Deutschland 6,50 € Österreich 7,40 €, Schweiz 10,40 sfr, BeNeLux 7,70 €, Dänemark 74,95 dkr, Frankreich 9,00 €, Italien 9,00 €, Portugal (Cont.) 9,00 €, Spanien 9,00 €, Finnland 9,40 €, Griechenland 9,00 €, Slowenien 9,00 €

sport auto

AUSGABE 1/2026

SUPERCAR-IMPRESSION
Ferrari 12Cilindri, Lambo Revuelto, Aston Martin Vanquish Volante

IM SUPERTEST: CUPRA LEON VZ

FEURIGER SPANIER

Alpine A110 R Ultime
Höchste Ausbaustufe

BMW M3 CSL
Legende auf der Nordschleife

FIA-GT3-Weltcup-Finale in Macau
Traumpaarung: Ferrari und Fuoco

01
4 190388 306507

PERFORMANCE-ANALYSE: ALLE PORSCHE 911 CARRERA – WELCHER IST DER SCHNELLSTE?

LEICHTER ODER STÄRKER?

SPASSKOMBIS BMW 330i TOURING, SKODA OCTAVIA COMBI RS

SSR PERFORMANCE

UND JETZT ALLE: ROLLE RÜCKWÄRTS!

WEM GRAUTE ES IM SCHULSPORT AUCH IMMER VOR DEM BODENTURNEN? VORBEI. ZUM GLÜCK. DOCH ZAHLREICHE AUTOBAUER STELLEN SICH GERADE AUF DIE TURNMATTE UND LEGEN LOS.

Zweifel? Auf gar keinen Fall! Denn natürlich gondeln wir morgen alle mit Elektrofahrzeugen umher. Infrastruktur? Kein Problem. Kosten? Regeln sich schon. So jedenfalls schalmeite es bislang aus den Vorstandsetagen aller Autokonzerne, ausgenommen BMW, wo man sich technologieoffen gab. Heute aber: alles anders. Jüngstes Beispiel: Alfa Romeo. Man werde nun doch Giulia und Stelvio weiterbauen, statt sie 2026 durch Elektromodelle zu ersetzen. Ach ja, die QV-Varianten bringt man auch wieder zurück. Elektrifizierung? 2027. Vielleicht.

Die Stellantis-Schwestermarken Jeep und Peugeot fingen schon vor eineinhalb Jahren an, zuvor aus dem Programm genommene Verbrenner-Varianten klammheimlich wieder in die Preislisten einzusortieren. Warum? Weil der Autokäufer einfach nicht bereit war, bis zu 10 000 Euro mehr für ein kompromissbehaftetes Auto auszugeben. Womöglich auch, weil er das Geld schlicht nicht hat.

Wer wirft sich noch auf die muffige blaue Turnmatte, um zur Rolle rückwärts anzutreten? Mercedes. Und wie. Vor allem mit der Dreistigkeit, zu behaupten, dass das ja schon immer klar gewesen sei. Die Transformation dauere eben. 2021 hieß es noch: „Electric first? War gestern. Jetzt: Electric only!“ Okay, es gab immer die Fußnote „Wo es die Marktbedingungen zulassen“. Zweifel an der Strategie wurden dennoch brüsk zurückgewiesen. Heute rechnet der Hersteller beim CLA – und der ist als Elektro wirklich gut – mit einem Verbrenneranteil von 60 Prozent. Sogar eine Verbrenner-AMG-Variante soll es entgegen dem ursprünglichen Plan wieder geben. Weil eben speziell die Käufer sportlicher Autos emotionale Antriebe schätzen. Porsche hat sich ebenfalls verzockt, bringt doch wieder einen Macan mit Benzinmotor, weil selbst in China die E-Variante nicht läuft. Überhaupt gilt der E-Antrieb dort inzwischen eher als Massenmotorisierung, auch im Sinn von: billig.

Und wir bei sport auto? Lehnen uns zurück, sagen: Wussten wir schon immer? Ehrlich: ja. Denn wir haben immer gesagt, dass die Elektromobilität ihre Daseinsberechtigung hat – nur eben nicht sofort und überall, wie Politik und Industrie behaupteten. Und: Ein E-Antrieb kann sehr wohl emotional sein, emotionaler zumindest als die meisten Großserien-Triebwerke. Deshalb halten wir Sie hier über alle Technologien auf dem Laufenden. Vor allem aber über begehrenswerte Autos. Zweifelsohne.

