

Typenkompass

Aston Martin

Serienmodelle seit 1948

Michael Schäfer

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Motiven aus dem Archiv des Autors

Bildnachweis: W. A. Cakebread (S. 15), José Romão de Sousa (S. 20), Magnus Neergaard (S. 22), Dr. Bernd Fischer (S. 23 & 53), Bernard Damen (S. 28), Justin Kennedy (S. 33), Don Rose (S. 41), Geoff Barnes (S. 49), Ingo Dörr (S. 50), Helmut Schnug (S. 51 & 80), Wolfgang Bauer (S. 57), John Davey (†) (S. 60), Ian Kendall (S. 63), John Gardner (S. 64), Fergus McIver c/o Richard Stewart Williams Ltd. (S. 68), Julian Scott (S. 69), Christoph Dörrenbach (S. 79), Marc Fischer (S. 82), Tim Cottingham (S. 83), Gleb Stepanov (S. 87), Dennis C. Mynard (S. 92), Shaun Whitmore (S. 94), Steve J. Bennett (S. 95), Brad Shafer (S. 99), David Goward (S. 113), Augustine Kuo (S. 114), Frances Hickey (S. 115) und Aston Martin Lagonda Limited (Vorderseite U1, Rückseite U4 oben rechts, Seiten 13, 14, 32, 56, 100 bis 102, 104, 106 bis 112, 116 bis 127). Alle weiteren Aufnahmen: Michael Schäfer – Redaktionsbüro Chilterngreen (www.chilterngreen.de).

Herzlichen Dank an den Aston Martin Owners Club (AMOC), seinen Sektionen in Deutschland und der Schweiz, dem Aston Martin Heritage Trust (AMHT), Beat Roos, Simon Draper, sowie der Aston Martin Lagonda Limited (Simon Sproule & David Adams) und allen weiteren Unterstützern.

Very special thanks to Tim Cottingham (www.astonmartins.com)

Gewidmet Sir Ken Adam (1921 – 2016), ohne dessen wunderbarer Fantasie, welcher einst der »Goldfinger«-DB5 entsprang, dieses Buch nicht existieren würde.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31336-1 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Innengestaltung: Sven Rauert

Inhalt

Einleitung.....	4
Anmerkungen zu den Modellreihen	7
Aston Martin Spa Replica & 2-litre Sports 1948 bis 1950	15
Aston Martin DB2 1950 bis 1959.....	17
Aston Martin DB3 & DB3S 1951 bis 1956.....	30
Aston Martin DB4, DB5, DB6, DB6 Mk.2 & Volante 1958 bis 1970	32
Aston Martin DBS, DBS Vantage & AM Vantage 1967 bis 1973.....	56
Aston Martin DBS V8 & V8 Saloon 1969 bis 1989.....	60
Aston Martin V8 Vantage & V8 Volante 1978 bis 1988.....	67
Aston Martin Virage 1989 bis 1995	78
Aston Martin Volante & V8 Volante (LWB) 1991 bis 1999.....	82
Aston Martin Vantage 1993 bis 2000.....	84
Aston Martin V8 Coupé 1996 bis 1999.....	88
Aston Martin Vanquish 2001 bis 2007	89
Aston Martin DB7 1994 bis 2004.....	93
Aston Martin DB9, DBS & Virage 2003 bis 2016.....	101
Aston Martin DB11 ab 2016.....	112
Aston Martin V8 Vantage ab 2005.....	113
Aston Martin V12 Vantage ab 2009.....	121
Aston Martin Rapide ab 2010.....	125
Aston Martin One-77 2010 bis 2012.....	127

