜRBURGRING

Skylimit Events versammelt 2025 wieder internationale Quertreiber mit ihren bis zu 1000 PS starken Boliden zum Kräfte messen beim Nürburgring Driftcup. Wer das Spektakel nicht verpassen will, notiert sich den 25. bis 27. April, den 5. bis 7. September und das Finale vom 25. bis 27. Oktober. Mehr Infos unter www.skylimit.events



INHALT

AUSGABE 4/2025



26 MILDE POWER-LIMOUSINE

Mercedes-AMG E 53 Hybrid mit bis zu 612 PS im Einzeltest



44 WINTERSPIELE

Ein großer Teil der aktuellen Sportwagen fühlt sich dem Allradantrieb verpflichtet. Sinnvoll oder nicht? Je rutschiger, desto mehr! Höchste Zeit für eine Schneegaudi in Österreich mit BMW M5, Porsche 911 Carrera 4 GTS und Toyota GR Yaris

60 FERRARI 12CILINDRI SPIDER

V12-Sauger, 9250/min, 830 PS und Hinterradantrieb – Punkt!

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alpine A110	25
Aston Martin Vantage	6
Audi RS 3 Sportback	40
BMW Alpina B2S	32
BMW Alpina B6 3.5S	32
BMW Alpina B8 GT	24
BMW Alpina D4 S Gran Coupé	32
BMW M4 Competition	64
BMW M5	44
Ferrari 12Cilindri Spider	60
Honda S2000	82
Maserati GT2 Stradale	54
Mercedes-AMG E 53 Hybrid 4Matic+	26
Porsche 911 Carrera 4 GTS	44
Toyota GR Yaris	14 / 44



108 WEC-AUFTAKT: DREIFACHSIEG FÜR FERRARI

Beim Auftakt der Sportwagen-WM in Katar verbuchte Ferrari einen überlegenen Dreifachsieg. Sind die Roten so stark, oder lag die neue BOP so stark daneben?

● TESTS & FAHRBERICHTE

- 6** **LEISTUNGS-SPRUNG** 665 Verbrenner-PS schieben den neuen Aston Martin Vantage an – erster Rennstreckentest
- 14** **RALLYE-ZWERG IM SUPERTEST** Toyota GR Yaris mit Automatikgetriebe auf der Nürburgring-Nordschleife
- 26** **LEISETRETER** Kann das Hybridsystem im Mercedes-AMG E 53 die 400 Extra-Kilo kompensieren? Einzeltest
- 32** **ALLGÄUER GENUSS-TOUR** Unterwegs mit BMW Alpina B2S, B6 3.5S und D4 S Gran Coupé
- 40** **PISTENGAUDI** Der modellgepflegte, Spike-bereifte Audi RS 3 Sportback zeigt seine Talente auf Eis
- 44** **SPORTLICHE ALLRADLER IM SCHNEE** Drei Konzepte von BMW, Porsche und Toyota im Fahrvergleich
- 54** **FÜR PURISTEN** Mit Straßenzulassung: exklusiver Leichtbau-Track-Racer Maserati GT2 Stradale
- 60** **KLAPPDACH-FERRARI** Ungefilterte Sauger-Sinfonie bei 9250 Touren im 12Cilindri Spider. Fahrbericht
- 82** **TEST-LEGENDEN** Leichtgewicht mit Hochdrehzahl-Vierzylinder und 240 PS: Honda S2000

● REPORTAGE & RATGEBER

- 64** **SOMMERREIFENTEST** Sportliche Mischbereifung in 275/35 R 19 und 285/30 R 20

