

Autotest

Viel zu schön und viel zu schade für einen James Bond

Manchmal fragt man sich, woher der so unauslöschlich legendäre Ruf des Hauses Aston Martin rührt. Hartgesottene Motorsport-Fans älterer Jahrgänge werden sich an 1959 erinnern. Da gewann man nach einem epischen Kampf (Sieg in Le Mans) gegen Ferrari die Marken-WM. Und dass James Bond der beste Marken-Botschafter aller Zeiten ist, leuchtet auch ein. Aber letztlich ist es wohl diese unvergleichliche Melange aus britischer Handwerkskunst und edelsten Materialien, verbunden mit einem Hauch Snobismus, die das Haus deutlich von anderen röhrenden Gefährten abhebt.

Wobei, auch bei Aston Martin pflegt man die laute Auspuff-Sinfonie. Nun wird aber alles anders: Der neue DB11 kann auch leise starten - und seine Insassen in einem bis dato ungeahnt grossen Interieur mit allem nur denkbaren Komfort quer durch Europa oder von Palm Beach nach Pebble Beach transportieren.

Alles tatsächlich neu

Erstmals seit Jahren präsentiert Aston Martin ein völlig neues Modell. Hier arbeitet ein neu entwickelter 5,2-Liter-V12-Motor mit zwei Turboladern und 608 PS in einem neuen Chassis, mit adaptivem Fahrwerk und feinsten Computertechnologie - die garniert ist mit einer 400-Watt-Stereoanlage (gegen Aufpreis bis 1000 Watt). Und in den Rücksitznischen hat man sogar ein bisschen Platz. Ein beeindruckendes Paket, das gute Auftragseingänge verspricht, zumal der Basispreis von 225 000 Franken heute in diesen Käuferkreisen auch nicht mehr erschreckt.

Nun war der britische Nobel-Hersteller nicht immer in den Händen finanzkräftiger Besitzer, was die wechselvolle Geschichte erklärt. Doch heute steht hinter Aston Martin ein Konsortium aus Kuwait und Italien, zu dem sich mit fünf Prozent die Mercedes-Tochter AMG gesellt hat. Das erklärt auch die neueste Technik, die sich ein Exot wie Aston Martin sonst nicht leisten könnte. Sie sorgt dafür, dass sich der DB11, obwohl es sich bei unserem Testexemplar noch um einen Vorserienwagen handelte,



Karosserie, Technik und Leistung sind State of the Art: Der komplett neue Aston Martin DB11.



Aston Martin DB11

Motor	V-Zwölfzylinder mit Doppelturbo
Hubraum	5196 cm ³
Leistung	608 PS bei 6500 U./min
Drehmoment	700 Nm
Getriebe	8-Gang-Automatik
Antrieb	Heck
V max.	321 km/h
Sprint	3,9 s auf 100 km/h
Masse	LxBxH: 4739x1940x1279 mm
Leergewicht	1770 kg
Verbrauch	11,4 l/100 km
CO₂-Ausstoss	265 g/km
Preis	225 000 Fr.

auf den Strassen um St. Gallen perfekt benahm. Im siebten Gang mit Tempo 80 und einer Drehzahl von 1000 U./min dahinschlendern? Kein Problem.

Fahrprogramme wie GT, Sport, Sport S? - alles ist am Lenkrad abrufbar. Fahrwerk soft oder knallhart? Mit der modernen Elektronik ist alles machbar. So kann sich der DB11 wie ein Chamäleon vom sanften Gleiter in einen knallharten Racer verwandeln. Allerdings wird wohl nur eine marginale Zahl von Besitzern mehr als 300 km/h auf dem Display ablesen dürfen. Und natürlich haben auch wir uns an die auf Schweizer Strassen geltende Tempolimit gehalten.

Nach den ersten Kilometern fielen dann ein paar Details auf: Erstens ist der DB11 ein Wagen mit riesigen Dimensionen (inklusive Aussenspiegeln mit mehr als 2 Metern Breite), an die man sich erst einmal gewöhnen muss. Zweitens sind die vielen elektronischen Helferlein derart komplex, dass eine ausführliche Einführung in die möglichen Finessen unumgänglich ist. Drittens lässt sich dieser Wagen auf

Antrieb derart easy fahren, dass man seine Leistungsdaten rasch vergisst. Erst der Tritt aufs Gaspedal auf dem Beschleunigungsstreifen der Autobahn - und möglichst im Sport-S-Modus - erinnert mit einem Brüllen des Auspuffs und Schaltvorgängen in Sekundenbruchteilen daran, dass man auf einer Kanonenkugel sitzt. Nur ein paar Sekunden später kommen die grosszügig dimensionierten Scheibenbremsen zum Einsatz, damit der Führerschein erhalten bleibt.