Im Mai 1914 gewann Lionel Martin, Mitbegründer des Singer-Vertragshändlers »Bamford & Martin Ltd.«, mit einem modifizierten Singer das »Aston-Hill-Climb«-Bergrennen in Aston Clinton. Dieser Erfolg war Auslöser für die Entscheidung, sich einer eigenen Fahrzeugentwicklung zu widmen, die speziell sportliche Eigenschaften besitzen sollte. Als Namen für dieses Eigengewächs wurde eine Kombination aus dem Ort des bislang größten Rennerfolgs und dem Nachnamen Lionel Martins gewählt: »Aston-Martin« – damals übrigens noch mit Bindestrich, welcher Mitte der 30er Jahre entfiel. 1915 stellten Bamford & Martin in London den ersten Aston-Martin auf dessen Holzspeichenräder. Daher wurde Aston Martin – als Name – im Jahre 2015 ein Jahrhundert alt, als Marke wird sie es erst 2026. Trotz exzellenter Qualität hielten sich die Verkäufe aufgrund der hohen Preise für die relativ kleinen Fahrzeuge in engen Grenzen. Die finanzielle Situation wurde zunehmend kritisch, weshalb Robert Bamford aus dem gemeinsamen Unternehmung ausstieg. Neue Teilhaber kamen und gingen, konnten aber den Konkurs im November 1925 nicht verhindern.

Lionel Martin musste gehen, während der verbliebene Hauptanteileigner John Benson die Hälfte von Bamford & Martin an die »Renwick & Bertelli Ltd.« verkaufte. 1926 wurde so aus den Ruinen von Bamford & Martin die »Aston Martin Motors Ltd.« geformt, die anschließend von London nach Feltham umsiedelte. Wegen anhaltender Erfolglosigkeit zog sich Benson 1929 aus dem Unternehmen zurück, dann warf auch William Renwick das Handtuch. Schließlich traf auch noch die Weltwirtschaftskrise Aston Martin mit voller Härte und brachte die Marke 1932 an den Rand des Zusammenbruchs. Robert G. Sutherland, enthusiastischer Sohn eines Schiffsmagnaten, überzeugte seinen Vater, Aston Martin Ende 1933 zu übernehmen. Mit neuem Kapital wurde die Modellplatte gründlich überarbeitet und erweitert. Auch im Rennsport konnte das Werksteam beachtli-

che Erfolge für sich verzeichnen. Für eine bessere Marktposition sollte allerdings die Modellpalette stärker in Richtung komfortabler und geräumiger Limousinen gelenkt werden, weshalb das Werksteam obsolet wurde. Über diese Entscheidung zerstritten sich Sutherland und Bert Bertelli so sehr, dass dieser Aston Martin 1937 verließ. Sutherland führte die Geschäfte fortan alleine. Als 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, wurde die zivile Fahrzeugproduktion in Großbritannien eingestellt. Dank gewinnträchtiger Arbeiten für die Luftwaffe ging es Aston Martin nach 1945 finanziell erfreulich gut. Aber nicht gut genug, um die komplette Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration zu stemmen. Dies führte 1946 zu Sutherlands Entscheidung, Aston Martin zum Verkauf anzubieten. Den Zuschlag erhielt im Februar 1947 der Großindustrielle David Brown. Noch im selben Jahr erwarb dieser auch die in Konkurs geratene Luxusmarke Lagonda, um die Vorzüge beider Unternehmen zusammenzuführen. Ende 1954 beendete Brown die unsichere Situation der Karosseriefertigung durch eine Fremdfirma mit der Übernahme der »Tickford Coachbuilders Ltd.« in Newport Pagnell. Anschließend führte er dort schrittweise die komplette Fahrzeugmontage unter einem Dach zusammen. Brown war es auch, der aufgrund seiner Leidenschaft für den Motorsport ein neues Werksteam aufbaute, dessen größter Triumph der Doppelsieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1959 und – als erste britische Automobilmarke – der Gewinn der Sportwagen-Weltmeisterschaft im selben Jahr darstellte. Die bisherigen Werkshallen in Feltham wurden mit Auflösung des Werkteams 1963 aufgegeben. Seit dieser Zeit residierte Aston Martin nur noch in Newport Pagnell. Die goldene Ära unter David Brown endete, als sein weltumspannender Konzern 1972 selbst in die Krise geriet. Man trennte sich von allen defizitären Töchtern, zu denen auch Aston Martin gehörte. Für die symbolische Summe von 100 Pfund übernahm eine Investorengruppe die hoch verschuldete