Ab sofort darf ich Sie an dieser Stelle in meiner neuen Funktion als Redaktionsleiter in die jeweils neueste Ausgabe mitnehmen. Für mich Freude und Ehre zugleich, da meine Laufbahn im Automobiljournalismus 2003 als Volontär bei sport auto begann.

Jens Dralle, Redaktionsleiter

Sie erreichen Jens Dralle unter der E-Mail-Adresse **jdralle@motorpresse.de**

Infoservice Verlagsabonnenten

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren. www.sportauto.de/infoservice

IM PADDOCK

HÄTTE, HÄTTE – EIN 2002 WERDEN KÖNNEN

Bei einem Besuch in den Hallen von BMW Classic bleibst du als Fan der Marke etwas verwundert vor dem 2k2 stehen. Neu ist der zwar nicht, aber einmalig. Die Studie hätte 2002 als ideeller Nachfolger des – Achtung – 2002 in Serie gehen sollen. Passierte aber nicht. Immerhin: Der Zweitürer lässt bereits das spätere Einser Coupé durchschimmern.

BLACK BEAUTY MIT 279 PFERDESTÄRKEN

Unsere PS-Helden von früher sind die Oldtimer von heute. Wie der 560 SEC, der neben dem gebrauchten AMG E 63 T-Modell (Seite 74) parkt. Baujahr 1990, V8-Saugmotor mit 279 PS, guter Zustand, aber leider mit prolligen Tiefbettfelgen verschlimmbessert. Letzter Preis? Der Wagen ist unverkäuflich, gehört dem Chef der Autogalerie Landsberg.

WIE SIEHT'S DENN HIER DRIN AUS?

Als Autotester sieht du alles Mögliche, auch mal Rennfahrzeuge, klar. Doch der von Bosch Engineering mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor ausgerüstete Ligier JS2 überraschte mit einer interessanten Position der Batterie: vor dem Fahrersitz. Und wie fährt sich das Ganze nun? Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben. Langweilig war's definitiv nicht.

sport auto DIGITAL sportauto.de, neue Digital-Ausgabe und Smartphone-App

Offizielle Mitgliederzeitschrift des DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

INHALT AUSGABE 1/2026

6 **CRÈME DE LA CRÈME**
Leistung kann als reines Endprodukt gesehen werden, bei Sportwagen ist die Entstehung aber mindestens genauso interessant. Eine Liga für sich: der Zwölfzylinder! Genuss-Ausfahrt mit Aston Martin Vanquish, Ferrari 12Cilindri und Lamborghini Revuelto

58 **DRIFTEN ...**
... bis der Arzt kommt: Mit dem Toyota GR Yaris auf dem Sachsenring

74 **POWER-KOMBI**
Auf was muss man bei gebrauchten Mercedes-AMG E 63 achten?

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alpine A110 R Ultime	18
Aston Martin Vanquish Volante	6
Bentley Continental GT Supersports	40
BMW 330i xDrive Touring	42
BMW E46 M3 CSL	62
BMW Z4 Final Edition	40
Cupra Formentor VZ5	24
Cupra Leon VZ Extreme	30
Ferrari 12Cilindri	6
Genesis GV60 Magma	41
Gordon Murray S1 LM	41
Lamborghini Revuelto	6
Mercedes-AMG E 63 T-Modell	74
Opel Mokka GSE	26
Opel Speedster Turbo	88
Porsche 911 Carrera, T, S, GTS, Cabrio	48
Porsche 911 GT3 mit Manthey-Kit	41
Skoda Octavia Combi RS	42
Toyota GR GT	40
Toyota GR Yaris	58
TVR Griffith	41

94 **RALLYE-WM: NEUNTER TITEL FÜR OGIER**
Sébastien Ogier holte beim Rallye-WM-Finale in Saudi-Arabien seinen neunten WM-Titel – und zog damit mit seinem Landsmann Sébastien Loeb gleich

TESTS & FAHRBERICHTE

6 **GIPFEL DER MOTORENBAU-KUNST** Zwölfzylinder von Aston Martin, Ferrari und Lamborghini

18 **MAXIMALE AUSBAUSTUFE** Alpine A110 R Ultime mit Performance-Plus und Preis-Plus im Tracktest

24 **FACEGELIFTET** Cupra Formentor VZ5 mit Fünfzylinder-Turbo und Torque Splitter im Fahrbericht

26 **ALTER NAME, NEUE GENE** Elektro-Sportler Opel Mokka GSE mit 281 PS im Fahrbericht

30 **SUPERTEST** Knackt der Cupra Leon VZ Extreme den Fronttriebler-Rekord auf der Nürburgring-Nordschleife?

