



Macht erotiseert

Astons krachtigste motor zit nu ook in hun compactste model. Dat is erop of eronder. Ofwel stijgt de Vantage hiermee boven zichzelf uit, ofwel transformeert hij tot een gevaarlijk secret. Helse furie of femme fatale? Wij lieten ons uitnodigen voor een tête-à-tête. Tekst: Piet Andries Foto's: Peter Staes

Wat als...', moet Ulrich Bez gedacht hebben op zijn maandagse wandeling doorheen de assemblagehal in Gaydon. Links van de *big chief* bevond zich een toren, volgestapeld met manueel in elkaar geschroefde en persoonlijk afgesigndeerde V12-motoren, in de verre uithoek van de hangar liepen traagjes V8 Vantage-modellen van de band. Beide moeten zich versmolten hebben op het netvlies van de CEO en een soort van automobiele centerfold hebben gevormd. Want baas of niet, onder zijn kostuum blijft het een man zoals ons. Eentje die zelfs jaarlijks als piloot aantreedt in de 24 Uren van de Nürburgring

en die 's ochtends een glas benzine neemt om zijn paardenoog met bacon door te spoelen. Eureka. Astons krachtigste motor op Astons beste platform, daarmee zou de Vantage van een *muscle car* tot een *supercar* uitgroeien en zich op de grid naast een Porsche GT2, een Ferrari Scuderia of een Lamborghini Superleggera kunnen nestelen. Alle grote jongens hebben hun volbloeden. Rasechte scheurijzers die appeleren aan diegenen voor wie genoeg te weinig is. Wat als Aston eens volop voor die kans zou gaan?

Bazen die een emotionele ingeving volgen, ze verdienen respect. Alleen, een zot idee is ook niet altijd een goed idee. Wat Por-

sche, Ferrari en Lamborghini namelijk niet doen, is de motor transplanteren. Ze drijven gewoon de reeds gebruikte formule op de spits. En een twaalfcilinder in deze klasse, dat is al helemaal taboe. Omwille van prestigerekenen en respect voor de familiehiërarchie, jazeker, maar ook omdat je die extra massa niet zonder slag of stoot met een compacte sportwagen kan verzoenen. Het is die achterliggende gedachte die ons intrigeert, als we de deurklink uit het portier van onze bordeauxrode V12 Vantage priemen. Vier extra cilinders houden het risico in dat de kleinste Aston uit zijn naad wordt getrokken. Er bestaat maar één manier om het uit te vissen. ||>

DENK NIET V8, DENK NIET DBS.
ASTONS MOMENT DE GLOIRE
IS DEZE V12 VANTAGE



Boordevol karakter deze V12, maar voor enige hightech bedankt hij.

CONCEPT

Tussen een idee en de effectieve daad staat altijd een stel fikse hordes. Zoals het inpassen van zo'n knoert van een 6 liter in een plek die daar oorspronkelijk niet voor bedoeld is. Het bleek nog mee te vallen. Plastische chirurgie was niet nodig, door onderhuids wat te rommelen met de ruimte paste de V12 alsnog in de baai en kon de Vantage zijn oorspronkelijke afmetingen behouden. De motor zelf werd onveranderd uit de DBS overgenomen en ligt in een transaxleconfiguratie aan een manuele zeskak (enige keuze) gekoppeld. *So far, so good.* De V12 behoudt het compacte lijf, de quasi ideale gewichtsverdeling en weegt slechts 50 kilogram meer in vergelijking met een V8 Vantage. Wacht eens even, zo'n V12 weegt toch gauw 100 kilogram extra? Inderdaad, maar strategisch gebruik van lichtgewichtmaterialen snijdt het vet rond de spieren weg. En alle middeltjes helpen, zoals keramische remschijven, lichtere velgen en (optionele) kuipstoelen uit carbon. Het resultaat is er, alleen ligt er nog altijd 250 kilo meer op de bascule dan bij een Lamborghini Gallardo of een Ferrari Scuderia.