Firma. Zum fehlenden Geschick, die Marke wieder wettbewerbsfähig zu machen, gesellte sich die weltweite Energiekrise. So musste Aston Martin bereits Ende 1974 erneut Konkurs anmelden. Nach einem mehrmonatigen Dornröschenschlaf formierte sich ein Konsortium aus Geschäftsleuten und Enthusiasten, die »ihre« Marke kurz vor der Liquidation retteten. In den von vielen Höhen und Tiefen geprägten Folgejahren wurde speziell ein Teilhaber zur treibenden Kraft, nämlich der dynamische »Tankstellenkönig« Victor Gauntlett. Neben der Übernahme der Geschäftsführung sorgte er für frisches Kapital für notwendige Modifikationen und Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette. Die komplette Neuentwicklung eines Sportwagens für die 90er Jahr war zwar dringend nötig, aber – mal wieder – trotzdem nicht zu finanzieren. Alles wendete sich 1987 zum Guten, als der US-Autogigant Ford 75 Prozent an Aston Martin übernahm. Gleichzeitig sorgten die Amerikaner dafür, dass der neuen Tochter Zugang zu ihren Entwicklungstechnologien gewährt wurde. Ab 1994 war Ford alleiniger Anteilseigner von Aston Martin, bis auch für den US-Hersteller das Klima auf dem Weltmarkt rauer wurde und die Bilanz immer gewaltigere Verluste auswies – ganz im Gegensatz zu Aston Martin Lagonda Ltd., die sich mit dem Erfolgsmodell DB7 zu einem profitablen Unternehmen mauserte. Im Jahr 2000 trat Dr. Ulrich Bez als neuer Geschäftsführer seinen Dienst an. Als talentierter Ingenieur sorgte er für eine Modernisierung der Produktions- und Testmethoden, die 2003 im Bau des brandneuen Werkes in Gaydon gipfelte. Zudem führte er die Marke 2004 zurück in den Motorsport und eröffnete 2008 ein Testzentrum am Nürburgring. Bez' Strategie bestand darin, das Portfolio seines früheren Arbeitgebers Porsche, von dem er 1991 im Unfrieden geschieden war, auf Aston Martin zu übertragen. Jedem Porsche-Modell setzte er einen Aston dagegen, was ihm nur beim Cayenne nicht gelang: Die 2009 in Genf vorgestellte Studie eines Lagonda-SUV

verschwand nach der überraschend deutlichen Ablehnung durch des Publikum nur Stunden nach seiner Enthüllung auf Nimmerwiedersehen. Möglicher Gegner der Geländewagensparte von Porsche könnte der für 2018 geplante Crossover »DBX« werden, der vollelektrisch über Radnabenmotoren angetrieben und an einem neuen, staatlich geförderten Produktionsstandort im strukturschwachen Wales gefertigt werden soll.

Das ist aber Zukunftsmusik, höchst real aber war die Tatsache, dass bis 2007 sich die Absatzzahlen der Marke dank des neuen Chefs seit 2000 verzehnfacht hatten. Das machte die Edelmarke für Investoren interessant. Im März 2007 verkaufte Ford für fast eine Milliarde US-Dollar Aston Martin an ein anglo-kuwaitisches Konsortium, wobei Ford als Motorenlieferant weiterhin einen kleinen Anteil hielt. Ein trauriges Ende nach über 180-jähriger Karosseriebautradition fand im Sommer des selben Jahres auch das Werk in Newport Pagnell, das nach 13.000 dort gebauten Fahrzeugen mit dem Auslaufen der Vanquish-Reihe geschlossen und – bis auf drei denkmalgeschützte Häuser – abgerissen wurde. Es kam aber noch schlimmer: Die nach der Bankenkrise im selben Jahr beginnende Rezession traf besonders die Hersteller von Luxusgütern. Im Dezember 2008 kündigte Aston Martin daher einen Stellenabbau von 1.850 auf 1.250 Mitarbeiter an. Seit 2009 befindet sich die Marke in einem stetigen Sinkflug und steckt in tiefroten Zahlen. Dies ist nicht nur den weltwirtschaftlichen Umständen geschuldet, Kritiker machten auch modellpolitische Fehlentscheidungen (wie die Entscheidung, den Toyota-Kleinwagen iQ als Aston Martin Cygnet zu vermarkten) mit dafür verantwortlich. Zudem sahen sich die Modelle untereinander immer ähnlicher, was ein Abgrenzen nur noch über Details möglich machte. Bei der Wiederverwendung alter Modellnamen wurde der historische Bezug ignoriert, was die markenkundigen Käufer irritierte. Darüber hinaus tauchte vermehrt kitschverdächtiges »Bling-

