

# Aston Martin V8 Vantage



Wilbert Huls  
24 mei 2006

## Intro

Laat een willekeurig autoliefhebber een paar imposante, sportieve automerken noemen en de kans is groot dat Aston Martin er één van is. Met de huidige Vanquish S, DB9 (Volante) en V8 Vantage kunnen ze bij menig persoon op veel waardering rekenen. Maar Aston Martin is natuurlijk meer dan de 4 huidige modellen. In 1913 legden Lionel Martin en Robert Bamford de basis voor het bedrijf wat Aston Martin nu is. Zij vonden dat een sportwagen onderscheidend moest zijn en een geheel eigen karakter moest hebben. Zo'n auto zou gebouwd moeten worden naar de hoogste maatstaven en zou fantastisch moeten zijn om te rijden en te bezitten. De naam Aston Martin ontstond na racesucces in 1914 bij de beklimming van de heuvel Aston. Van het begin tot nu is er natuurlijk veel veranderd, ook bij Aston Martin, maar de doelen die de grondleggers

# Aston Martin V8 Vantage

stelden zijn nog steeds de belangrijkste doelen van Aston Martin.

Bij Cito Motors in Eindhoven, één van de twee Aston Martindealers die Nederlands rijk is, mocht rijtosten.nl ervaren hoe deze doelen zijn weg hebben gevonden naar Aston Martins laatste model: de eerder genoemde V8 Vantage.



## Het exterieur

Van buiten is de V8 Vantage natuurlijk onmiskenbaar een Aston Martin. Met name de bekende grille en het algehele lijnenspel zijn kenmerken van de hedendaagse Aston Martins. Ook aan de buitenkant is enkel gekozen voor echte kwaliteit, waar je zelfs in een dure limousine nog een kunststof grille en plastic merkbadge op de auto hebt

# Aston Martin V8 Vantage

zitten, is deze auto voorzien van aluminium lamellen in de grille en is het logo met de hand geëmailleerd.

De vlak liggende koplampen vormen één geheel met het aerodynamische plaatwerk aan de voorkant. De daklijn is ook geoptimaliseerd voor zo min mogelijk luchtweerstand. De druppelvorm die daarvoor zorgt loopt aan de achterkant uit in een klein spoilerijtje om voor wat meer druk op de achterwielen te zorgen. De smalle zijramen en een scherpe vouw in het plaatwerk die uit de retro luchtinlaat ontspringt, benadrukken nog eens de sportieve aanblik die de auto heeft. Het gepatenteerde zijspiegeldesign is erg mooi, maar wellicht nog belangrijker is dat het zicht vanuit de auto daardoor erg goed is. Met name 'de bocht inkijken' kan nu erg goed aangezien er geen 'montagedriehoekje' meer in het zicht zit zoals bij veel andere auto's. De deuren worden geopend met de in de carrosserie verzonken handgrepen. Wanneer de deur volledig openstaat zal deze in een hoek van 12 graden omhoog staan om onaangenaam contact met hoge stoepranden en dergelijke te voorkomen, iets wat toch een risicotje is met zo'n lage auto. De achterkant wordt gekenmerkt door de bijzonder gevormde achterlichten en de dikke uitlaten aan beide kanten die bijna verzonken zijn in de carrosserie.

Het plaatwerk dat gebruikt is, is deels van aluminium en deels van composiet. Met deze materialen is bezuinigd op het totaalgewicht van de auto. Alle delen worden handmatig geassembleerd. Deze V8 Vantage is gespoten in de kleur 'Tungsten Silver'. An sich is dit zomaar een nietszeggend detail, maar als duidelijk wordt hoeveel werk er in dat spuiten zit is het al een iets ander verhaal. Dat is namelijk een werkje dat in totaal zo'n 50 uur in beslag neemt en wat in zijn geheel met de hand gedaan wordt. Daarnaast worden alle delen in een sessie gespoten om zelfs ook maar het kleinste kleurverschil te voorkomen. Ter vergelijking: de totale (robotische) assemblage van een Mercedes SL kost slechts 45 uur.



## Het interieur

Wanneer je in de AMV8 plaats neemt straalt de exclusiviteit je van alle kanten tegemoet. Waar je ook om je heen kijkt zijn exclusieve materialen gebruikt en op dito manier verwerkt in het interieur. Zelfs de hemelbekleding is van een muisgrijze alcantara gemaakt.

Misschien is het stuurwiel nog wel het meest eenvoudige onderdeel van het interieur, want naast het feit dat er een Aston Martinlogo op prijkt, valt het stuur aan sich niet echt op. Achter het stuur zien we een chique aandoende klokkenwinkel dat uit aluminium is opgetrokken. Door een verschil in diepte tussen de klokken en de omliggende vlakken ziet het er erg bijzonder uit. Alle noodzakelijke indicatoren blijven

# Aston Martin V8 Vantage

verscholen achter het aluminium oppervlak wanneer deze niet getoond hoeven te worden. Een leuk detail zijn de woorden Power, Beauty en Soul die naast het logo ook in de klokken zijn verwerkt. Het ronde huis om de verschillende meters is afgewerkt in donker leer met een prominent aanwezig zilverkleurig stiksel, zoals overigens het hele dashboard is afgewerkt met uitzondering van de middenconsole.