Louvres

Als we een cirkeltje rond de wagen draaien, steken een rist functionele details de kop op. Zeer opzichtig zijn natuurlijk de louvres op de motorkap. Ze zorgen ervoor dat de twaalfcilinder genoeg koeling krijgt en ze verbeteren ook de downforce vooraan. Op het conceptmodel, de Vantage RS, staken ze overigens in koetswerkkleur, wat we persoonlijk beter vinden passen op een klassieke schoonheid als deze. Het productiezwart trekt teveel aandacht, al weet je daarmee wel in een oogopslag welk vlees je in de kuip hebt. Uit de andere details lees je het nog zo snel niet af. Om de met duivelshorentjes getooide splitter vooraan, de dikkere eendenstaart op de koffer en de anders gevormde diffusor - ditmaal uit koolstof - te herkennen, haal je best een loep boven. We geven ook nog even mee dat de V12 Vantage wat dieper (-15 mm) door zijn assen hangt, maar dat had je allicht zelf al kunnen raden. Idem dito voor het feit dat veel van de designslijperij afkomstig is van de N24-raceauto. En ook niet onbelangrijk: de koets is zelfs 45% stijver dan bij een V8 Vantage.

Kermis en ransel

Nochtans is de V12 uiteindelijk niet zo hardcore geworden als Aston met de Vantage RS had geopperd. Die droeg oorspronkelijk een 600 pk-versie van de V12 rechtstreeks geïmporteerd uit de DBRS9, wat Bez afdeed als: 'animerend, maar té beangstigend.' Om die angst wat te temperen, ging Aston voor een kleine DBS en bijgevolg 510 paarden bij 6.500 toeren en 570 newtonmeter bij 5.750 omwentelingen. De motor grolt en jankt zoals alleen een V12 dat kan. Rijk en vol onderin en scherp huilend hoog in de toeren. Duw je de sportknop in, dan activeer je de vlinderklep in de uitlaat en zet je een Marshall-versterker aan waarin Slash maar wat graag zijn Gibson zou pluggen. Al zou die dan gorgelen en pruttelen. Maar maak je ook geen illusies, het gebrul blijft te allen tijde flegmatischer dan bij een Italiaanse bolide. Wat niet kan worden genegeerd, is dat deze V12 ondertussen al 15 jaar meedraait. Dat merk je aan de afwezigheid van variabele kleppen op de nokkenassen of zaken zoals directe injectie. Ga je dus voor de kermis, dan ranselt het tankpistool je met een gemiddelde van meer dan 18 liter rond de oren.

ONDERWEG

Een knoert van een V12 bedwingen is niet alleen een kwestie van rijderstalent, de controle zit ook ingebed in de interface die tussen bestuurder en machine staat. We hebben het voor alle duidelijkheid over instrumentaria, pedaalgevoel, zitpositie en stuurfeedback. Het is heerlijk. Start de motor en er zindert een dreigende spankracht door de cockpit. Alsof elk onderdeel onder hoogspanning staat. Die gewaarwording is in de V8 niet aanwezig. We stretchen alvast onze kuit- en armspieren om ons voor te bereiden op een strijd met stroeve mechaniek, maar dan volgt een verrassing. Als we voluit wegaccelereren, blijkt het koppelpedaal zo licht dat we zelfs bijna het aangrijppunt niet voelen en de bak laat zich gedwee maar precies door zijn verzetten geleiden. De V12 Vantage is toegankelijker dan zijn aard doet veronderstellen. Door zijn langere eindbrug gedraagt hij zich ook niet onhandelbaar aan lage snelheden. Je kan er doel en gedwee mee omspringen, de motor pikt netjes aan. Zolang je aan de onderkant van 3.500 toeren per minuut blijft. ▮▮

Sojoezraket

Rond je die kaap, dan kan je maar beter uitgeslapen en waakzaam achter het stuur zitten. Komt het extra contingent van 84 paarden bovenop de V8 Vantage vrij, dan ontketen je een wervelwind. Hoeveel beaufort die haalt, hebben we helaas niet kunnen verifiëren. Op het kleddernatte asfalt was een betrouwbare prestatiemeting onbegonnen werk. Uno omdat de Pirelli P Zero Corsa-banden dan hun vastberadenheid ten grabbel gooien en secondo, omdat de stabiliteitscontrole er liberale opvattingen op nahoudt en de achterkant speels maar wijd laat uitbreken en zonder een lange inleiding. Fun, maar niet efficiënt als je de chrono wil verslaan. Ook de hernemingen onthullen weinig, aangezien de motor onder het opgelegde regime te lage toeren draait. Maar geloof ons, alleen de moedigen of dwazen gaan hier meteen voluit, want als je het volle potentieel loslaat, zit je dicht bij het lift-offgevoel van Frank De Winne in zijn Sojoezraket. Die 3.500 toeren is het punt waarop de Vantage van een GT in een circuitracer transformeert. Dan krijg je scherpte, nervositeit en het signaal dat je het beste uit jezelf zal moeten bovenhalen, wil je de situatie meester blijven.

