

CLASSIC DRIVER

Aston Martin V8 Vantage S: Schneller Schalten



Das Leistungsplus von 10 PS mag bescheiden wirken, doch der neue Aston Martin V8 Vantage S ist viel mehr als eine zaghaft getunte Sportversion: Seit der Einführung der Achtzylinder-Baureihe im Jahr 2005 wurde das Modell nicht derart umfassend überarbeitet. Classic Driver hat den neuen „S“ auf der südspanischen Rennstrecke Ascari getestet.

Beginnen wir mit dem, was bei automobilen Testberichten aus der Luxus-Liga eigentlich am Ende steht – dem Preis. Wer sich für das rund 132.000 Euro teure Aston Martin V8 Vantage S Coupé oder den rund 143.000 Euro teuren Roadster entscheidet, kann sich nämlich ab sofort über einige deutliche Verbesserungen gegenüber dem Standard-Modell freuen: Zu den Neuerungen gehören die Siebengang-Sportshift-II-Schaltung, eine kürzere Achsübersetzung, ein strammeres Fahrwerk mit neuen Federn, Dämpfern und Querstabilisatoren sowie – ganz wichtig – eine neue, direktere Lenkübersetzung. Setzt man diese fahrdynamisch wertvollen Entwicklungen in Relation zu dem genannten Leistungsplus – der 4,7-Liter-V8-Aluminiummotor leistet nun 436 PS und 490 Nm – sowie den größeren Bremsscheiben und breiteren Bridgestone-Hinterreifen, ergibt sich schon vor der ersten Testrunde im spanischen Ascari Race Resort ein vielversprechendes Bild.





Entgegen dem allgemeinen Trend hat Aston Martin für das neue Sportwagen-Duo kein Doppelkupplungsgetriebe gewählt, sondern ein automatisiertes und kürzer gestuftes Siebengang-Getriebe. Bisher mussten V8-Fahrer mit sechs Gängen Vorlieb nehmen. Dennoch konnten die Ingenieure hier und an weiteren Stellen Gewicht einsparen, so dass die S-Version gute 30 Kilogramm weniger auf die Waage bringt als das Standard-Pendant. Unsere Testfahrt auf der anspruchsvoll geschlungenen Strecke von Ascari beginnt mit einigen Runden hinter dem Pace Car, einem [Aston Martin Rapide](#). Schon auf den ersten Metern macht sich die deutlich direktere Lenkung bemerkbar. Wer nun beim Druck aufs Gaspedal die Brutalität eines [Aston Martin V12 Vantage](#) erwartet, wird enttäuscht. Dennoch ist der V8 merklich auf Performance gepolt.





Ein Druck auf den „Sport“-Knopf und der neue Aston ist bereit für die Rennstrecke – oder, falls nicht vorhanden, für eine entsprechende Landstraße. Die DSC-Assistenten lassen wir zunächst eingeschaltet. Mit freier Bahn und anziehender Geschwindigkeit spürt man noch deutlicher, wie die neue Lenkung das Fahrverhalten des Wagens verbessert hat. Auch das neue Getriebe passt nun besser zum Charakter des Achtzylinders und setzt die Beschleunigungskraft überraschend flüssig um. Auch in den hohen Drehzahlbereichen um 7.000 Umdrehungen scheinen die Gangwechsel schneller und besser abgepasst als zuvor. Ascari ist eine fließende Rennstrecke mit zahlreichen sehr ähnlichen Haarnadelkurven, so dass es zunächst schwerfällt, sich die genauen Rechts-Links-Kombinationen zu vergegenwärtigen. Es ist dem guten Handling des kleinen Astons zuzuschreiben, dass wiederholte Navigationsfehler des Erstbesuchers und Autors bis auf die unnötige Beanspruchung des Bremspedals ohne weitere Folgen bleiben. Positiv fällt hier auch auf, dass das ABS wirklich nur *in extremis* einzugreifen scheint.



Während der Sport-Vantage seltener als früher untersteuert, bringt die Leistungssteigerung des Motors zusammen mit der kürzeren Achsübersetzung und der strafferen Schaltung den Fahrer nun noch öfter in jenes Stadium ungezügelter Kraftentfaltung, das man sich von einem kompakten Sportcoupé oder Roadster dieser

Klasse erhofft. Auch die Tendenz zu übersteuern wurde durch größere Hinterreifen und Änderungen der Aufhängung minimiert, so dass man die Kraftreserven des Motors deutlich länger auf die Hinterräder pressen kann. Im Hochgeschwindigkeitsbereich könnte der Aston zwar etwas stabiler auf der Bahn liegen, doch ernsthaften Grund zur Beunruhigung gibt es zu keinem Zeitpunkt. Im Vergleich zum brachialen V12-Modell und dem etwas unterentwickelten Standard-V8 erscheint die neue „S“-Version die goldene Mitte zu sein.



Etwas überambitioniert scheint uns derzeit die dynamische Stabilitätskontrolle DSC – zumindest wenn man den Schalter nicht auf die Mittelstellung für „Some Assistance“ oder ganz ausschaltet. Bei einer im zweiten Gang etwas härter gefahrenen Kurve wird einem nämlich buchstäblich die Leistung unter dem Boden weggezogen und der Motor erlebt einen kurzen Herzstillstand. Bei schlechten Wetter- und Straßenbedingungen mag das hilfreich sein, auf einer Rennstrecke wie Ascari sollte man dagegen von vornherein auf derartige Bevormundungen verzichten. Mit ausgeschalteten Helferlein ist der Vantage S allerdings eine beeindruckende Fahrmaschine, die auf dem Track trotz Straßenzulassung und Komfort-Ausstattung nicht den Wunsch nach einem echten Rennwagen aufkommen lässt.





Auf den spanischen Landstraßen rund um das Ascari-Resort kommen schließlich erneut die Errungenschaften der neuen Speedshift-II-Schaltung zum Tragen – unserer Meinung nach das derzeit beste Getriebe aus Gaydon. Neben den verkürzten Schaltzeiten sind es auch die Sound-Effekte, die begeistern: Das satte „Bur-Burm“ könnte auch dem Soundtrack von „Bulitt“ entstammen. Aber der Roadster kann auch anders. Mit geschlossenem Verdeck wird es im Cockpit bei Bedarf auch richtig gemütlich und im siebten Gang bei 3.500 Touren agil über sanft geschwungene Hügel zu gleiten, ist ein gutes Kontrastprogramm zum Rennstrecken-Workout. Etwas schade finden wir, dass Aston den „Creep“-Modus der Automatik für die „S“-Version ersatzlos gestrichen hat – im Großstadtverkehr und beim Einparken war diese Assistenz-Funktion durchaus hilfreich.



Grundsätzlich sollte man den neuen Aston Martin V8 Vantage S jedoch im manuellen Schaltmodus und mit gedrückter Sporttaste bewegen, um das beste Fahrerlebnis zu erhalten. So sitzt man schließlich auf den optionalen Sportsitzen, beide Hände am optionalen Alcantara-Lenkrad – ja, auch in England haben die

Erbsenzähler die Macht übernommen - und versucht sich in einem kurzen Fazit: Um den bisher besten Alltags-Sportwagen von Aston Martin zu genießen, braucht es weder den Ascari Racetrack noch die südspanische Kulisse, sondern nur eine schöne und freie Landstraße unter trockenem Himmel. Das nennt man dann wohl Genügsamkeit.

*Text: [Steve Wakefield](#) (aus dem Englischen von Jan Baedeker)
Fotos/ Video: Aston Martin*

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-v8-vantage-s-schneller-schalten>
© Classic Driver. All rights reserved.