42 **KOMBI-DUELL** BMW 330i xDrive Touring gegen Skoda Octavia Combi RS im Vergleichstest

48 **PERFORMANCE-ANALYSE PORSCHE 911** Sechs Carrera vom Basismodell bis zum GTS in Hockenheim

88 **TEST-LEGENDEN** Echter Leichtbau: Opel Speedster Turbo mit 931 Kilo und 200 PS

REPORTAGE & RATGEBER

58 **FAHRSPASS-GARANTIE** Mit dem Toyota GR Yaris beim Drift-Training auf dem Sachsenring

62 **ZEITREISE IM BMW E46 M3 CSL** Treffen nach 22 Jahren: Nordschleife, Horst von Saurma und der CSL

70 **ABEND DER SIEGER** Preisverleihung der sport auto Awards und der Best Brands im festlichen Rahmen

74 **GEBRAUCHTE SPORTWAGEN** Ladevolumen gefragt? Mercedes-AMG E 63 T-Modell im Gebrauchtwagencheck

100 **BÜCHER & KALENDER** Motorsportliche Unterhaltung für die kalte Jahreszeit

MOTORSPORT

94 **RALLYE-WM** Wie Altmeister Sébastien Ogier beim Finale in Saudi-Arabien seinen neunten Rallye-WM-Titel holte

100 **BÜCHER & KALENDER** Die Sportredaktion stellt die besten Bücher & Kalender für die Weihnachtsfeier vor

102 **GT4-KLASSE** Zwar schwächeln die Starterzahlen in den GT4-Serien, aber die Klasse hat weiter ihre Berechtigung

108 **SALZBURGRING** Der Salzburgring will zurück ins Rennsport-Oberhaus. Wir sagen, warum das klappen könnte

112 **FIA-GT3-WELTCUP MACAU** Warum der Weltcup wie eine Fahrer-WM funktioniert und wer 2025 der Beste war

118 **SPORTWAGEN-WM** Das Team Manthey Racing holte in der LMGT3-Klasse der WEC den zweiten Titel in Folge

122 **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über das Scheitern der privaten Hypercar-Pläne in der WEC

124 **FORMEL-1-WM** Im nächsten Jahr erlebt die Formel 1 die größte Regelzäsur aller Zeiten. Die Prognose für 2026

RUBRIKEN

3 Editorial **40** Pinnwand **79** Automarkt **84** Leserbriefe/Impressum
86 DSK-Nachrichten **130** Vorschau

Titelthemen in FARBE

VN59 AML

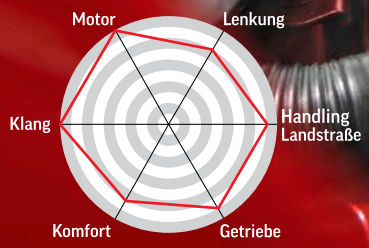
TOP OF THE POTS

ALLEN STEHT DAS WASSER BIS ZUM HALS, DOCH OBEN IN DER BELETAGE SPIELT IMMER NOCH DIE BAND. TITANIC, DIE ZWEITE, ODER EINFACH DIE WIDERSTANDSKRAFT EINES GÖTTLICHEN MOTOR-KONZEPTS? SPURENSUCHE MIT LAMBORGHINI, ASTON MARTIN UND FERRARI.

TEXT STEFAN HELMREICH **FOTOS** ACHIM HARTMANN

Charakterstärke, Resilienz, innere Balance. Was sich liest wie der Flyer von Sabines Selbstfindungs-Zirkel im Gemeindehaus, umschreibt in unserem Metier nicht weniger als die höchsten Weihen des Motorenbaus. Ganz grundsätzlich und erst recht, wenn diese Attribute, die in dieser Kombination einzig und allein dem Zwölfzylinder innewohnen, mit der Genetik von Herstellern wechselwirken, die die besondere Aura seit Jahrzehnten kultivieren. Und: ihr die Treue schwören. Ewige Treue, wie es aussieht. In guten wie in schlechten Zeiten.