De Vantage probeert echter niet om je daarbij helemaal onderuit te halen. Hij communiceert bijzonder goed. Het lineaire, opbouwende stuurgevoel is het beste dat we al in een Aston hebben ervaren, het chassis verteert zonder oprispingen het volle vermogen, de neus gaat niet gebukt onder het extra gewicht van de 6 liter en het rempedaal doseert intuïtief voor een set keramische exemplaren (al is er nog altijd dat typische dode punt als je helemaal doordrukt). De schijven bijten ook gretig, wat best meegenomen is voor een bolide die boven de 300 km/u topt. Het is in die anders afgeregelde interface dat de V12 danig verschilt van de V8. Hij is tegelijk toegewijder en speelser, hij is tegelijk uitnodigend en uitdagend. Alsof hij slaat en toch zalft. Een secreet is het dus niet, al is hij wel duidelijk ontwikkeld met een bestuurder in het achterhoofd die weet wat hij doet bij een omhelzing met 510 paarden. Voor een Audi R8 V10, bijvoorbeeld, ligt die drempel lager.

Uniform

Perfect is Astons rijdersinterface nu ook weer niet. Probleem is dat de versnellingsbak te hoog staat voor vlot schakelwerk, waardoor je meer met de elleboog dan de pols moet werken. Het gebrek aan een rode zone in de toerenteller, blijft eveneens vervelend. Deze 6 liter neemt zo moeiteloos snel hoogte - en geeft het gevoel dat er zelfs achter de begrenzer nóg kracht verscholen zit - dat je vroeger dan verwacht tegen het plafond stuit. Een verklikker maant je aan om op te schakelen, maar wij zouden meer heil zien in een automatisch oplichtende, rode band rond de toerenteller. Zeker omdat de naald ook nog eens van rechts naar links - en dus omgekeerd - omhoogschiet. Het wekt onnodige verwarring op, gewenning of niet.

De chassisset-up is dan weer een schot in de roos. De V12 Vantage rijdt natuurlijk steen- ►►

INTERIEUR

Binnenin tapt de V12 uiteraard stevig uit het vaatje van de V8 Vantage: zijn middenconsole, het overal weerkerende glasthema, het analoge klokje en de ave-rechts draaiende toerenteller om maar een paar aanwijzingen bij naam te noemen. Het zijn de naar de racerij verwijzende details die het verschil maken. Om zweterige handen de nodige grip te geven, zit de stuurrand in alcantara overtrokken en de portiergrepen en kuipstoelen zijn gemaakt uit gewichtsbesparende koolstofvezel. Die laatste zitten echter niet in het standaardpakket, maar ze verdienen aanbeveling. Niet zozeer omdat ze 17 kilogram op het totaalgewicht uitsparen, wel omwille van hun aangename steun, hun ideale houding en hun bijdrage aan het cockpitgevoel. Als of je een straaljagerpilot bent. Dat je de zitting niet apart kan kantelen, is overigens geen nadeel. Zelfs langere mensen vinden moeiteloos een parate lichaamshouding. Sfeermatig kiest Aston her en der voor een temperamentvolle afwijking. Soms

wat gezocht, soms best leuk. De handrem bijvoorbeeld staat links van de bestuurder en keert voor een ongehinderde in- en uitstap altijd terug naar zijn rustpunt, ook al is hij dus aangetrokken. Niet dat wij daar een probleem in zagen, maar we kunnen ons inbeelden dat er al eens een Vantage met geblokkeerde handrem wegscheurt, om dan in de eerste bocht aan de hand van een wijde drift zijn vergissing te merken... Het ene detail is al geslaagder dan de andere. Het in contrast gestikte leder, de middenconsole, de centrale sleutelsleuf en het doorzichtige glassierwerk charmeren. Maar dat sommige hiaten worden opgevuld door knopjes uit Volvo's onderdelenkast, klinkt in deze prijsklasse als een valse noot. De ruimte voor verbetering is ook - letterlijk - te merken aan de brede naden tussen de deurbekleding en de B-stijl en die rond het openklappende navigatiesysteem. Even bedekken met de mantel der merkliefde, zulke schoonheids-wratten. ■



Armsteunen uit carbon maken de roeping mede duidelijk.



