

1000 PS – ohne Turbo!



Das Übergeschoss
Erstmals 2017
am Genfer Salon
gezeigt, der Aston
Martin Valkyrie.



AM LIMIT Dass Aston Martin an einem Supersportwagen mit rund 1000 PS arbeitet, ist seit 2016 bekannt. Kürzlich stand die AR deshalb am Motorenprüfstand bei Cosworth in Northampton (UK).

Text: Jürg Wick. Fotos: Jürg Wick, Werk.

Wie bei anderen Unternehmungen und speziell bei den Sportwagen-Herstellern spricht man heutzutage gerne von «Wachstum», also von mehr Volumen. Dank der Globalisierung und der Marktöffnung bevölkerungsstarker Länder scheint die Skala nach oben offen zu sein. Aston Martin CEO Andrew Palmer sieht das auch so. Per Ende 2018 werden 6400 Sportwagen das Werk in Gaydon verlassen, per 2015 sollen es 14000 Einheiten sein. Mit Coupés und Cabrios allein ist dies kaum zu schaffen, deshalb ist für 2021 die Wiederbelebung der Submarke Lagonda mit einem Viertürer sowie per 2022 – richtig vermutet –, das erste SUV von Aston Martin in Arbeit.

Der One 77

Um die Ambitionen imagemässig zu untermauern, erinnerte man sich 2016 an den One 77 von 2009. Damals stellten die Briten einen rund zwei Millio-

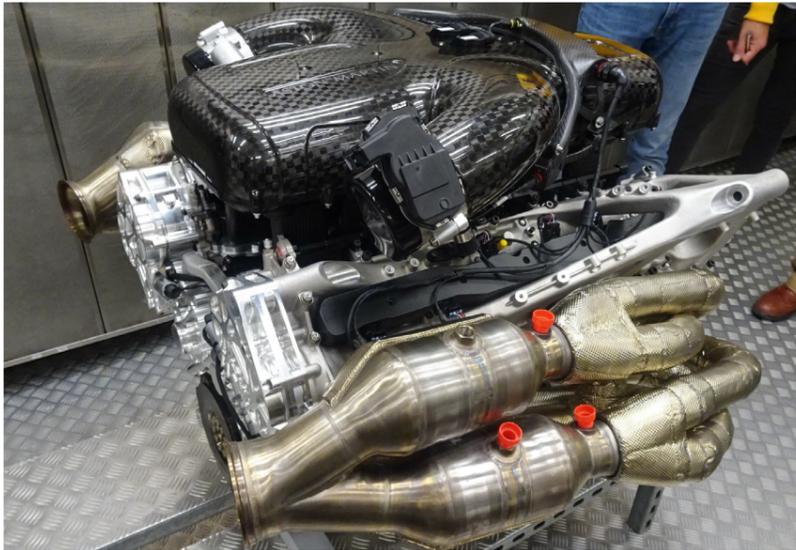


Aus der F1 Ein Cockpit wie in einem Formel-1-Boliden, nur digital wie aus Star Trek.

nen Franken teuren Überflieger unter diesem Namen vor. Von Cosworth LTD entwickelt, erreichte der Supersportwagen mit einem 7.3-Liter-V12-Motor 760 PS/559 kW, gebaut bis 2012 in einer Auflage von 77 Stück. Damals der stärkste Saugmotor der Welt, Literleistung 104 PS. Weitere Daten wurden nie bekannt. Sie gälten heute nicht mehr als Sensation, was ebenfalls auf die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3.7 Sekunden zutrifft. Drei Jahre später erreichte der Porsche 911 GT3 (Sauger 3.8l Boxer) 125 PS pro Liter Hubraum, ein Ferrari 458 Speciale (Sauger 4.5L V8) 134.5 PS/l. Die Vorgaben aus Gaydon (UK) an die zirka 30 km östlich gelegene Stadt Northampton, dem Firmensitz von Cosworth, etwa 100 km nördlich von London, lauteten deshalb: «V12-Motor mit 1000 PS, stärkster Sauger aller Zeiten».

Projekt AM-RB 001

Unter der Bezeichnung AM-RB001 starteten Aston Martin und die Motorenmanufaktur Cosworth 2016 das Projekt. Er sollte nicht nur strassentauglich sein, sondern auch die neuesten EU-Emissionsgrenzwerte erfüllen. «AM» steht für Aston Martin, «RB» für Red Bull (Racing) und 001 weist auf die erste Projekt-Zusammenarbeit der beiden Firmen hin. Entwicklungspartner sind neben Cosworth auch Bosch, Michelin, Multimatic (Monocoque) sowie Ricardo (Getriebe). Geplant sind 150 Exemplare für den Strassenverkehr und etwa 25 reine Rennsportversionen. Die ersten Auslieferungen des im Februar 2017 auf die holperige Bezeichnung «Valkyrie» getauften Autos sollen im Frühjahr 2019 erfolgen.



Auf dem Prüfstand Gut zu erkennen der integrierte Motorenträger und die 4-in-3-in-1 Abgasanlage des 6.5-L-V12.

Bruce Wood Gibt sich locker und im Freizeitlook, ist aber der Chef von Cosworth.

