Dieses Aston Martin V8 Monster dominierte in den 1980ern die britische Rennszene

Lead
Ein luxuriöser GT als Basis für Sportwagenrennen ist nicht die naheliegend Wahl. Aber wie Mike Cousins und David Jack in den 1980er Jahren bewiesen, war dieser Aston Martin V8 der Herausforderung mehr als gewachsen. Jetzt könnte dieser extrem erfolgreiche Rennwagen Ihnen gehören...

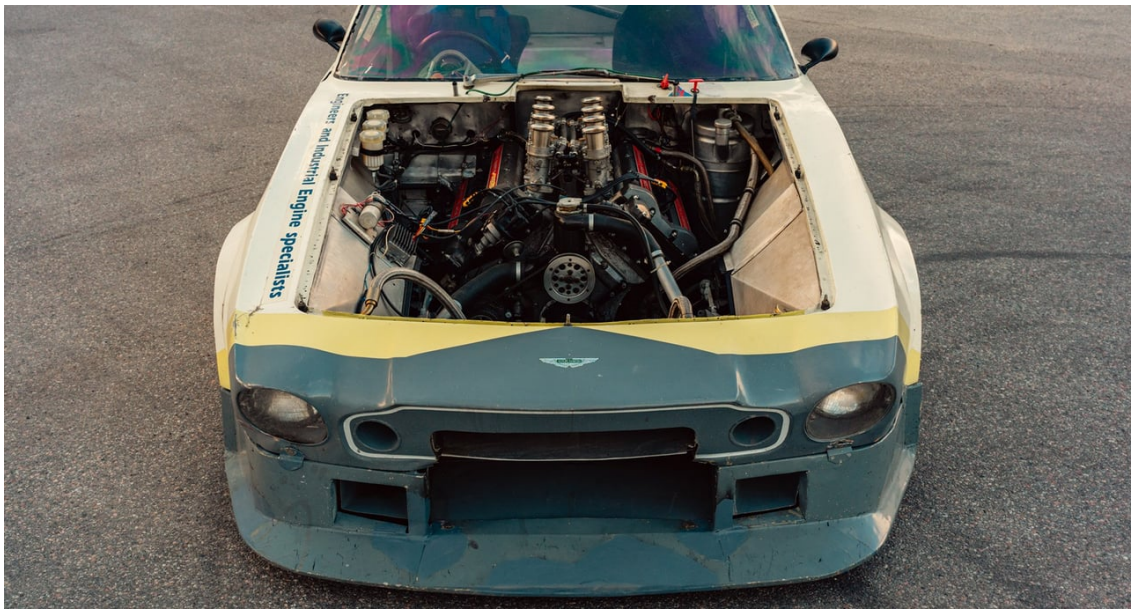
Nachdem Aston Martin vor kurzem einen Strategiewechsel hin zu mehr Hardcore-Straßenautos angekündigt hat, ist jetzt der perfekte Zeitpunkt, um einen der verrücktesten Astons, die jemals auf den Rennstrecken Großbritanniens unterwegs waren, wieder aufleben zu lassen: Den Aston Martin V8 von Mike Cousin und David Jack.

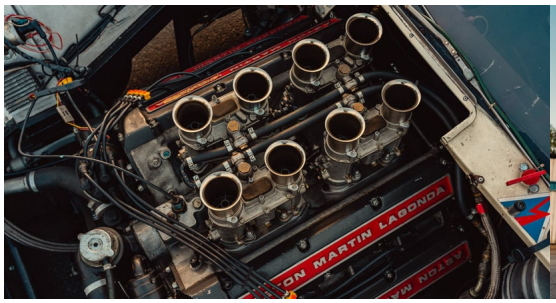
Die Geschichte nahm ihren Anfang in den 1970er-Jahren, als Aston Martin - wieder einmal - finanziell in der Klemme steckte. Während die Konkurrenz vom Kontinent gerade spannende Neuheiten einführte. Porsche hatte mit dem 911 Turbo eine Legende geboren, Ferrari eroberte mit dem 512BB die Herzen im Sturm und der Lamborghini Countach schickte sich an, alle Kinderschlafzimmerwände der Welt zu bedecken. Aston Martins Antwort erfolgte 1972 mit dem Debüt des V8, der den weitgehend baugleichen DBS V8 ablöste und bis 1989 in insgesamt vier Generationen gebaut wurde. Aston betonte seine Positionierung als reinrassiger GT, weigerte sich aber, exakte Leistungsdaten zu nennen. Er habe „mehr als genug", hieß es. Trotz dieser Bescheidenheit wurde der neue AM V8 binnen weniger Jahre zum schnellsten Serienauto der Welt (Werksangabe 270 km/h) gekürt – äußerst beeindruckend, wenn man bedenkt, dass der Wagen vier Sitze hatte.