De akoestische lenzen van B&O schuiven uit het dashboard.



Diamant is wat duur, maar glas is een chique vervanger.



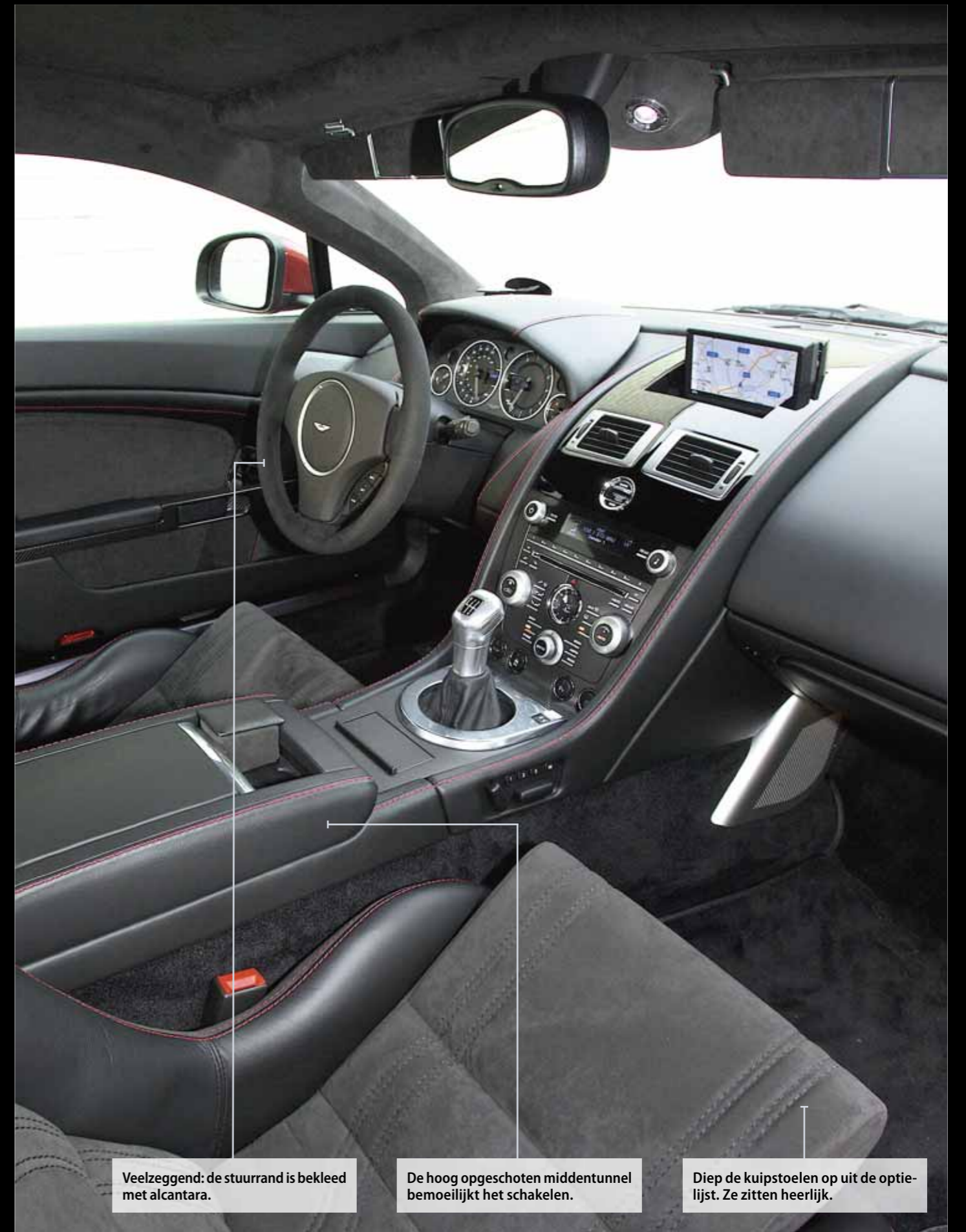
De sportknop zet de toon. Letterlijk en figuurlijk.



Herken je dit? Inderdaad, Volvo-knopjes...



Opgelet: de handrem zit links en keert altijd terug naar de ruststand.



Veelzeggend: de stuurrand is bekleed met alcantara.

De hoog opgeschoten middentunnel bemoeilijkt het schakelen.

Diep de kuipstoelen op uit de optielijst. Ze zitten heerlijk.