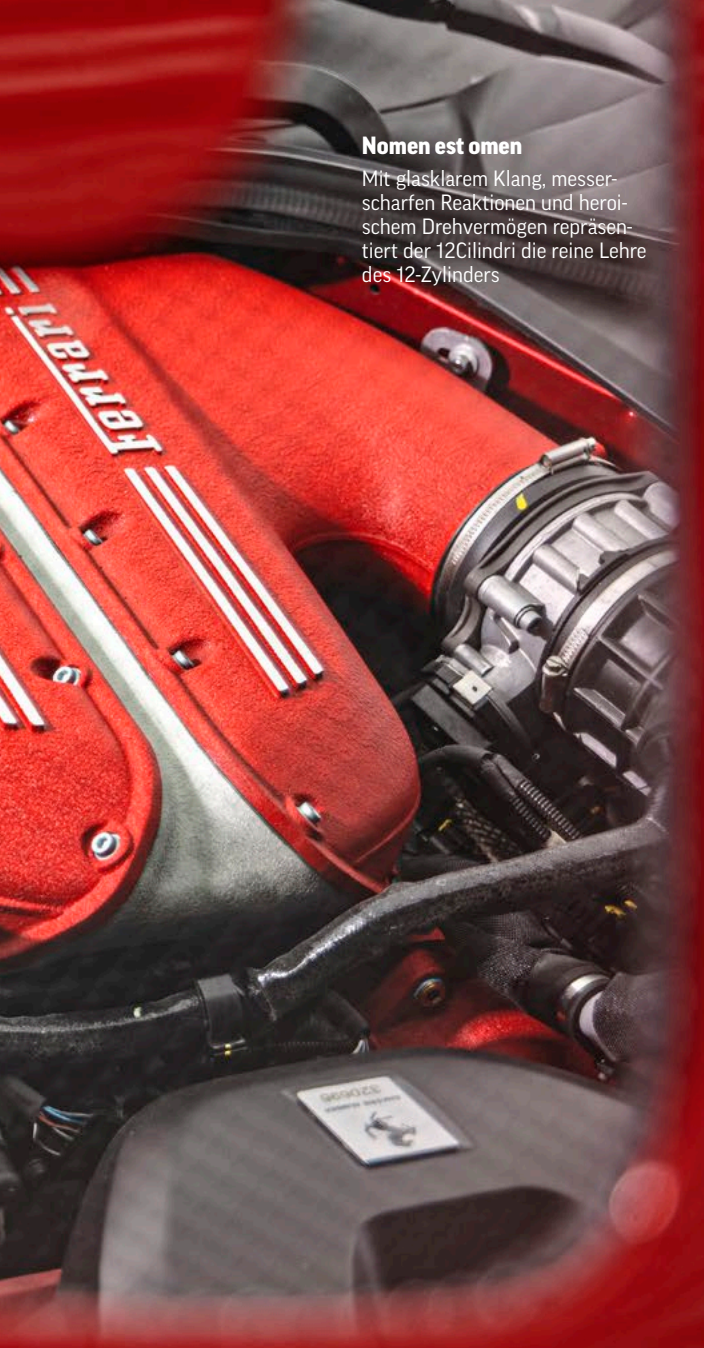
Dementsprechend huldigen wir hier und heute nicht nur drei Extremformen einer über 100 Jahre alten Motorendynastie, sondern auch den Umstand ihres Fortbestands, der aus der Vogelperspektive betrachtet ebenso unlogisch wie unerschütter-



Ferrari 12Cilindri

V12, B x H 94,0 x 78,0 mm, 6496 cm³, 830 PS bei 9250/min, 678 Nm bei 7250/min, Hinterradantrieb, 8-Gang-DKG, Trockengewicht 1560 kg (ca. 1750 kg vollgetankt), 2,1 kg/PS, vorn 275/35 R 21, hinten 315/35 R 21, 0–100 km/h 2,9 s, Vmax 340 km/h, 395 000 Euro

Mode statt Schmuck Die fortschreitende Digi
Flair. Nur noch die Fahrmodi werden per Manett



Nomen est omen
Mit glasklarem Klang, messerscharfen Reaktionen und heroischem Drehvermögen repräsentiert der 12Cilindri die reine Lehre des 12-Zylinders

lich erscheint. Im Prinzip baumelt das Damokles-Schwert seit jeher über den Zylinderköpfen dieses elitären Grundkonzepts. Zu komplex, zu ineffizient, zu teuer. Dass der V12 dennoch – und trotz aller anderen Widrigkeiten, die dem Verbrennungsmotor heutzutage zwischen die Pleuel geworfen werden – noch unter uns weilt, kann kaum mit seiner Leistungsfähigkeit zusammenhängen. Denn die, seien wir ehrlich, bekäme man heutzutage auch anderweitig nachgestellt.