● MOTORSPORT

- 90** **RALLYE-WM** Wie Claire Schönborn beim WM-Lauf in Schweden das Freiticket für die Junioren-WM löste
- 94** **RALLYE-WM** Interview mit der FIA-Direktorin für den Straßensport, Emilia Abel
- 96** **NLS NÜRBURGRING** Vorschau zum Saisonstart der Nürburgring Langstrecken-Serie
- 102** **INDYCAR-SERIE** Background-Feature zum Zustand der US-Serie anlässlich des Saisonstarts in St. Petersburg
- 108** **SPORTWAGEN-WM** Alle Hintergründe zur Hypercar-Topklasse vom WEC-Saisonauftakt in Katar
- 114** **SPORTWAGEN-WM** Wir haben uns von FIA und ACO das neue BOP-System für die Hypercars erklären lassen
- 118** **SPORTWAGENSport** Vorstellung des neuen LMH-Valkyrie-Rennwagens von Aston Martin
- 124** **FORMEL 1** Analyse der Kräfteverhältnisse nach dem offiziellen Saisonvortest in Bahrain

● RUBRIKEN

3 Editorial 24 Pinnwand 73 Automarkt 78 Leserbrief/Impressum
80 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R

Das Fahrwerk!



MADE IN GERMANY



EINFACH SPORTLICH UND DREIFACH AUSGEZEICHNET

LESERWAHL
BEST BRAND 2022
KATEGORIE
Federn
Heft 12/22

sport auto

LESERWAHL
BEST BRAND 2023
KATEGORIE
Federn
Heft 12/23

sport auto

LESERWAHL
BEST BRAND 2024
KATEGORIE
Federn
Heft 12/24

sport auto

www.h-r.com

H&R SPEZIALFEDERN GMBH & CO KG | ELSPER STRASSE 36 | 57368 LENNESTADT

STILHIL



FT VIEL



DER VANTAGE IST ZURÜCK VON SEINEM AUSFLUG IN DIE PROGRESSIVITÄT, RE-STARTET MIT CHARAKTERISTISCHEN GESICHTSZÜGEN UND EINEM KRÄFTIGEN LEISTUNGSPUSH AUF 665 PS, DER GUTE, EHRliche ACTION VERSPRICHT. TEST DES TRANSAXLE-SPORTWAGENS.

TEXT STEFAN HELMREICH
FOTOS ARTURO RIVAS

Das ist doch mal 'ne Ansage! Ich meine: Da unterbieten sich die Hersteller gerade gegenseitig mit PS-Nachschlägen, entschuldigen ihre Modellpolitik der kleinen Schritte mit der rigorosen Abgasregulatorik, um dann entweder elf Mehr-PS als die große Weltensensation abzufeiern oder auf die Notwendigkeit von Hybridsystemen zu verweisen, denen allein es ja zu verdanken sei, dass Leistung heutzutage überhaupt noch wächst.

Die Antwort von Aston Martin: „Hold my beer!“ Statt im Mainstream mitzukleckern, klotzen sie dem neuen Vantage einfach mal 665 PS in seine breite Brust. Das ist ein Nachschlag von deren 155 gegenüber dem Ex-Modell, 53 mehr, als AMG – der Urheber dieses Biturbomotors – maximal aus den vier Litern pumpt, und ganz ohne Zutun von Elektro-Gedöns entstanden! Stattdessen: nach alter Väter Sitte – dickere Lader, modifizierte Nockenwelle, erweiterte Kühlung. Bämm!

Da schlackern die Ohren

Die Begeisterung über die erhöhte Faszinationsdosis wird, das sei eingeräumt, jedoch von schlackernden Ohren begleitet. Schließlich waren weder der 510 PS starke Direktvorgänger noch dessen um 25 PS angejazzte F1-Edition je der Untermotorisierung verdächtig geworden. Im Gegenteil, man hatte durchaus zu tun, die fulminant einsetzende Power im Zaum zu halten. Der Zuwachs um 30 Prozent, der mit einem um 115 auf 800 Nm erhöhten Drehmoment einhergeht, verspricht also durchaus eine Herausforderung zu werden. Oder um im Lokalkolorit zu bleiben: A hell of a ride.

