

Dann bleibt die Luft weg

Eine Strecke, die aus Knaben Männer macht: Auf der Nordschleife des Nürburgrings muss sich der Aston Martin Vantage V8 im Getümmel der Rennwagen bewähren.

VON ECKHARD SCHIMPF

Typisches Nürburgring-Wetter mit Dunst, Sprühregen, grauen Wolken. „Fuchsröhre“ heißt der von düsteren Fichten gesäumte Rennstreckenteil, der in schnellen Schlängeln steil bergab führt und dann nach jähem Aufwärtsschwung in einen Rechtsknick mündet. Eine Stelle, die das Fürchten lehrt. Wer da mit Tempo 240 in die Senke sticht, spürt, wie die Luft plötzlich wegbleibt und sich der Magen hebt. Genau hier quetschen sich zentimeterdicht zwei dumpf röhrende Porsche GT2 an meinem Aston Martin Vantage V8 vorbei und tauchen in einer Gischtwolke unter.

Ein Testtag mit Rennszenen aus der ersten Reihe. Vitamine für den Fan. Es gibt keine vergleichbare Rennbahn auf der Welt. Der alte Nürburgring, die über 20 Kilometer lange Nordschleife, ist reizvoll, aber gefährlich und anspruchsvoll. Für Wagen und für Fahrer. Jacky Ickx hat recht: „Es ist eine Piste, die aus Knaben Männer macht.“ Nach Niki Laudas Feuerunfall 1976 hat die Formel 1 den Eifelkurs boykottiert. Zu risikoreich für die Top-Piloten und ihre filigranen Flitzer. Aber es gibt noch Rennen an diesem Kult-Ort. Die „24 Stunden“ zum Beispiel. Und als Teststrecke genießt die Piste nach wie vor einen exzellenten Ruf.

Gerade hat Aston Martin, die 1914 gegründete Traditionsmarke, am Nürburgring ein Testzentrum errichtet. Zielrichtung: Aston Martin will Sportwagen mit Renngenen anbieten, und der „Ring“ schafft die Basis dafür. Das ist eine kleine, begehrte Marktnische. Auch bei Mercedes und Audi, bei BMW und Porsche weiß man: Technik, die auf dem Nürburgring nicht schlappmacht, verdient Bestnoten. Besonders für Aston Martin, seit 2007 von Ford wieder in die Eigenständigkeit entlassen, ist die Ra-

cing-Qualität der Produkte eine Existenzfrage.

„Rennwagen für die Straße“ lautete das Motto der Briten schon 1930. Erst recht in den 1950er Jahren, als David Brown Firmeneigner war. Er, dessen Kürzel „DB“ viele Modelle zierte, führte Aston Martin 1959 sogar zum Gewinn der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dreimal (1957, 1958, 1959) siegte ein Aston Martin DBR1 beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Die Marke atmet Motorsport-Tradition aus allen Luftschlitzen. Darin sehen Aston-Martin-Eigentümer David Richards und Geschäftsführer Ullrich Bez auch die Chancen dieser Marke. Sie hat ein „gewisses Etwas“ – auch dank der „James Bond“-Filme.

Wer würde das Angebot ablehnen, mal die Rennversion eines Aston Martin Vantage V8 über die Nordschleife zu dirigieren? Der Anruf kam von Mario Ketterer, einem jener Routiniers, mit dem ich schon vor drei Jahrzehnten im Pulverdampf heroischer 1000-Kilometer-Rennen am Lenkrad gedreht habe. Ketterer, einst deutscher Meister und inzwischen 57 Jahre alt, fährt immer noch. Und zwar für Aston Martin, für das Team „Gentle Swiss Racing“ aus Zug in der Schweiz.

Niemand im „Gentle“-Team unkt: „Wirf unser Auto nicht raus.“ Auch Teamchef Michael Gerdsmeier verkneift sich Sprüche wie „vorsichtig“, als ich aus der Boxengasse rolle. Dies Vertrauen ehrt. Denn eine Spazierfahrt ist dieser Ausflug keineswegs. 180 Rennwagen kreisen

zur gleichen Zeit beim Training für das Vier-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Aber es ist inspirierend, so hautnah Rennluft zu schnuppern. Noch eindrucksvoller ist der Aston Martin selbst: ein Serienauto, natürlich mit Käfig, Rennsitz, Slicks, aber absolut renntauglich. Das schafft nicht mal Ferrari, wo – wie man flüstert – am 430 schon nach zwei Runden in der Steilkurve „Karussell“ die Frontscheibe zersprang. Bei anderen Sportwagen verglühten Bremsen, verbrannten Kupplungen, zerbarsten Chassis.

Dieses 290 km/h schnelle Aston-Martin-Coupé mit seinem bärg-rauchigen Auspuff-Sound ist eines der schönsten und aufregendsten Lustobjekte. Kein Softie. Handlich, sicher, sympathisch-straft. Per Sechsgang-Handschaltung lässt sich der kernige Renner bullig vorwärtstreiben. Er knabbert präzise an der Ideallinie in den Streckenteilen „Hatzenbach“, „Wehrseifen“, „Schwalbenschwanz“. Brabbelnd pfeilt er die „Döttinger Höhe“ hinab. Das ist Fahrspaß. Die 420 PS reichen, um aus dem 1400-Kilogramm-Gerät ein flottes, solides Rennauto zu machen. Fehlerlos spulte der „Gentle-Swiss-V8“ das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring ab. Auch in Le Mans überzeugte Aston Martin. Der Vantage V8 ist zwar ein Euro-Bündel teurer als ein Carrera. Doch dafür erwirbt man zweierlei: ein Vollblut für die Piste und einen geschmeidigen Flanierer für die City. Welch ein exklusiver Zwitter, der da im Porsche-Revier wildert.



Der Einstieg ist Aufstieg: Aston Martin Vantage V8 in der Boxengasse