Ausstrahlung, Glanz und Gloria, der geschmeidig-impulsive Rhythmus sowie die daraus folgende Exzellenz seiner Leistungsentfaltung, all das bleibt bis auf weitere Revolutionen unerreicht. Es entspringt dem schwingungstechnischen Zusammenhang zweier Reihensechszylinder, deren Laufruhe sich durch ihre Fusion weiter verstärkt, während die schiere Anzahl der Arbeitstakte den Output potenziert. Der elegante Charakter ist damit als Basis definiert, wird durch jenen ihrer Urheber aber dem jeweiligen Markenkern entsprechend akzentuiert. Emotional wie technisch.

Aston Martin und Lamborghini folgen dem kolbendynamischen Ideal eines Bankwinkels von 60 Grad, der eine Zündfolge völliger Gleichmäßigkeit garantiert, Ferrari hingegen spreizt das Vau des 12Cilindri fünf Grad weiter auf. Der Motor baut dadurch flacher, der Schwerpunkt verlagert sich einen Tick nach unten, während extrem leichte Innereien, eine feingewuchtete Kurbelwelle und die Steifigkeit sämtlicher Lager verhindern, dass die minimalen Dissonanzen, die aus dem Versatz entstehen, auf die Fahrgefühlswelt überspringen. Oder um nicht gar so geschwollen daherzureden: Der 6,5-Liter dreht ebenso butterweich wie messerscharf, fräst frenetisch bis 9500/min und wäre ein heißer Kandidat, als Highlight aus diesem Trio herauszustechen, implizierte der V12 nicht auch noch eine weitere Eigenheit – nämlich jene, absolut unvergleichlich zu sein.

Äußere gleich innere Werte

Qualität ist jedenfalls eher eine Frage des Stils, was hier insofern besonders anschaulich ist, als sich von Äußerlichkeiten durchaus auf innere Werte schließen lässt. Obgleich das Intro das Bild zunächst ein bisschen verzerrt.

Aston und Ferrari grüßen mit dem guten Ton der jeweiligen Häuser. Der Vanquish trägt sein Gebrüll mit britischer Etikette vor, im hellen Aufschrei des 12Cilindri hallt das Echo einer reichhaltigen Motorsport-Historie nach.

Lamborghini indes gibt dem Spannungsbogen des Revuelto einen neuen Twist. Während einen die bisherigen Markenoberhäupter, sprich Miura, Countach, Diablo, Murciélago und Aventador, lehrten, dem Empfangszeremoniell besser mit zusammengebissenen Zähnen zu begegnen, schlägt der Thronfolger zunächst leise bis gar keine Töne an. Statt wie Zerberus mit der Kette zu rasseln und derart herumzubellen,

talisierung belastet die Bedienergonomie und das Ferrari-tino geschaltet. Das Handling wird erst am Limit griffig

DER SAUGER DREHT EBENSO BUTTERWEICH WIE MESSERSCHARF, ESKALIERT ABER STETS MIT ELOQUENZ

Kabelanschluss Das forsche Ansprechverhalten der Lenkung ist ebenso gewöhnungsbedürftig wie der Druckpunkt der By-Wire-Bremse

dass allen rechtschaffenen Pkw im Umkreis vor Schreck die Alarmanlagen losgehen, entfleucht seinem Antriebssystem nur ein schüchterner Piepton, ehe es das Raumschiff wie von Geisterhand in Bewegung setzt.

Urheber des Anti-Spektakels sind insgesamt drei Elektromotoren, die erst grundsätzlich und dann modusabhängig den Vortrieb übernehmen. Aber bitte, bitte, bitte hüten Sie sich vor Vorurteilen. Der Hybrid ist ausdrücklich emotions-, nicht emissionsgetrieben, wird weder Fahrer noch Fahrzeug davon abhalten, den Super-Plus-Speicher im Handumdrehen leer zu pumpen. Im Gegenteil, dieser Moment, wenn das System die Kräfte zusammenspannt, verleitet eher zu regelmäßigem Exzessivgenuss als zu Askese.