Perfect is hij niet, maar zeldzaam genoeg weet de V12 Vantage zijn bestuurder zowel uit te dagen als de hand te reiken.

hard en deelt af en toe een welgemikte stoot uit, maar het is niet genadeloos noch ontredend. In tegenstelling tot de DBS, waar je met de sportknop een hardere stand kan kiezen, is de afstelling hier uniform. De ingebegane stugheid past echter naadloos bij het temperament van de wagen, terwijl de Bilstein-demping toch nog de moeite neemt om oneffenheden door te slikken. Een DBS voelt soms te zacht en soms te hard aan, bij de V12 Vantage heeft Aston een evenwichtig compromis voor elkaar, dat - alweer - alleen in het nat benadeeld is. Daar zou een zachtere optie namelijk de wegligging bevorderen.

BUDGET

Vaste regels zijn er niet, maar als je een sportwagen een circuitoverallete aantrekt, dan kost dat in de meeste gevallen zo'n 35.000 euro extra. Da's alvast de som die je ophoest (of ophoestte) als je voor de Audi R8 V10 in plaats van de V8 gaat, de Ferrari Scuderia en niet de gewone F430 koos, of een Lamborghini Superleggera verkoos. Porsches GT2 klimt comfortabel over die limiet en Aston springt er zelfs ruim over. Nu vraagt dat wel om enige nuance. De met 56.200 euro gestegen vraagprijs, in vergelijking met de V8 Vantage, valt hier niet enkel en alleen af te schrijven op lichtere materialen, scherpere splitters en wat mechanisch opvijzelwerk alerhande. Er zit immers een viercilinder extra onder de motorkap... Een ander deel van de verklaring is dat de V12 Vantage goed uitgerust de showroom verlaat. Er zijn nog wel wat akkefietjes te sprokkelen, genre parkeersensoren vooraan of verwarmde zetels, maar het standaardpak omhelst toch al metaalkleur, een radio met iPod-aansluiting, alle veiligheidsmiddelen die Aston ter beschikking

heeft (inclusief bandenspanningscontrole, maar echt vooruitstrevende hebbedingetjes zitten er niet tussen), navigatiesysteem met bluetooth en cruisecontrol, om er maar enkele uit te pikken. Het merendeel van de opties behoort echter tot de sectie 'egostrelingen'. We hebben het dan over koetswerklak die matcht met de lipstift van je vrouw, een radiatorgrille die schittert als een spiegel of naamplakketjes op de portierplanken met jouw initialen erop. De prijszetting van de V12 Vantage zegt ook alles over het geviseerde doelpubliek. Hij wil de kleinere goden uit Modena en de opper-911 uit Stuttgart op de schoffel nemen. En, hij lonkt ook naar de klanten van zijn grote broer, de DBS. Naar verluidt zien die wel gading in een model met de charme van een V12, maar met een wat modester aura.

CONCLUSIE

Macht erotiseert. Door een sprong van 84 pk uit vier extra cilinders verandert de Vantage van een wensdroom in een lust-object. We hadden eerlijk gezegd verwacht dat de ganse operatie zich een brug te ver bevond en dat macht in overmacht zou overgaan, maar dat klopt niet. We zijn in die mate onder de indruk dat we de V12 Vantage tot de beste Aston met een twaalfcilinder uitroepen. Is dit dan dé Aston die je moet hebben? Voor veel gevallen zal de V8 nog altijd ruimschoots voldoen, zeker als *allrounder*. Maar wie het hart op de juiste plaats, zijn aandelen in convenabele fondsen en de titel gentleman-racer op zak heeft zitten, die kan alleen maar zijn gading vinden in deze V12. Denk niet V8, denk niet DBS, Astons *moment de gloire* is deze V12 Vantage. Zoals de Britten het welluidend scanderen: 'encore'! ■

RAPPORT

DESIGN

Volledig gaaf is de schoonheid niet meer. De louvres trekken teveel aandacht.

MOTOR

Uitzonderlijk, zo'n V12 in deze klasse. Een streling voor het oor, alleen raakt hij wat oudmodisch.

WEGLISSING

Het chassis kan de extra paarden zeker aan, maar door de korte wielbasis is het wel wat listig in het grensbereik.

COMFORT

Beter dan je zou denken, maar voor het comfort moet je dit niet doen uiteraard.

VEILIGHEID

Het nodige zit er op. Verwacht echter geen spitsvondigheden.