Zunächst muss es jedoch um Oberflächlichkeiten gehen, mit denen die Briten den Kurs ihres Einstiegsmodells nun zumindest optisch ein Stück weit korrigieren.

Der Reihe nach: Als der Vantage vor acht Jahren in seiner aktuellen Form die Hüllen fallen ließ, wurde er von seinen hohen Herren zum „Predator“ designt. Zum Jäger! Entsprechend angriffslustig fielen die Parolen des damaligen CEO Andy Palmer aus. Sinngemäß: Die Konkurrenz solle sich warm anziehen, denn Aston mache Ernst!

Zum großen Bedauern der Klientel hatte der Wagemut in der Ausrichtung aber auch das Design er-



Zurück nach Hause

Die Daimler-Indizien sind weitgehend rausgewaschen, die Schaltpaddel nun direkt am Lenkrad. Hinreißend: der Lederduft sowie die massive Mittelkonsole mit metallischen Bedienelementen



Alles dort, wo's hingehört

Im Gegensatz zu AMG sitzt der Vierliter-V8 im Aston noch hinter der Vorderachse. Vorteile: Eine paritätische Achslastbalance und ein direkterer Draht zur Hinterachse





fasst: Dem Schmolmund fehlte plötzlich die Unterlippe; gleichzeitig erinnerte der Blick weniger an ein Raubtier als vielmehr an den friedfertigen Mazda MX-5; und als wäre dem Weltkulturerbe der Sportwagen-Ästhetik damit nicht schon genug Unheil widerfahren, brach auch noch der Innenraum mit dem Markenstil. Ursächlich: die Kooperation mit Mercedes.

Sie lieferte einerseits zwar das motorische Rüstzeug für die Attacke auf die Arrivierten, bahnte sich andererseits aber auch recht ungeniert ihren Weg ins Cockpit. Sicher, im Gegensatz zum Hausmacher-Infotainment des Vorgängers begannen Essentials wie die Zielführung der Navigation plötzlich zuverlässig zu funktionieren, nur mischte sich das Lederaroma eben mit dem Mief ausgemusterter C-Klassen. Ein No-Go!

G'schmäcke ade!

Damit ist jetzt Schluss! Anhand der Bedienlogik ist das schwäbisch-britische Joint Venture stellenweise zwar noch immer aufzuspüren, der komplette Rest des Cockpits ist das G'schmäcke aber los. Hauptverantwortlich dafür: das neue Touchscreen-System, das sich in eine stämmige Mittelkonsole bettet, höher auflöst als die betagte Daimler-Lösung, je nach Sonneneinstrahlung ein bisschen fahl wirkt im Kontrast, aber derart schlüssig gegliedert ist, dass die Parabolika-Gerade des Hockenheimrings genügt, um den Speedlimiter der Winterreifen außer Gefecht zu setzen. Versuchen Sie das mal in einem BMW...

Der Getriebewählhebel ist auch bei Aston nur mehr ein Kippschalter, aber immerhin kein labbriger Hebel am Lenkstock! Dort waren bis zuletzt die Schaltpaddel des Automatikgetriebes angeflanscht, die nun an das Lenkrad umgezogen sind. Ein Vorteil? Die einen sagen so, die anderen so! Klima-Temperatur, Gebläse und die Lautstärke der fulminanten Bowers-&Wilkins-Anlage lassen sich über Metallwalzen regulieren, die verschiedenen Fahrmodi mittels eines Drehreglers, der als satt rastender Ring um den Startknopf liegt.

