

CLASSIC DRIVER

Aston Martin DBS

□

Die ersten Fotos des Aston Martin DBS veröffentlichte Classic Driver im Mai 2006. Seitdem spielte der britische Sportwagen die automobilen Hauptrolle im jüngsten James Bond Film und wurde bei wichtigen Veranstaltungen rund um den Globus präsentiert. Bis vor wenigen Tagen ist noch kein Motorsportjournalist dieses Auto gefahren. Classic Driver war eines der ersten Magazine, die das Vergnügen hatten. Bei unserer Jungfernfahrt erkundeten wir die Rolle des DBS im Supersportwagen-Portfolio, definierten die Unterschiede zum [Modellbruder DB9](#) und verglichen das neueste Modell aus dem Gaydon-Werk mit der letzten Produktion aus Newport Pagnell, dem [Aston Martin Vanquish S](#).

Viele Fragen, die es zu klären galt. Glücklicherweise wurde reichlich Zeit eingeplant, um an der bisher schärfsten Agentenwaffe aus Gaydon selbst Hand anzulegen. Aston Martin wählte für die Testfahrt fast komplett ausgestorbene Straßen durch das Vallée du Lot, im Südwesten Frankreichs.



Der erste Eindruck zählt bekanntlich – und hier stellt sich die erste Frage: Hebt sich der DBS so deutlich vom DB9 ab, dass Aston Martin rund 160.000 Pfund (€ 230.000), also 45.000 Pfund (€ 65.000) Aufpreis verlangen kann. Die Ähnlichkeit zum DB9 ist eindeutig, allerdings schaufelt sich der DBS mit vielen Details seine Ausnahmeposition frei. Er wirkt muskulöser mit seinen 20-Zoll-Rädern, den verbreiterten Front- und Heckpartien. Hinzu kommen zahlreiche Luftleitelemente wie Spoiler und Diffusor, die überdurchschnittliche Sportlichkeit verkünden. Letzterer präsentiert sich im klar lackiertem Karbon, wobei nicht nur der Diffusor, sondern auch das Dach, die Motorhaube, die Kofferraumklappe, die Kotflügel und weitere Karosserieteile aus dem leichten Werkstoff gefertigt wurden. Indes scheinen die Niederquerschnittsreifen „Pirelli P Zero“ und die tiefsitzenden Seitenschweller das Auto auf die Straße zu pressen, noch bevor die Fahrt überhaupt losgeht.





Im Cockpit des DBS finden sich viele Details aus dem DB9 und dem [V8 Vantage](#) wieder. Der große Unterschied ist die komplett neu gestaltete Mittelkonsole mit neu designten Bedienelementen. Auch der Schalttafeleinsatz (Tachometer und Drehzahlmesser) wurde im DBS neu gestaltet und soll in der Form sukzessive in die gesamte Aston-Flotte Einzug nehmen. Die verwendeten Materialien und Farben im Interieur obliegen weitestgehend den individuellen Wünschen des Kunden. In unserem Fall trägt der DBS die Ausstattung „Matrix Alloy“ – steht für zahlreiche Aluminiumimplantate, kombiniert mit dem hochwertigen

Klavierlack „Piano Black“.



Eines der überzeugendsten Features im Interieur des Aston Martin DBS sind die optionalen, einteiligen Karbon-/Kevlar-Sitze. Sie sind zugleich komfortabel und sportlich ausgelegt, also bieten einen hervorragenden Seitenhalt. Ich habe die Sitze der bisherigen Modellpalette immer kritisiert, doch diesmal haben es die Ingenieure geschafft, eine hervorragende Ergonomie zu formen. Die zukünftigen Besitzer in den USA müssen auf die einteiligen Sitze allerdings verzichten. Die Sicherheitsanforderungen schreiben vor, dass Autositze eine separat einstellbare Rückenlehne aufweisen müssen. Im Fond des Astons befinden sich übrigens keine Sitze – lediglich eine einfache Gepäckablage.

Gestartet wird der DBS mithilfe der „ECU“, der Emotional Control Unit. Dabei übernimmt eine aus Metall gefertigte Raute die Funktion eines Schlüssels. Der Fahrer führt dieses rautenförmige Metallstück bei getretener Kupplung in eine Öffnung oberhalb der Mittelkonsole, dort wo beim DB9 der Startknopf sitzt. Nach einem kurzen Systemcheck erwacht der 517 PS starke Sechsliter-V12 mit einem dumpfen Grollen.



Das Fahrwerk stellt zwei manuell einstellbare Optionen zur Verfügung: Sportlich oder komfortabel. Innerhalb dieser Programme erfasst das Steuergerät die aktuellen Fahrzustände anhand der Gaspedal-, der Brems- und Lenkaktivitäten sowie der Geschwindigkeit und wählt automatisch aus fünf weiteren Stufen die perfekte Einstellung aus. Mit dem Komfort-Programm haben es die Fahrwerksspezialisten etwas zu gut gemeint, daher empfiehlt sich die Sport-Wahl bei jedem ambitionierten Ausritt.

Im sportlichen Fahrbetrieb kommt man unweigerlich auf den großartigen Geschmack der neuen Bremsanlage mit CCM-Bremsscheiben (Carbon Composite Material) der Dimensionen 398 mm vorn und 360 mm hinten. Das Bremssystem ist ausschließlich für den DBS erhältlich, da die Bremsscheiben einen hohen Kühlluftbedarf haben, für den die DBS Karosserie entsprechend modifiziert wurde. Die Verzögerungswerte der Anlage sind phänomenal – von 100 km/h bis zum Stand wurde die Zeit im Vergleich zum bremsenden DB9 um 10 % reduziert.