INTERIEUR

De koolstofaccenten charmeren. Hier en daar nog een valse noot in de vorm van een detail.

UITRUSTING

Als topmodel zit hij goed in de veren. De optielijst jongleert vooral met smaakmakers.

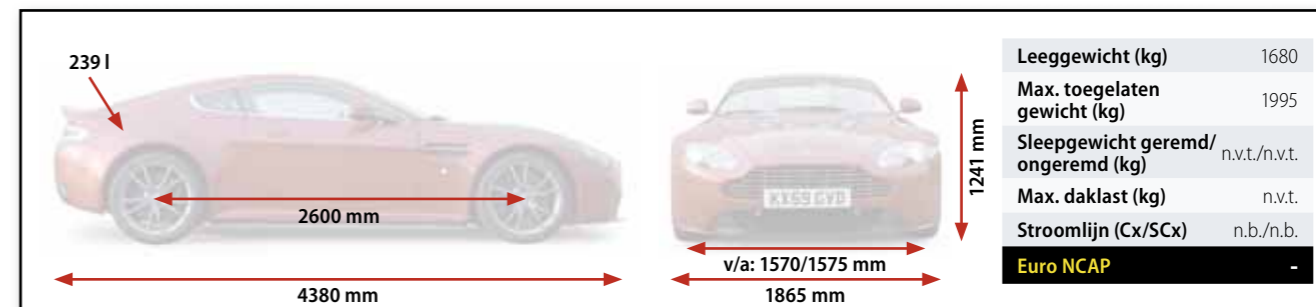
PRIJS

Een juxtapositie: duurder dan een Audi R8 V10, goedkoper dan een Ferrari 458 Italia.

DUS

Geen andere Aston haalt een hogere polsslag, maar je moet er wel het hart voor hebben.

○○○○○ = slecht ○○○○○ = matig ○○○○○ = goed ○○○○○ = uitstekend ○○○○○ = spectaculair



TECHNIEK

Motor	5935 cc, V12 in de lengte voorin, 48 kleppen, indirecte meerpuntsinjectie
Vermogen (kW/pk bij opm)	380/510 bij 6500
Koppel (Nm bij opm)	570 bij 5750
Verhouding vermogen/cilinderinhoud (pk/l)	85,9
Verhouding gewicht/vermogen (kg/pk)	3,2
Milieu	388 g/km CO ₂ , Euro 4
Transmissie	achterwielaandrijving, manuele zesbak, sperdifferentieel
Ophanging voor	dubbele driehoeken met antiduikgeometrie, schroefveren, antirolstangen en telescopische schokdemping
Ophanging achter	dubbele driehoeken met antiduiken -liftgeometrie, schroefveren, antirolstangen en telescopische schokdemping
Remmen voor/achter (mm)	geventileerde carbonkeramische schijven rondom (398/360)
Banden testwagen voor/achter	255/35 R19 / 295/30 R19, Pirelli P Zero Corsa
Reservewiel	herstelkit
Stuurinrichting	hydraulisch bekrachtigde tandheugel
Stuurromwentelingen/draaicirkel (m)	11,8/2,8

TESTPRESTATIES

Topsnelheid (km/u)	305
0 tot 100 km/u (sec.)	n.g. (*)
0 tot 400 m (sec.)	n.g. (*)
0 tot 1000 m (sec.)	n.g. (*)
50 tot 90 km/u in 3de/4de (sec.)	3,3/4,3
90 tot 120 km/u in 5de/6de (sec.)	4,3/5,8

(*) Slechte weersomstandigheden lieten geen correcte metingen toe.

VERBRUIK

Gemiddeld norm-/testverbruik (l/100 km)	16,3/18,4
Autonomie (km)	442
100 km ecorit (l/100 km)	15,9

CONCURRENTEN

AUDI R8 V10 <p>Bond en Audi? Nah, maar de R8 is wel beter afgewerkt en de balans zit pik.</p>	FERRARI 458 ITALIA <p>Charismatischer, sensueler en nieuwer. Maar ook opzichtiger. Moeilijk te verslaan.</p>	LAMBORGHINI GALLARDO LP 560-4 <p>Voorzien van 4x4. Sinds de facelift beter dan ooit.</p>	PORSCHE 911 GT2 <p>Dé benchmark voor deze Vantage V12, maar het is wachten op de nieuwe.</p>
---	--	--	--

Prijzen in euro, S = standaard, - = niet verkrijgbaar