Der V8 hatte eindeutig Potenzial, und die Ex-Rolls-Royce-Ingenieur David Jack und Robin Hamilton wurden auf ihn aufmerksam und entwickelten auf der Basis des V8 den RHAM/1, mit dem Hamilton 1977 zusammen mit Mike Salmon und David Preece die 24 Stunden von Le Mans bestritt. Sein Ex-Partner David Jack gründete dann 1983 in Derby Aston Engineering und tat sich mit dem Gentleman-Rennfahrer Mike Cousins zusammen, der gerade die erste Saison am Steuer seines 1972er Aston Martin V8 begann. Ihr Ziel: ein eigener Aston V8, so mächtig und siegverdächtig wie keiner zuvor.

Jack, der ganz offensichtlich eine gewisse Vorliebe für den V8 entwickelt hatte, machte sich sofort an die Arbeit. Die luxuriöse Innenausstattung wurde entfernt und durch einen lupenreinen Überrollkäfig ersetzt. Die Servolenkung wurde entsorgt, und für die Türen und die Motorhaube kamen statt Aluminiumblechen Glasfaserteile zum Einsatz. Angesichts von 1200 Arbeitsstunden, die in jeden Aston V8 investiert wurden, war diese Hingabe an eine Gewichtseinsparung wirklich bemerkenswert. Während die ersten Testfahrten schon vielversprechend verliefen, begannen die wirklichen Modifikationen erst im folgenden Jahr.

Zu dieser Zeit verfolgte Aston die Philosophie „ein Mann, ein Motor", und wie Sie sich vorstellen können, bedeutete dies, dass jeder Motor für sich betrachtet einzigartig war. Aston gab die Leistung wie gesagt nicht bekannt, aber Jack schaffte mit auf 50 Millimeter aufgebohrten Weber-Vergasern, Vantage-Ein- und Auslassventilen, maßgeschneiderten Nockenwellenprofilen und einem Renn-Auspuff 470 PS. Verglichen mit dem, was noch kommen sollte, war dies immer noch ein relativ serienmäßiger Motor, der dennoch 100 PS mehr leistete als seine italienischen Konkurrenten. Noch mit Werksbremsen und Serienfelgen schafften sie in Silverstone konstant schnelle Rundenzeiten von 1.01 Minuten, und in der Intermarque-Serie kletterten sie von Platz 13 oder 14 auf Platz 5 oder 6.





Jack und die Jungs von Aston Engineering waren damit jedoch nicht zufrieden, und so wurde der Aston V8 im nächsten Schritt von einem rennfertigen Straßenauto zu einem absoluten Rennstreckenmonster. Die Nockenwellen wurden durch firmeneigene Wellen und die Kolben durch Spezialanfertigungen von Cosworth ersetzt. Zusammen mit einer höheren Verdichtung stieg die Leistung auf nun 490 PS. Wie Ihnen jeder gute Renningenieur bestätigen wird, ist Leistung aber nicht der einzige wichtige Faktor für einen siegreichen Rennwagen. Auch das Handling musste verbessert werden, und so versetzten sie den Motor zur besseren Gewichtsverteilung um 300 mm nach hinten und senkten ihn zugleich um 80 mm ab. Außerdem wurde er fest mit dem Chassis verbunden, wie es bei allen guten Rennmotoren der Fall sein sollte.

Weitere Modifikationen umfassten die Trockensumpfschmierung und den Ansaugtrakt eines 1967 in Le Mans gestarteten Lola T70 sowie ein winziger und im Heck untergebrachter 19-Liter-Tank. Schließlich musste der Wagen zum Beispiel in Silverstone pro Lauf nur zehn Runden zurücklegen. An allen vier Ecken wurden einstellbare Rennstoßdämpfer montiert, und die Räder mit riesigen Rennslicks ummantelt. Die Hinterreifen waren 330 mm breit und stammten aus der Can-Am-Rennserie; mit nur 25 produzierten Paaren waren sie schon damals ein unglaublich rares Gut.