Bling« – wie die »Emotion Control Unit«, der Zündschlüssel aus Glas – auf, was nicht so recht zum maskulinen »Bulldoggen«-Charisma und dem würdevollen Understatement der Marke passen mochte. Allergrößtes Problem für Aston Martin nach dem Rückzug von Ford war jedoch der fehlende Großkonzern im Rücken. Dabei ging es weniger um finanzielle Aspekte, sondern um den inzwischen immensen Aufwand, der bei Forschung und Entwicklung zu betreiben ist. Ein erster Schritt zur Lösung dieses Dilemmas wurde 2013 durch ein Abkommen mit der Daimler AG getätigt: Lieferung von Antriebstechnik und Infotainment-Elektronik durch Mercedes-AMG. Dafür erhielt die Daimler

AG fünf Prozent der Firmenanteile an Aston Martin. Im neuen DB11 findet sich allerdings nur Schwaben-Elektronik wieder, der Motor wird noch immer von Ford beigesteuert – der Vertrag darüber wurde bis 2020 verlängert. Im November 2013 trat Dr. Bez als Geschäftsführer zurück und räumte den Posten für Dr. Andrew Palmer, der im September 2014 von Nissan überwechselte. Bis heute hat die neben Jaguar und Lotus berühmteste Sportwagenmarke Großbritanniens geschätzt 75.000 Fahrzeuge auf die Räder gestellt. Mögen sich noch viele zu ihnen hinzugesellen, wenn Aston Martin unter neuer Führung zu alter Stärke zurückfindet: Kaum eine Marke hätte es mehr verdient.



Anmerkungen zu den Modellreihen

Aston Martin »2-litre«-Reihe 1948 bis 1950

Basierend auf dem neu entwickelten Chassis des »Atom«-Prototypen, verlängerte man den Radstand, überarbeitete das Fahrwerk und schuf daraus den Aston Martin 2-litre-Sports. Als Teil der Entwicklungsarbeit gedacht, nahm der Prototyp, den man mit einem provisorischen Aufbau versehen hatte, 1948 an den »24 Stunden von Spa« teil. Zur Überraschung aller bewies er seine Standfestigkeit und Zuverlässigkeit, als er auf dem ersten Platz liegend über die Ziellinie preschte. Eine Serienfertigung des auf diesen Prototypen basierenden Spa Replica kam mangels Nachfrage nicht zustande. Es folgte der mit barocken Rundungen in seiner Aluminiumkarosserie versehene 2-litre-Sports. Die Weltpremiere des neuen Aston Martin fand ebenfalls 1948 statt und wurde kaum beachtet, da die Öffentlichkeit nur Augen für Jaguars jüngsten Spross, den inzwischen legendären XK120 besaß, der auch nur die Hälfte kostete. Es war daher nur wenig verwunderlich, dass bis Mai 1950 lediglich 15 Exemplare des 2-litre-Sports angefertigt wurden.