Form überzeugt

Ist man ehrlich, muss man sagen, dass der DB11 auf unseren Strassen kaum mehr als zehn Prozent seines Könnens vermittelt. Doch die überzeugende Form, der recht grosse Innenraum, das sonore Brabbeln des Zwölfzylinders und das Wissen, stets weit unterhalb der Grenzen zu fahren, wird wohl viele glücklich machen. Mit diesem Auto ist Aston Martin jedenfalls ein grosser Wurf gelungen - einer, der für Rabauken wie 007 viel zu schön und zu schade ist. Jürgen Lewandowski

Klassiker

Maserati 3500 GT Convertible

Die Marke mit dem Dreizack hat am alljährlichen Concours auf dem Bürkliplatz (Zurich Classic Car Award, 17. August) in der Klasse «offene Wagen ab 1960» brilliert: Der Maserati 3500 GT Convertible konnte bei der Jury am meisten Punkte einheimsen.

Heute, mit einem zeitlichen Abstand von 56 Jahren muss man anerkennen: Designer Giovanni Michelotti hat im Dienste des Carrossiers Vignale eine überaus elegante Form geschaffen, mit fließenden Linien, die den Hüftschwung über der Hinterachse in spitz zulaufenden Kotflügeln enden lassen. Die Front mit dem leicht nach vorne gerückten Kühlergrill, der zwischen den markanten Rundscheinwerfern steht, gibt dem Wagen ein unverwechselbares Gesicht. Wir wissen nicht, wie viel Zeit der damals 38-jährige Giovanni Michelotti für den Entwurf benötigt hat. Überliefert ist, dass der Turiner am besten unter hohem Zeitdruck arbeitete und manchmal innerhalb von einer halben Stunde einen komplett neuen Wagen entwerfen konnte.

Das Silbergrau unterstreicht die diskrete, feine Erscheinung des Wagens, vulgäre Protzerei ist ihm fremd. Maserati steht in der Top-Klasse für Understatement und galt als italienisches Pendant zum britischen Aston Martin. Auch Claudio Mosconi,



Maserati 3500 GT Convertible.



Arbeitete stets unter Hochdruck: Giovanni Michelotti.

der diesen Wagen seit bald 40 Jahren fährt, ist ein Mann der leisen Töne. «Mein Vater hat den Maserati in den 1970er Jahren gekauft, für knapp 10 000 Franken», erzählt der Luganese. Am letzten Wochenende ist im kalifornischen Monterey ein gleiches Modell für 850 000 Dollar von RM-Sothebys versteigert worden. Nur 245 Exemplare sind vom offenen Maserati gebaut worden - und Mosconis Wagen stammt noch aus der Vorserie. «Er stand als Ausstellungsfahrzeug am Genfer Automobilsalon 1960», sagt Mosconi und dokumentiert dies mit einer Schwarz-Weiss-Foto. Die Frontscheibe ist noch etwas höher als in der Serie, die Motorhaube ist ein wenig länger. Ihn zu fahren, blieb ein exklusives Vergnügen: 43 800 Franken musste man 1961 auf den Tisch legen, dafür kriegte man auch acht VW Käfer. Doch die hatten nicht den sonor tönenden Reihensechszylinder mit Doppelzündung, der das vierplätzig Cabriolet bis auf 235 km/h zu beschleunigen vermag. Und dabei erstaunlich effizient bleibt. «Während der letzten Reise habe ich 12,5 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbraucht», sagt Mosconi, in seinem kleinen Fahrtenbuch blätternd. Auch in dieser Beziehung bleibt der Maserati diskret. Daniel Hug

News

Zuschlag für 911er wird verlost

Legendär ist sein Ruf, und in der neusten Version ist er stärker und technisch versierter als alle zuvor: der Porsche 911 R. Auf nur 911 Stück weltweit hat der Stuttgarter Hersteller seinen König der Strassen (4-Liter-Saugmotor, 500 PS, sportliche Handschaltung) in der Rennversion limitiert. Einer steht exklusiv für die

Schweiz im Porsche-Zentrum Maienfeld zum Verkauf bereit. Allerdings ist die Nachfrage so gross, dass den Zuschlag das Los entscheidet. Der Händler hat die auf 10 Stück limitierten Lose an Interessierte aus seinem Kundenstamm verkauft. Am 14. Oktober wird das Los von Ex-Skirennfahrer Daniel Albrecht gezogen. Die Erträge (20 000 Franken) gehen an die Stiftung Mobilität zugunsten Benachteiligter in Graubünden. (fzo.)