Midden op de middenconsole is een grote glazen startknop aanwezig die rood oplicht wanneer de auto gereed is om te starten. Daaronder bevindt zich alle bediening voor comfortverhogende elementen zoals cd-speler, telefoon en airconditioning. Ook hier is weer gebruik gemaakt van oplichtende elementen en hoogwaardige materialen. De middenconsole loopt in een beweging door tussen de stoelen naar achteren.

De stoelen zitten uiteraard als gegoten. Ze zijn in de gereden auto voorzien van hetzelfde zwarte leer met zilverkleurig stiksel als het dashboard. Uiteraard hebben ze een sportieve vorm en bieden ze een stevige zit. Zowel benen, middel als schouders worden voorzien van stevige zijdelingse steun. Tegen de middenconsole bevindt zich de elektrische verstelling van de zitting en rugleuning.

Aston Martin heeft ervoor gekozen om geen onzinnig achterbankje in deze krachtpatser te stoppen. Waar je vaak ziet dat er in kleinere auto's nog een achterbankje wordt gepropt om het toch een 2+2 te mogen noemen, zijn de ontwerpers van deze auto toch verstandiger geweest, aangezien zo'n bankje toch nooit als zodanig te gebruiken valt. Wel is er een mooie vlakke ruimte waar je eventueel wat kleine handbagage kwijt kunt. De wat grotere bagage kan via de hatchback-toegang aan de achterkant in de kofferbak gelegd worden. Het is uiteraard geen pakezel, maar de 300 liter aan ruimte is toch echt niet gek voor een auto als deze.

De foto's van het interieur zijn genomen bij het showroommodel en zodoende in een andere kleurstelling dan bij de geteste auto. De interieur van de AMV8 is in vele kleurstellingen te bestellen. Aangezien vrijwel alle materialen, tot aan het stiksel aan toe, zijn te kiezen voor de klant zullen er weinig gelijke interieurs te vinden zijn. Overigens moet ook gezegd worden dat alle materialen echt zijn, dus geen alu-look of

# Aston Martin V8 Vantage

houtlook. Ziet iets er bijvoorbeeld uit als aluminium, dan is het dat ook.



## De techniek

De auto is gebouwd volgens het monocoque-principe, bekend uit de racerij. Hierbij wordt niet gebruik gemaakt van een bestaand onderstel waarop een andere carrosserie geplaatst wordt, maar het is een compleet verlijmd aluminium onderstel speciaal ontworpen voor de V8 Vantage. De Engelsen noemen het zelf ook wel 'The tub', het onderstel is als het ware een complete kuip in plaats van enkel wat frames. Er is gebruik gemaakt van een lijmtchniek om de delen tot een geheel te maken, omdat dit een grotere torsiestijfheid tot gevolg heeft dan wanneer er gelast is.



# Aston Martin V8 Vantage

De drijvende kracht achter deze Vantage is de 4.3 V8 die 380 pk aan vermogen in huis heeft. Het kale buitenhuis van het blok is geleend van de Engelse broer Jaguar, maar dat is dan ook het enige. Verder is het compleet eigen werk van Aston Martin. Het is overigens 'gewoon' een atmosferische motor, dus zelfs zonder turbo's of compressors komt die 380 pk tot stand. De motor is een zogenaamde mid/front-engine, dat wil zeggen dat het blok niet helemaal voorin de auto ligt, maar net een stuk daarachter. Dit heeft tot gevolg dat het gewicht meer tussen de wielen komt te liggen, wat uiteindelijk het weggedrag alleen maar ten goede komt. Een ander belangrijk punt van de motor is dat deze gebruik maakt van zogenaamde 'dry sump'-smering, de olie wordt hierbij onder hoge druk door de motor geleid. Dit heeft twee voordelen, namelijk enerzijds dat er geen groot oliecarter onder het blok hoeft te liggen en het blok dus lager in de auto kan komen te liggen en anderzijds dat de olietoevoer geen hinder heeft van een klotsend vloeistofniveau bij het stevigere gooï- en smijtwerk.

Bij de techniek en plaatsing van de motor is dus al erg goed nagedacht over het effect van de plaats van de massa, maar niet alleen daar. De ontwerpers hebben in deze auto de totale verdeling nagenoeg optimaal gekregen. 49% van het gewicht bevindt zich voor in de auto en dus 51% achterin, maar nog belangrijker: 85% van het totaalgewicht bevindt zich tussen de voor- en achteras en dat is natuurlijk heel erg gunstig voor het weggedrag met name in bochtige gedeelten.