Aston Martin DB2-Reihe 1950 bis 1959

Für den Nachfolger des erfolglosen 2-litre-Sports wurde dessen Chassis nochmals modifiziert und um 23 Zentimeter gekürzt. Durch die Übernahme von Lagonda in den David-Brown-Konzern konnte Aston Martin nun auch auf eine standesgemäße Motorisierung in Form eines Reihen-Sechszylinders zurückgreifen. Nach Einstellung des 2-litre-Sports wurde letzte Hand am neuen »2.6-litre-Saloon« angelegt, der bei seinem offiziellen Erscheinen 1950 als DB2 debütierte. Für die Freunde des offenen Fahrens erschien gleich zu Serienstart eine »Drophead«-Version (DHC). Die noch bei den Prototypen vorhandenen vier Lüftungsschlitze hinter den vorderen Radkästen wichen jeweils einem etwas aufragenden, verchromten Gitter. Später wurde aus dem dreiteiligen Kühlergrill ein einteiliger, dessen Design mit den beiden »Aston-Falten« bis heute in abgeleiteter Form verwendet wird. Sobald es die Versor-

gung mit besserer Kraftstoffqualität erlaubte, schob Aston Martin im Frühsommer 1950 dem Basis-DB2 eine stärkere Version nach, »Vantage« (engl. für »Vorteil«) genannt. Für den 1953 nachfolgende DB2/4 wurde das Heckteil des Chassis verlängert, um dort auf Kundenwunsch zwei zusätzliche Notsitze zu installieren. Im Oktober 1955 ging der um die Bezeichnung »Mark II« ergänzte Nachfolger des DB2/4 auf den Markt. Dem Saloon- und der DHC-Version stellte man eine zweitürige Stufenheck-Limousine (»FHC« – »Fixedhead Coupé«) zur Seite. Im Oktober 1956 kündigte Aston Martin ein auf dem DB2/4 Mark II basierendes Sondermodell an, welches man von der italienischen Karosseriebaufirma Touring einkleiden ließ. Der offene Zweisitzer wurde in der von Touring patentierten »Superleggera«-Technik (ital. für »extra leicht«) aufgebaut. Im März 1957 folgte dem Mark II der DB2/4-Mark III, oder kurz DB Mark III nach. Für ihn glättete man die Ecken und Kanten des Mark II, befreite sie von dessen üppigem Chromzierrat und ließ die Karosserie, speziell im Bereich der Frontpartie, runder und weicher erscheinen – ganz in Anlehnung an die erfolgreichen DB3S-Werksrennwagen.

Aston Martin DB3 & DB3S 1951 bis 1956

Als man bei Aston Martin zur Einsicht kam, dass ohne ein speziell für den Renneinsatz konstruiertes Modell im Motorsport keine Lorbeeren zu erringen waren, wurde im September 1951 der DB3 (nicht mit dem Mark III zu verwechseln) fertiggestellt. Entwickelt wurde er in Gitterrohrrahmen-Technik auf einem trapezförmigen Rahmen aus fast armdicken Chrom-Molybdän-Rohren. Neu war die De-Dion-Hinterachse, die durch ihre Kreuzung aus Starrachse und Einzelradaufhängung das ungefederte Gewicht deutlich verringerte, sowie für bestmögliche Radführung und bessere Federungseigenschaften sorgte. Leider erwies er sich als zu schwer, weshalb die Rennerfolge nur spärlich gesät waren. Daher wurde nach nur zehn von 25 geplanten Exemplaren, von denen lediglich fünf überhaupt im

Werksteam liefen, das Ende des DB3 eingeläutet. Die restlichen fünf wurden offiziell als Produktionsfahrzeuge an Privatpersonen verkauft. Der nachfolgende und weitaus erfolgreichere DB3S hingegen fiel schmaler, kürzer und durch seine filigranere Rahmenkonstruktion deutlich leichter als sein Vorgänger aus. Das Fahrwerk wurde in weiten Teilen vom DB3 übernommen. Der DB3S wurde – als stark abgerüstetes Serienmodell – ebenfalls regulär zum Kauf angeboten.