Sitze? Zwei Stück, sehr bequem, aber packend, ohne Firlefanz verstellbar und bei Bedarf so tief im Auto positioniert, dass man zum Überblicken des üppigen Vorbaus den Hals recken muss. ▶



Perfekt geschnitten

Gut konturierte, dennoch ausgesprochen anschmiegsame Sitze mit weitem Verstellbereich

Möge die Acht mit ihm sein

Luke hat ganze Arbeit geleistet. Die Türverkleidung auf der Fahrerseite knarzt etwas, der Rest ist auch dank des Motors ein emotionales Meisterwerk



Unter Wert geschlagen

Für ihre Dimensionierung und einen Aufpreis von 13.000 Euro sind die Werte oberhalb der 33-Meter-Marke schlicht zu mau. Umso großartiger: der mollig-rabiate V8-Slang



Vor allem aber sieht die Frontpartie nun nicht mehr nach Abflussschacht, sondern unverwechselbar nach Aston Martin aus. Größere Scheinwerfer mit Matrix-LEDs und dazwischen ein weit aufgerissenes Kühlermaul in Duckface-Mimik, das die Markenstilistik auf einen Schlag mit der Modellphilosophie synchronisiert: klassisch und aggressiv – ein thematischer Volltreffer!

174 Kilo leichter als der AMG

Denn eines muss klar sein: Auch wenn der Angriff auf die großen Namen – faktisch gesehen – im Rohr kreperte, den Vantage maximal näher heranrobben ließ an Elfer und Co., aber nie wirklich in Schlagdistanz brachte, rückt auch die rundneuere Generation nicht von ihren Absichten ab. Der Gap soll vor allem mit der satten Mehrleistung geschlossen werden, was für britische Verhältnisse ein doch recht amerikanischer Ansatz der Problemlösung ist – aber gut. Ob ein Aston Martin derlei Kräftermesserstechereien nötig hat, ist weiterhin die Frage. Inwieweit sie fruchten, noch mal eine andere. Fest steht jedoch, dass sich das Profil des Vantage nun unabhängig

davon, oder besser gesagt: von selber schärft. Schauen Sie sich um: Die Corvette hat dem Frontmotor inzwischen hochoffiziell entsagt, im Hause Ferrari ist er schon seit Jahrzehnten nur noch Beauftragter für Gran-Turismus, und auch der AMG GT, der bisher ein konzeptioneller Direktverwandter war, ähnelt dem Vantage lediglich auf den ersten Blick. Anders als in Affalterbach, wo der Haussportwagen nun mehr mit einer E-Klasse gemeinsam hat als mit seinem Vorgänger, baut der Aston weiterhin reinrassig.

Der V8 fläzt nicht auf, er verkriecht sich hinter der Vorderachse, das Automatikgetriebe sitzt transaxial gegenüber, woraus neben einer direkteren Bindung zwischen Hinterachse und Hosenboden auch Gewichtsvorteile resultieren. Nicht nur, dass der Aston exakt 174 kg weniger um Ecken wuchten muss als der AMG, er verteilt die Pfunde auch besser zwischen den Achsen. Besser? Nee, ideal: fifty-fifty! Der Allradantrieb, der dem AMG mit dem Modellwechsel zuteilwurde, wäre in Anbetracht des gehörigen Turbopunchs hier aber auch eine sinnvolle Ergänzung gewesen, wenn nicht eine not-