Und auch die Argumentation, wonach der geräuschlose Start ja das Verhältnis zu den Nachbarn verbessere, führt in der Praxis weniger zu einer Lösung dieses, sagen wir, lamborghinistischen Grundproblems, sondern nur zu einer Verlagerung in den übernächsten Straßenzug.

So ist die vollelektrische Antriebsergänzung vor allem ein Vorspielzeug, eine Spannrolle fürs Nervenkostüm und dadurch irgendwie auch der Stoff, aus dem die Albträume sind. Denn wehe, wenn der Akku zur Neige geht oder man im Hybridmodus versehentlich etwas zu viel Vortrieb abfragt, dann wird ohne Vorwarnung auf die große Energiequelle umgeschaltet – wobei der Akt des Umschaltens einer Detonation entspricht.

Tenor? Armageddon

Anders als Ferrari und Aston Martin, die qua Selbstverständnis eine gewisse Resteleganz mitschwingen lassen, berstet das Organ des Revuelto buchstäblich ins Leben. Tenor? Armageddon! Die stilistische Bindung zur schockierenden Lackierung ist mit der Art, sich zu artikulieren, jedenfalls gegeben. Und das durchaus in einem Maß, dass es eher angemessen als vulgär erscheint, die Mündung des Höllenfeuerwerks auf Augenhöhe von Dreijährigen zu platzieren.

Dennoch: Der martialische Klang ist hauptsächlich Panade. Denn auch hier fußt die Substanz auf Feinmotorik, sodass sich ein geradezu bizarrer Eigenschaftsmix aus Kolibri und Fleischwolf ergibt – ein Monster mit unfassbaren Reflexen, muskelbespannt, zähnefletschend, aber aalglatt in seiner Arbeitsweise, die mit 9250 Kurbelwellenumdrehungen 825 PS erreicht, um sich per Elektro-Zuschuss schließlich über die magische 1000-PS-Marke zu treiben. In derlei Systemleistungsdimensionen degeneriert selbst der Ballast, den die E-Technik per se im Schlepptau hat, zur Fußnote. Auf jeden Fall wird sich so schnell niemand finden, der dem Revuelto irgendeine Form von Trägheit attestiert – zumal hinzukommt, dass sich das Prinzip des Allradantriebs in Konfiguration und Wirkung neu verteilt. Im Aventador noch eine physische Stütze, ist die Vorderachse fortan nur mehr per Kabel angebunden.

Bedeutet im Umkehrschluss, dass sich die V12-Power komplett über die Hinterräder ergießt. Und als wäre der Dramatik mit diesem Umstand nicht schon mehr als genüge getan, verschob man die Abstimmungstendenz auch noch Richtung Übersteuern. Schließlich lege es der Revuelto auf – Attenzione – Fahrspaß auf der Landstraße an. Humor haben sie ja da unten in Sant'Agata Bolognese. Kohlrabenschwarzen, wie es scheint. ▷

Nachwuchs-Förderung
Von wegen Verdruss. Zumindest außerhalb der Großstädte ist die Automobilwelt noch in Ordnung – leuchtende Kinderaugen lügen nicht. Probe sitzen wollten Jungs unbedingt im ...? Genau da!

FAHRSPASS DAS GANZE JAHR

MICHELIN CROSSCLIMATE 3 SPORT

Mit dem MICHELIN CrossClimate 3 SPORT bist Du mit Deinem Hochleistungsfahrzeug zu jeder Jahreszeit unterwegs. Der Reifen bietet Dir direktes Fahrgefühl und präzises Handling.

(a) B-C (b) A (c) A-B 72 dB (d)

(a) Kraftstoffeffizienzklasse: 5 Effizienzklassen von A (am effizientesten) bis E (am wenigsten effizient).*
(b) Nasshaftungsklasse: Bremsweg auf nasser Fahrbahn. 5 Effizienzklassen von A (kürzester Bremsweg) bis E (längster Bremsweg).*
(c) Klasse des externen Rollgeräuschs und Messwert (dB): 3 Effizienzklassen von A (beste Leistung) bis C (schlechteste Leistung).*
(d) Schneegriffigkeit: Markierung 3 Peak-Mountain-SnowFlake (3PMSF). Der Reifen erfüllt die Mindestkennwerte für Schneegriffigkeit gemäß UNECE-Regelung Nr. 117.*
* Einstufung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 740/2020 über die Kennzeichnung von Reifen.