# Aston Martin V8 Vantage



## Het rijden

Uiteindelijk volgt natuurlijk het mooiste gedeelte van de test, het rijden zelf. Wanneer de oplichtende glazen startknop het sein geeft, wordt de motor gestart en een heerlijk geluid laat er geen twijfel over bestaan dat we hier met een krachtpatser te maken hebben. Bart Mulder van Cito Motors rijdt het eerste stuk om de motor warm te draaien en om wat van de vermogens van deze auto te laten zien, daarna kreeg ik zelf de gelegenheid om het stuurwiel over te nemen. Bij het warmdraaien blijkt dat deze auto prima rustig te rijden is en totaal geen nerveus bommetje is. Als je echt rustig aan wilt doen is het zelfs prima mogelijk om in de 6e versnelling met een slakkengangetje van 50 km/h te rijden. Bij 1500 tpm is dan ook al 85% van het totale koppel beschikbaar. Een acceleratie vanuit zijn zes is dan ook heel goed te doen.



# Aston Martin V8 Vantage

Als de motor op temperatuur is, krijgt hij ook direct flink de sporen. Je voelt direct immense krachten vrijkomen en prompt wordt het geluid dat de auto produceert ook veel luider. Dit komt door de gewone en sportuitlaat in *Å*. Pas bij een bepaald aantal toeren opent er een extra klep om het sportieve karakter van de uitlaat te laten gelden. Een intens rauw geluid zorgt dat een ieder die nog een klein beetje kon twijfelen over waar deze auto voor bedoeld is, deze twijfel overboord kan gooien. In notime wordt de 100 km/h aangetikt en het gaat er al gauw overheen. Mocht je onverhoopt ineens flink in de ankers moeten dan brengen de remschijven je bij dit soort snelheden na zo'n 36 meter al tot stilstand.

We draaien een slingerend industrieweggetje op wat geplaveid is met, in dit geval natte, klinkers. Weer wordt het gas stevig weggetrapt en voor de bochten hoeft amper geminderd te worden. Wat een ongelooflijke wegligging heeft deze machine. Ik raak er later ook niet meer over uitgesproken. De eerdergenoemde gewichtsverdeling en alle technische volmaaktheden zorgen ervoor dat de auto als een magneet aan het wegdek blijft kleven. Zelfs de natte klinkers kunnen daar amper verandering in brengen. Amper... ja, *Å* keertje verliest de V8 Vantage zijn grip op de achterwielen en breekt even uit bij een behoorlijk hoge snelheid in een haakse bocht, maar het is haast met een kinderlijk gemak hoe dit weer gecorrigeerd kan worden. Na dit stukje bochtenwerk is helemaal duidelijk wat de monocoque, de verlijming en gewichtsverdeling bij te brengen hebben aan het weggedrag, want dat is echt fenomenaal te noemen.

In uiterlijk en rijden is deze Aston Martin dus een echte sportieveling, maar ook in bediening is dat het geval. Waar het bij het sturen nog enigszins meevalt, moet je voor het bedienen van de pedalen en de versnellingsbak toch echt stevig aan de bak. Geen door bekrachtiging verworden slappe hap, maar alle beenspieren moeten even stevig aangespannen worden om het koppelingspedaal weg te duwen en vervolgens kun je met de korte versnellingspook de Graziano versnellingsbak bedienen die een directe verbinding heeft met het blok. De koppeling moet je ook vrij hoog laten opkomen voordat hij aangrijpt, dus de afgetrainde kuiten komen vanzelf.

# Aston Martin V8 Vantage



## Slot

Vaak wordt deze V8 Vantage aangeduid als de 'Baby-Aston'. Natuurlijk is hij dat in de zin van dat het het kleinste en jongste telg van de familie is, maar in andere opzichten doe je deze auto daarmee echt te kort. Alle delen van deze auto zijn helemaal afzonderlijk ontwikkeld. Daarnaast is deze auto een auto voor het zogenaamde sportsegment waar bijvoorbeeld de Porsche 997 zich ook in bevindt. Waar een DB9 als sportwagen ook nog enigszins het comfort van limousine wil bieden is deze AMV8 een echte hardcore sportauto. Er zijn compromissen gesloten voor eventueel andere doeleinden van deze auto.

En toch betekent dat niet dat de auto niet in het dagelijks verkeer te rijden is, wat ook



# Aston Martin V8 Vantage

bleek tijdens het warmrijden. Wanneer de motor laagtoerig wordt gereden is het prima cruisen in de auto, zeker ook omdat de sportuitlaat zich even niet laat gelden, maar er is wel een kenmerk waardoor het toch de sportauto blijft, want de kracht is namelijk ook laag in de toeren stante pede beschikbaar. De bestuurder bepaalt het karakter van de auto terwijl hij hem rijdt. Rustig kan, maar de andere mogelijkheid is natuurlijk leuker.

Aston Martin is de doelen van zijn grondleggers in deze auto niet uit het oog verloren. Deze sportauto is onderscheidend en is absoluut fantastisch om te rijden. Of hij ook fantastisch om te bezitten is? Ik droom dat ik daar ooit uit eigen ervaring volmondig ja op kan zeggen... En eigenlijk heb ik daarmee het antwoord al gegeven!