TECHNISCHE DATEN

		Aston Martin Vantage
Motor		
Typ, Aufladung		V8, Biturbo
Bohrung x Hub	mm	83,0 x 92,0
Hubraum cm ³ /Verdichtung		3982 / 8,6
PS/kW/Drehzahl		665 / 489 / 6000
Nm/Drehzahl		800 / 2750-6000
Hybridisierung (kW/Nm)		-
Systemleistung	PS/kW	-
Systemdrehmoment	Nm	-
Kraftübertragung		
Antriebsart		Hinterrad
Getriebeart, Gänge		Automatik, 8
Bremsen		
Brems Scheibenbauart		Keramik, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h.	mm	410 / 360
Räder		
Bereifung	vorn hinten	275/35 R 21 325/30 R 21 Michelin Pilot Sport S 5
Felgenbreite v./h.	Zoll	9,5 / 11,5
Karosserie		
L x B x H	mm	4495 x 1980 x 1275
Radstand	mm	2705
Tankvolumen	l	78
Batteriekapazität	kWh	-
elektr. Reichweite	km	-
Preise		
Grundpreis	Euro	198 000
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras*	Euro	221 400
Testwagenpreis	Euro	288 800
Unterhaltskosten		
Kfz-Steuer	Euro	656
Haftpflicht	TK/Euro	individuelle
Teilkasko	TK/Euro	Einstufung
Vollkasko	TK/Euro	
Fahrleistungen (Werksangaben)		
0-100 km/h	s	3,5
Vmax	km/h	325
Messwerte		
Gewicht vollgetankt	kg	1747
Verteilung v./h.	%	49,7 / 50,3
Leistungsgewicht	kg/PS	2,6
Verbrauch	l/100 km min./max./Durchschnitt	12,9 / 18,3 / 14,8
Beschleunigung		
0-40 km/h	s	1,2
0-100 km/h		3,5
0-160 km/h		6,9
0-200 km/h		10,4
0-250 km/h		17,2
0-280 km/h		23,4
400 Meter	s / km/h	11,2 / 208
Zwischensprint		
100-200 km/h	s	6,9
GP-Kurs Hockenheim	min	1,53,0
Slalom	km/h	70,0
Bremsweg/Verzögerung		
	m/s ²	
100 km/h kalt (kalte Bremse, kalte Reifen)		40,9 / 9,4
100 km/h kalt (kalte Bremse, warme Reifen)		33,6 / 11,5
100 km/h warm (10. Bremsung)		33,7 / 11,4
200 km/h (warme Bremse, warme Reifen)		137,9 / 11,2

*Keramikbremse 13 200 Euro, Schmiederäder 5940 Euro, Carbondach 4260 Euro

Messbedingungen:
Lufttemperatur 5° C, Asphalttemperatur 6° C, Luftdruck 1031 mbar



KONKURRENZVERGLEICH ASTON MARTIN VANTAGE

Seinen direkten Vorgänger schlägt der Vantage in allen Messdisziplinen, bis auf den Bremsweg aus 100 km/h. Trotz Keramikbremse verliert er auf den 2018 gemessenen stahlgebremsten Testwagen 0,7 Meter. Im Vergleich zum Motorspender Mercedes-AMG GT 63 kann er querdynamisch nicht mithalten, dragstert ihm aber auf Geraden gnadenlos davon. Garniert von einem Motorklang, an dem sich die Affalterbacher einige Scheiben abschneiden könnten. Auch die Getriebereaktionen auf Schaltbefehle wirken im Aston Martin spontaner. Porsche zeigt mit dem 911 GTS, was mit weniger Leistung, aber auch weniger Gesamtgewicht aus sportlicher Sicht machbar ist.

GP-Kurs Hockenheim (min)



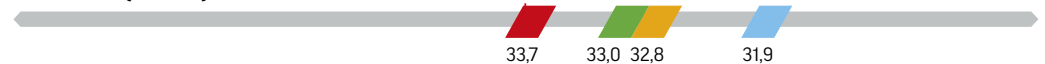
Slalom 18 m (km/h)



0-100 km/h (s)



100-0 km/h (warm/m)



Leistungsgewicht (kg/PS)



Preis/Performance (Euro/Pkt.)



SPORT auto WERTUNG (Punkte)



Aston Martin Vantage (2018)

V8T, 3982 cm³, 510 PS bei 6000/min, 685 Nm bei 2000-5000/min, Hinterradantrieb, 1722 kg (Messwert), vorn 255/40 R 20, hinten 295/35 R 20, Pirelli P Zero, Vmax 314 km/h, Preis inkl. Performance-Extras 157 037 Euro



Mercedes-AMG GT 63 S

V8T, 3982 cm³, 585 PS bei 5500/min, 800 Nm bei 2500-5000/min, Allradantrieb, 1921 kg (Messwert), vorn 295/30 R 21, hinten 305/30 R 21, Michelin Pilot Sport S 5, Vmax 315 km/h, Preis inkl. Performance-Extras 203 282 Euro