Michelin und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin.
Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Michelinstraße 4, 76185 Karlsruhe, Deutschland, Stand 12/2025

MICHELIN

Herz am rechten Fleck Wie im Ferrari kauert auch der Aston-V12 zwischen den Achsen

Lack und Leder Der Vanquish schießt nur mo schlichte Opulenz, klassische Rundinstrumente,

DIE POWER DES HAUSEIGENEN 5,2-LITER-V12 WIRD VON EINEM LADEDRUCK-TORNADO IN DIE HÖHE GESOGEN

torisch durch die Decke, das Interieur-Design bleibt dem guten Ruf des Hauses treu: Bedienung per Haptik, duftendes Leder – Adel verpflichtet

Gewaltverherrlichung Die Balance aus Anmut und Imposanz trifft Aston Martin geradezu perfekt. Steht der V12 unter Volllast, hängt jegliche Diskretion jedoch in Fetzen

Aston Martin Vanquish Volante

V12T, B x H 89,0 x 69,7 mm, 5204 cm³, 835 PS bei 6500/min, 1000 Nm bei 2500–5000/min, Hinterradantrieb, 8-Gang-Automatikgetriebe, 2005 kg, 2,4 kg/PS, vorn 275/35 R 21, hinten 325/30 R 21, 0–100 km/h 3,4 s, Vmax 345 km/h, 417 000 Euro

Doch auch bei Aston Martin ist man längst nicht so schmallippig, wie einen der diskrete Aufzug des Vanquish glauben machen mag. Das ganz große Akustik-Spektakel, das die saugmotorisierten Vorgänger speziell mit ihren jeweiligen S-Version loszutreten wussten, wird durch die Biturbo-Aufladung vielleicht etwas weichgespült. Dafür schießt aus dem geschmeidigen Brodeln nun eine regelrechte Dampfwalze aus Schub hervor, die entgegen den Gepflogenheiten in dieser Klasse bereits ab Gang Numero zwei mit voller Kraft voranrollen darf.

835 PS und 1000 Nm schaufeln die beiden Turbinen aus den 5204 Kubik, deren Ausläufer zwar ein paar Hundert Umdrehungen Anlauf benötigen, dann jedoch im Stande sind, eine Schneise des Vortriebs Richtung Horizont zu treiben.

Kein Zweifel, der Revuelto schiebt auf extremem Niveau noch rabiater an, der Gleichmut, mit dem der Aston Power emittiert, macht das Erlebnis hier aber auf subtile Art genauso imposant. Als Flaschenhals erweist sich die Traktion. Schon auf brottrockenem Asphalt hat der Vanquish keinerlei Hemmungen, die Übermacht seines Motors auch im vierten seiner acht Gänge noch zur Schau zu stellen. Im Nassen? Nun ja. Die Spritztour über die durchnässte Alb glich stellenweise dem Versuch, eine geschüttelte Schampusflasche zu entkorken. Es sei denn, man schiebt die Traktionskontrolle als Filter dazwischen, die den permanenten Überdruck dann je nach Stufe entweder vollends unterdrückt oder derart exakt auf ein verwertbares Maß zurechtstutzt, dass das Schmuddelwetter den Vanquish lediglich in seiner Funktion als Cabrio beeinträchtigt, jedoch nicht den Sportwagen in ihm.

Ruhe auf dem Sturm

Wobei Sportwagen ohnehin eine Umschreibung ist, die hier nicht wirklich hergehört. Der Lamborghini ist für jede Art der Einordnung sowieso zu exaltiert, und auch der Aston Martin emanzipiert sich von solch profanen Kriterien wie Rundenzeiten oder gar Null–hundert-Werten. Zwar ist ihm ein entwicklungstechnisches Bestreben in Richtung Performance anzumerken, vor allem aufgrund des neuen Aktiv-Differenzials, das ihn über variable Sperrgrade in Ecken schlenzt und beim Rausbeschleunigen kräftig auf den Boden presst. Dennoch: Die bessere Figur gibt er ab, wenn man ihn auf seinen majestätischen Reserven thronen lässt, anstatt ihn mit ihnen durchzuwalken.

Der Softie? Mitnichten! Sämtliche Bewegungen haben Drive, fühlen sich natürlich an, sind über Feedback rückgekoppelt und bergen ein Querdynamikpotenzial, das den täglichen Bedarf um ein Vielfaches überdeckt. Die im Vergleich etwas lässigere Bindung zwischen Aktion und Reaktion bremst jedoch den