Das Triebwerk des DBS offeriert sein enormes Leistungsniveau fast über das gesamte Drehzahlband. Bei 6.500/min erreicht der Zwölfzylinder seinen Leistungshöhepunkt von 517 PS, das maximale Drehmoment von 570 Nm liegt bei 5.750/min an, die Höchstdrehzahl ist bei 7.000 Umdrehungen pro Minute markiert. Die Beschleunigung von Null auf 100 km/h dauert 4,3 Sekunden, kein Bestwert bei dem Leistungsangebot und einem Leergewicht von weniger als 1,7 Tonnen, aber alles andere als langsam. Warum der Vorwärtsdrang schon bei 302 km/h erliegt – wir wissen es nicht. Technisch gesehen könnte der DBS mit dem Vanquish S gleichziehen.

□

Bei jedem Gasstoß rauscht ein dominantes Brüllen aus den Endtöpfen der Abgasanlage, das allerdings keineswegs aufgesetzt klingt, sondern schlichtweg aus den Tiefen der Zylinderlaufbuchsen zu entweichen scheint. Ich habe den Motor einige Male bis in den roten Bereich gedreht, teils aufgrund purer Begeisterung, andererseits durch den schlecht positionierten Schalthebel, der in extrem kurzer Reichweite liegt. Ohne Verrenkungen kann ein Erwachsener Mensch kaum den sechsten Gang einlegen. So stellt sich beim Fahrer automatisch eine Art Schaltträgheit ein. Warum denn kein sequentielles Getriebe? Oder wird es kommen? Nun, Aston Martin hält sich zurück mit Prognosen. Bei der Fahrpräsentation schien ein „Vielleicht“ in der Luft zu hängen. Wir sind gespannt – meiner Ansicht nach würde das V8 Vantage „Sportshift“-System den DBS über Nacht perfekt machen.

Perfekt über Nacht? Der DBS ist ohne Frage das bisher beste Auto, das die Werkshallen von Gaydon verlassen hat. Doch der ordentliche Aufschlag zum DB9 von satten 45.000 Pfund, beziehungsweise 65.000 Euro, liefert einen bitteren Nachgeschmack. Immerhin sind jedoch im Grundpreis unter anderem ein Navigationssystem, die CCM-Bremsanlage und elektrisch einstellbare Sitze mit Memory-Funktion (die optionalen Karbonsitze gibt's ohne Aufpreis) enthalten.

□

Wie sieht es im Vergleich zum Aston Martin Vanquish aus – dem ersten und letzten Serien-Aston, der die 320-km/h-Grenze knackte? Wer noch einen der letzten Exemplare, die Final-Edition mit dem Kürzel „S“, erworben hat, kann beruhigt schlafen gehen. Der Vanquish S ist eine gute Alternative. Wer seine Aston-Sammlung dennoch komplettieren möchte – die ersten Auslieferungen erfolgen in Großbritannien noch dieses Jahr. Wenn Sie noch vor der nächsten Final-Edition zuschlagen wollen, reichen Sie Ihre Bestellung jetzt ein!

[Lesen Sie in unserer Rubrik „Klassiker“ einen Bericht über den Aston Martin DBS der ersten Generation...](#)

Text: [Classic Driver](#)
Fotos: Aston Martin

Lightning Silver





Aston Martin Racing Green





Infra Red



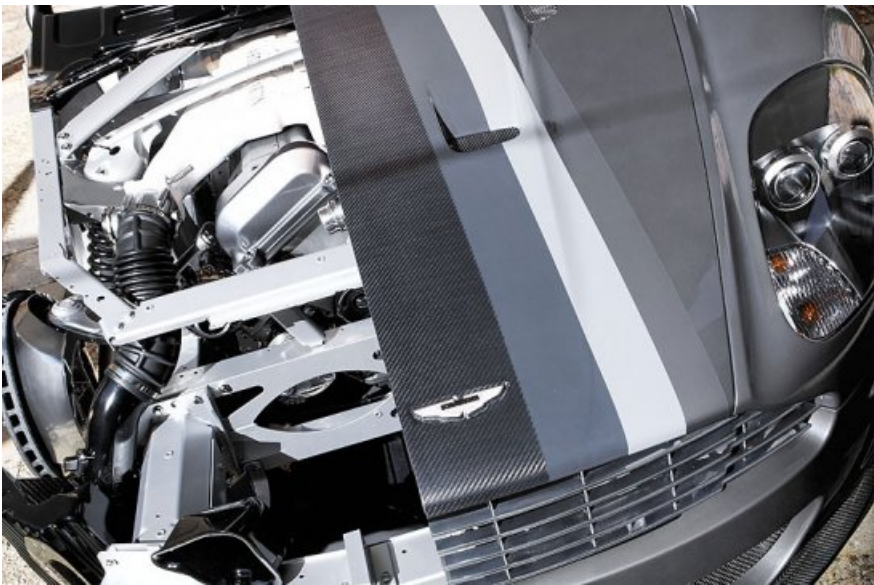


Casino Ice





Ein Längsschnitt





ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-dbs>
© Classic Driver. All rights reserved.