Porsche 911 Carrera GTS

B6T, 3591 cm³, 541 PS bei 6500/min, 610 Nm bei 1950-6000/min, Hinterradantrieb, 1660 kg (Messwert), vorn 245/35 R 20, hinten 315/30 R 21, Goodyear Eagle F1 Supersport R NA2, Vmax 312 km/h, Preis inkl. Performance-Extras 185 536 Euro

wendige – dachten wir im Vorfeld. Im Alltag beweist der Aston jedoch das Gegenteil. Überwältigend ist nämlich nicht nur der schiere Schub, der sich wie ein Teppich aus Infernalik über das Drehzahlspektrum legt, sondern auch die Art, wie er sich entfaltet beziehungsweise in den Boden stanz.

Trotz einer Literleistung von sage und schreibe 167 PS rock'n'rollt der Vantage los, ohne durchzuhängen. Sicher, der höhere Ladedruck braucht ein paar Hundert Umdrehungen, um sich voll aufzuplustern, eruptiert aber ebenso zügig wie homogen. Dito erstaunlich: Motor und Hinterräder beißen synchron. Kein Hickhack zwischen Drehmoment und Elektronik, keine Sidesteps, sondern eine nahezu nahtlos einsetzende Schubgewalt, deren Endeffekt sich entsprechend klar in den Werten abzeichnet.

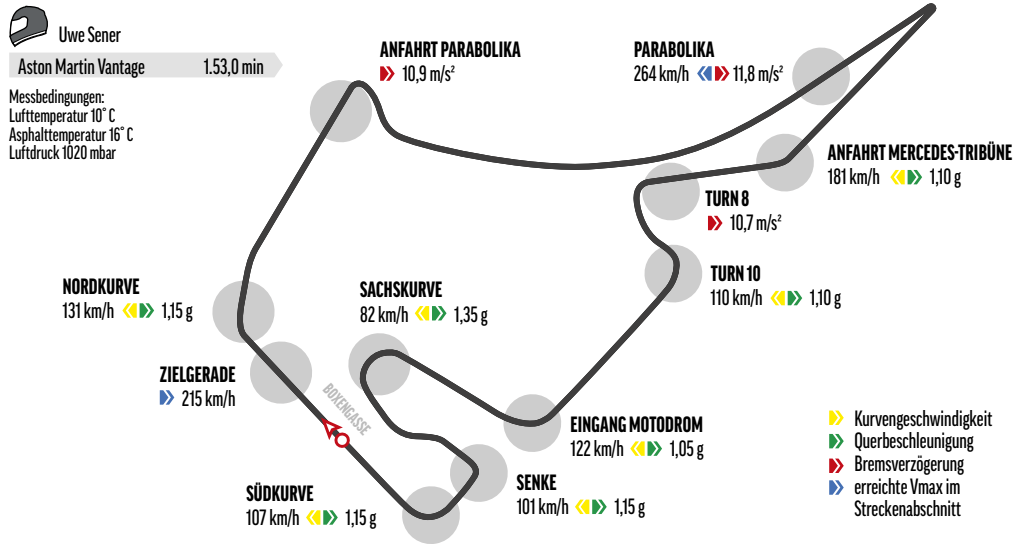
V8-Sound statt Kauderwelsch

In 3,5 Sekunden karriert der Vantage auf 100, der alte kam mit geringerer Leistung und wackligerer Traktion auf 4,1. Ja, der AMG GT, der dank 4Matic rigoros loskatapultiert, rettet noch drei Zehntel Vorsprung durch den Standardsprint. Danach aber wird er gnadenlos niedergemäht von der ultimativen Eskalationsstufe seines eigenen Motors, der im Aston obendrein auch noch nach Achtzylinder klingt anstatt – sorry! – wie Kraut und Rüben.