Deshalb stehen wir anfangs Dezember neben Cosworth Managing-Director Bruce Wood hinter einer Glasscheibe, umgeben von einer ganzen Armada Displays und verfolgen eine programmierte Runde der Rennstrecke in Silverstone mit dem V12 auf dem Prüfstand.

Der Sound

Sound kann man eigentlich nicht sagen, der Lärm ist nicht infernalisch, erinnert weder an einen sägenden Porsche, noch an einen metall-erotisch klingenden Ferrari oder an eine grollende Corvette, eher an eine Kreissäge ohne die hochfrequentesten Töne. Geschmeidig irgendwie, jedoch absolut irre kreischend. Die zwölf oszillierenden Kolben legen bei Höchstdrehzahl (11 100/min) in einer Sekunde je 25 Meter Weg zurück (Porsche 911 GT3 RS: 22.4 m/s) und jede Kerze zündet in dieser Zeitspanne rund 46 mal. Auf dem Power-Output-Display

verharrt die Säule bei maximal 1016PS. Das maximale Drehmoment von 740 Nm fällt bei 7000/min an. Die Maschine wiegt 206 kg.

Geschaltet wird zack zack mit einem sequenziellen Sieben-Gang-Getriebe von Ricardo. Schaltpausen zu registrieren, dazu bleibt keine Zeit. Was wir noch sehen können: Die Abgasanlage verläuft aus je drei Zylindern über vier Katalysatoren in zwei bombastische Auspuffrohre. Zwischen Motor und dem Rohrgewirr gequetscht ankern die zwei Maschinenträger.

Das sagt der Chef

Der seit 1987 bei Cosworth in Dienst stehende Bruce Wood ist im Freizeithemd erschienen, erinnert eher an einen Entertainer auf einem Kreuzfahrtschiff denn an den Chef der legendären PS-Schmiede, hat aber die ganze Entwicklung hautnah begleitet. Ein geerdet Gebliebener mit britischem Hu-

mor: «Erste Versuche mit einem 75-Grad-V12 mit sechs Litern Hubraum scheiterten, glücklicherweise wurden die Entwicklungskosten von Anfang an zwischen Aston Martin und Cosworth hälftig geteilt». Wood erwähnt, dass «No Compromise» ebenfalls im Vertrag steht und weiter: «So begannen wir neu mit einem 65-Grad-Winkel und 6.5 Liter Volumen. Nach 13 Monaten waren wir von einem weissen Blatt Papier bei 1016PS bei 10 500 Umdrehungen angelangt». Das sind 156PS pro Liter Hubraum. Wood weiter: «Die gesetzte Zielgrösse Power war nicht das schwierigste Problem». Er erwähnt, dass zum Projekt die Vorgabe gehörte, den V12 wie seinerzeit das Ford-Cosworth-V8-DFV-Triebwerk für die Formel 1 als tragende Struktur zu entwickeln. «Die beidseitigen Motorenträger erwiesen sich als härteste Herausforderung überhaupt».

60 Jahre Cosworth

Wir verlassen die Benzinmotorenschmiede Cosworth, deren Geschichte vor 60 Jahren mit dem rennsporttauglichmachen des Kent-Vierzylinder-OHV-Motors aus dem Anglia begann und über den Ford F1-Motor berühmt wurde, mit zwiespältigen Gefühlen. Einerseits in der Erkenntnis, dass es Unternehmen gibt, denen es gelingt, sich weiter in ungeahnte Höhen zu schrauben. Andererseits wird der Klimaschutz momentan stärker denn je diskutiert. Immerhin, wie erwähnt, der neue Aston Martin soll alle aktuellen EU-Vorgaben erfüllen, «... und wenn es sein muss, ist eine Adaption an die US-Normen kein Problem», sagt Bruce Wood noch und verabschiedet sich in seinem Folklorehemd zum nächsten Termin.

Erwähnen wir noch, dass die Leistungsdaten durch ein Batterie-Hybrid-System geboostet werden sollen, Details dazu werden aber erst später bekannt gegeben.

Dass ein Mittelmotorsportwagen entsteht ist klar und dass eine Eins vor sechs Nullen nicht reichen dürfte um ihn zu erwerben, wahrscheinlich. ●

AUTOMOBIL REVUE

AboClassic

Bestellformular
 FI bei Stocken Formel 1 zum mal 100000
 5 in 10 per Foto oder per E-Mail versch.

Alle Vorteile in einem einzigen Abonnement

Schweiz

Angebot	Classic	Digital
2 Jahre (12 Ausgaben)	CHF 800.-	CHF 272.-
1 Jahr (6 Ausgaben)	CHF 200.-	CHF 172.-
Schnaps-Abo (6 Ausgaben)	CHF 30.-	CHF 20.-

Europa

Angebot	Classic	Digital
2 Jahre (12 Ausgaben)	CHF 550.-	CHF 272.-
1 Jahr (6 Ausgaben)	CHF 334.-	CHF 172.-



Ja! Ich möchte Abonnement werden

Frau Herr Firma
 Name: _____ Titel: _____
 Nachname: _____ Wohnort: _____
 Strasse: _____ Telefon: _____
 PLZ: _____ E-Mail: _____
 E-Mail: _____ Internet: _____

Automobil Revue
 Postfach 246
 31121 Hildesheim
 051 31 10 10 10
 www.automobilrevue.de