Nachdem die mechanischen Aspekte des Wagens deutlich verbessert worden waren, begann Aston Engineering mit der Arbeit am Exterieur. Die Bugpartie wurde näher an den Asphalt abgesenkt und ein anderer Frontsplitter und Spoiler produzierten zusätzlichen Abtrieb. Was Jack auf die Räder gestellt hatte, entpuppte sich für die Konkurrenz als ein wahrer Albtraum – 1986 gewannen Jack und Cousins die ASCAR-Trophäe in der Modified-Klasse. Oh, und haben wir schon erwähnt, dass sie immer noch mit Serienbremsen unterwegs waren?

Deshalb steigerten sie für 1987 die Bremskraft des V8 mit belüfteten AP-Scheiben, während das Fahrwerk mit Kugelgelenken an der Bremsreaktionsstrebe und am Stabilisator verbessert wurde. Der monströse Aston mit Cousins am Steuer erwies sich auch in diesem Jahr wieder einmal als tödliche Kombination. Angefangen mit einem Doppelsieg in Silverstone, siegte er in acht von elf Intermarque-Rennen. Und das sowohl im Nassen wie im Trockenen gegen einen Schwarm wütender Porsche.

1988 stieg die Leistung dank Lucas-Schiebereinspritzung, Leichtmetall-Zylinderlaufbuchsen, Nockenwellen mit größerem Hub und etwas größeren Ventilen in neuen Zylinderköpfen auf 530 PS; bei einem zugleich auf 1115 Kilogramm abgesenktem Gewicht. Aus diesem Anlass änderten Jack und Cousins die zwischen 1984 und 1987 aufgetragene grüne Lackierung in eine hier zu sehende zweifarbige Optik in Weiß und Grau. Zwar war die Leistung durchaus vorhanden, was Jack und Cousins auch mit einigen Rennsiegen unter Beweis stellten. Doch sollten sich die fehlenden Zentralverschlüsse der Felgen in diesem Jahr als ziemlicher Nachteil erweisen, was zu einem unglücklichen Jahr für die beiden führte.

In seiner endgültigen Konfiguration leistete dieser Rennwagen zwischen 530 und 540 PS, wog gerade einmal 1030 Kilo und schaffte es in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h bei einer Höchstgeschwindigkeit von 268 km/h. Mit legendären Rennstrecken wie Donington Park, Silverstone und Mallory Park in seinem Lebenslauf, erschien das Auto auf dem Radar des Schweden Peter Möller. Im Jahr 1988 fügte er den Aston seiner Autosammlung hinzu, wo er bis heute geblieben ist.

„Es ist traumhaft, dieses Auto zu besitzen. Schon der Anblick ist erstaunlich. Ich habe die Erfahrung geliebt, die ich beim Wiederzusammenbau gemacht habe. Es könnte wahrscheinlich immer noch anständige Rundenzeiten fahren, aber die Entwicklung ist stehengeblieben. Andere Autos aus dieser Zeit wurden im Laufe der Jahre weiterentwickelt, während dieses Auto auf dem Stand von 1988 geblieben ist", informiert Peter.

„Es ist ein wirklich konkurrenzfähiges Auto. Ich bin ihn in den 1990er-Jahren kurz auf dem Bromma-Flughafen in Stockholm gefahren, wo es eine Teststrecke gibt, und wir waren dort vier Jahre lang die Schnellsten. Dieser Aston ist eine sehr analoge, brutale Maschine, und er ist extrem unversöhnlich, weil er nur im Grunde nur eine um den massiven Motor herumgebaute Hülle ist. Andere Wagen, die ich gefahren bin, sind kultivierter und kommen dem Fahrer entgegen, aber dieser hier ist überhaupt nicht so. Er ist einfach mechanisch brutal."

Nach fast dreieinhalb Jahrzehnten unter Peters Obhut sucht der Wagen nun einen neuen Besitzer. Mit seiner reichen Rennhistorie und der Angewohnheit, immer ganz oben auf dem Podium zu stehen, wäre dieser Aston V8 ein hervorragender Einstieg in jede historische Rennserie. Wenn Sie glauben, dass Sie mutig genug sind, diese wilde Maschine zu zähmen, warten die netten Leute von Kaiser Classic aus Bromma in Schweden auf Ihren Anruf.

Fotos: Alen Haseta

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/dieses-aston-martin-v8-monster-dominierte-den-1980ern-die-britische
© Classic Driver. All rights reserved.