Oder ohne die Konkurrenz durch den Kakao zu ziehen: Das Beschleunigungserlebnis ist eines der besten, die es in dieser Hubraumklasse je gegeben hat. Schon dieses bronchiale Brummeln unter Teillast macht mehr Stimmung als manch anderer voll ausgedreht, ab 4000 wird der Bär zur Furie, speit feurigen Vortrieb, brüllt, donnert, bolzt, donnerbolzt einen Gang nach dem anderen nieder, um erst im Bereich von 250 überhaupt mal anzufangen, den Eindruck nachlassender Intensität zu erwecken. Falls es im Vorfeld also irgendwelche Zweifel an der Tatsächlichkeit der hehren Leistung gegeben haben sollte, dann seien Sie versichert: Nope, Zweifel gibt es nicht, nicht im Geringsten!

Kritik hingegen sehr wohl. Einen Punkt diesbezüglich kassiert die Keramikbremsanlage, die sich mit 13.200 Euro als größter Posten einer an großen Posten nicht armen Ausstattungsliste einträgt. Das Pedalge-

RUNDENZEIT HOCKENHEIMRING GP-Kurs



Seine Längs-Performance beweist der Vantage mit 264 km/h auf der Parabolika eindrucksvoll. Querdynamisch ist noch Entwicklungspotenzial vorhanden. Die Fahrwerksabstimmung und die elektrisch gesteuerte Sperre sind den Anforderungen nicht ganz gewachsen. Auch die Bremswerte spiegeln nicht das Potenzial einer Keramikanlage wider.

Eigenständig, eingängig

Die Fahrmodi spreizen das Feeling sauber, ohne den Vantage zu lasch oder zu ruppig werden zu lassen. Schnörkellose Instrumente, neues Infotainment

fühl der mächtigen Anlage ist zwar exzellent: fest, präzise im Druckpunkt – so wie sich das für einen Sportwagen gehört. Die Werte hingegen? So lalal 33,7 Meter von 100 auf 0 sind kein Ruhmesblatt mehr in einer Welt, in der Diesel-Kombis über einen Meter früher stehen. Und auch auf der Strecke gelangt der Aston nur sporadisch in standesgemä-

ße Verzögerungsdimensionen. Wo bei es weniger die Bremskraft als solche ist, die den Biss hemmt, als die etwas konservative ABS-Regelung. Immerhin: Die Wirkung bleibt konstant, was recht angenehm zu wissen ist, wenn man mit 264 auf die Spitzkehre zuhagelt.

Sie merken, der Schub lässt einen nicht los. Einfach weil er allgegenwärtig ist, eine permanente Verlockung und damit auch auf der Landstraße, na ja, fahrstilbildend. Im Umgang mit all den modernen High-tech-Bombern sind wir mittlerweile zwar auf den Trichter gekommen, dass es oftmals spannender ist, ein langsames Auto schnell zu fahren als ein schnelles langsam. Der Vantage jedoch markiert eine willkommene Ausnahme. Er wirkt echt, pocht und prickelt schon beim Cruisen, erwacht mit Gaseinsatz immer mehr zum Leben, macht Arbeit am Lenkrad und insofern Laune, als sich sein Fahrverhalten nicht nur in einem computergestützten Kanal bewegt.

Sicher, mit den vernetzten Reaktivdämpfern, einem neuen, penibel eingreifenden ESC-System sowie einer mehrstufigen Traktionskontrolle hat er sich Unterstützung im Umgang mit der vielen Kraft an Bord geholt. Dennoch hat man selbst in den züchtigeren Modi das Gefühl, als Mensch mit einer analogen Maschine gegen die Physik zu kämpfen.





Die Lenkung reagiert nicht nur akkurat und feinsinnig, sie hat auch keine Hemmungen, Fahrbahndetails unverblümt zurückzumelden; mangels Wankstabis und Hinterachslenkung gibt es nichts, was im Feeling herumpfuschen könnte, und dann besitzt das Fahrwerk die Eigenheit, sich nicht so recht zwischen Dynamik und Komfort entscheiden zu können, sprich: softe Federn mit recht straffen Dämpfern zu kombinieren, sodass die spürbar versteifte Vantage-Karosserie auf schlechten Strecken massig Action verbreitet.

Zur Spitze fehlt Feinschliff

Das Problem: Auch hohe Querkräfte triggern den Zielkonflikt im Set-up, woraus zusammen mit den Impulsen des aktiven Hinterachsdifferenzials ein paar spannende Züge im Handling resultieren – freundlich ausgedrückt. Die Stabilität auf der Bremse und die griffige Doppelquerlenker-Vorderachse lassen einen zwar mit Elan in Ecken stechen, ab dem Scheitelpunkt, wenn die Muskeln im Heck zu spannen beginnen, verliert sich die Contenance jedoch bisweilen in Tumult. Das Aktiv-Diff ist brutal auf Traktion gepolt, hält die Power auch bei abgeschalteter Traktionskontrolle länger auf Zug, als man es für möglich hält, dafür reißt sie am Punkt X aber umso heftiger ab. Der Grenzbereich ist also

sport auto-Wertung		Pkt./max.
GP-Kurs Hockenheim	1,53,0 min	22/25
Slalom 18 m	70,0 km/h	16/20
0 – 100 km/h	3,5 s	15/15
100 – 0 km/h (warm)	33,7 m	12/15
Leistungsgewicht	2,6 kg/PS	14/15
Preis/Performance	2803 Euro/Pkt.	3/10
Summe		82/100



eher ein schmaler Grat, den die Gebeine zusätzlich verwickeln.

Welche Bereiche der Kinematik verantwortlich sind, ist kaum herauszuspüren. Fest steht nur, dass die Zusammenhänge unter Druck ins Schlottern geraten, das Heck pumpen, dadurch zwischen Haft- und Gleitreibung hin- und herzucken lassen, was nicht nur Zutrauen kostet, sondern auch Zeit. Nicht missverstehen, die Hockenheim-Runde, die bei dem Rodeo rausspringt, stellt den bisherigen Vantage komplett in den Schatten. Und sogar: den AMG GT in die Kreide. Vier Zehntel pro Aston – motorleistungsgerecht, dennoch beachtlich! Bitter nur, dass eigentlich

mehr drinsteckt. Der Vantage hat die Anatomie und die Technik für das, was man ihm einst als Missionsziel auf den Weg gab. Es fehlt? Der Feinschliff, der das Ensemble auf Linie zurrut. Aber das könnte mit einem möglichen S-Modell ja noch werden, erst recht bei einem Hersteller, der gerade mit Lichthupe und Blinker links auf den rechten Weg einbiegt. Denn nicht nur der Umgang mit Leistung hat Charme, auch in ihrer Übertragung ist etwas im Busch. So ließ sich CEO Hallmark mit dem Satz zitieren, dass ein Sportwagenerlebnis zwingend ein Schaltgetriebe brauche! Na, wenn das mal nicht die nächste Ansage ist. *



Testredakteur
Stefan Helmreich

FAZIT

Drall angezogen, trotzdem markenstillecht, barbarisch motorisiert und nach dem Transaxle-Prinzip aufgezogen – ein Frontmotor-Sportwagen wie aus dem Bilderbuch. Ja, die Abstimmung von Fahrwerk und Hinterachsdiff haut Ecken und Kanten ins Fahrerlebnis, die Richtung Limit immer prägnanter werden. Dafür hinterlässt eine Track-Session im Vantage dieses selten gewordene Gefühl, noch was vollbracht zu haben. Star der Show: der Biturbo-V8, der den satten Leistungssprung auf 665 PS ohne Rückschlag im Reaktionsvermögen verkraftet. Böse getroffen hat's indes den Preis. 198 000 Euro sind ein Anstieg von 40 000 zum Vorgänger und nur die Basis für eine epische Aufpreisliste.