Aston Martin DB4-Reihe 1958 bis 1963

Da der Entwurf des hauseigenen Designers für die DB4-Karosseriegestaltung bei der Geschäftsführung durchfiel, wurde Touring nach deren Vorschlägen befragt, was wohl auch unter dem noch frischen Eindruck des von den Italienern gefertigten Superleggera Spyder geschah. Tourings Entwurf gefiel, und Aston Martin beauftragte die Italiener mit der Entwicklung des DB4-Karosseriedesigns. Zuvor musste aber der neue, schon fertige Kastenrahmen auf einen Plattformrahmen umkonstruieren, da Touring das Superleggera-Prinzip nur auf dieser Chassisart anwenden konnte. Nach den massiven Problemen mit der Motoren-Standfestigkeit bei den ersten DB4 modifizierte Aston Martin den Aluminium-Sechszylinder grundlegend, woraus der DB4 der 2. Serie entstand. (Bis zu seiner Produktionseinstellung 1963 sollte der DB4 noch in mehr als 170 Punkten geändert werden.) Die Unterteilung des DB4 – wie auch die späteren V8-Modelle – in Serien wurde vom Aston Martin Owners Club (AMOC) zu besserer Unterscheidung der verschiedenen Evolutionsstufen eingeführt und ist mittlerweile allgemein anerkannt. Der auf einem verkürzten DB4-Chassis entwickelte DB4GT war für den motorsportlichen Einsatz gedacht. Auf seiner Basis entstand auch der legendäre DB4GT Zagato. (1987 wurden – mit dem Segen Aston Martins – vier offizielle Zagato-Repliken angefertigt, »Sanction II« genannt. 1992 schlossen sich zwei »Sanction III« Repliken an.)

Aston Martin DB5-Reihe 1963 bis 1965

Der 1963 vorgestellte DB5 war technisch gesehen ein überarbeiteter DB4 Vantage der 5. Serie. Erstmals wies ein Emblem auf dem Fahrzeug auf die Modellbezeichnung hin. Die wichtigste Neuerung war jedoch der auf vier Liter aufgebohrte Sechszylinder, der aus dem glücklosen Lagonda Rapide übernommen wurde. Durch seinen Einsatz als Dienstwagen mit kreativer Sonderausstattung in »James Bond 007 – Goldfinger« 1964 wurde der DB5 das berühmteste Filmauto der Welt und Aston Martin dadurch bekannter, als durch seine rennsportlichen Erfolge.

Aston Martin DB6-Reihe 1966 bis 1970

Auf die Vorgabe »Vollwertiger Viersitzer« legte man bei der Entwicklung des 1965 erschienenen DB6 besonderes Augenmerk. Durch den verlängerten Radstand, die modifizierte Hinterachsaufhängung und das erhöhte Dach wurden die Mitfahrer auf den Rücksitzen des DB6 mit mehr Platz verwöhnt. Allerdings stellte man durch die geänderte Dachlinie im Windkanal erhebliche Verwirbelungen hinter dem Fahrzeug fest, die für Instabilität bei Höchstgeschwindigkeit gesorgt hätten. Aerodynamische Abhilfe schaffte das markante Kamm-Heck. Merkwürdigerweise gab es kein DB6 Convertible, sondern ab 1966 eine als »Volante« bezeichnete DHC-Version des DB6. Als erster Pkw überhaupt war für den überarbeiteten DB6 Mk.2 gegen Aufpreis ab 1969 die elektronische AE-Brico Benzineinspritzung lieferbar.

Aston Martin DBS, DBS Vantage & AM Vantage 1967 bis 1973

Mit dem DBS begann alleine schon stilistisch ein neues Zeitalter bei Aston Martin – ganz in Anlehnung an die großen italienischen und amerikanischen »Fastback«-GTs. Zeit- und Kostendruck sorgten lediglich für eine Weiterentwicklung des DB6-Chassis, welches immerhin die schon lange projektierte De-Dion-Hinterachse erhielt. Als Antrieb war der neue V8 vorgesehen, dessen Serienreife sich jedoch immer wieder verzögerte.

Notgedrungen wurde so der bisherige Sechszylinder weiterverwendet. Weil dieser nie für den DBS eingeplant war, war der DBS wegen seines höheren Gewichts langsamer als sein Vorgänger. Im April 1972 wurde die angejahrte DBS-Karosserie mit Retuschen aus dem Windkanal versehen, um den Auftrieb an der Vorderachse weiter zu senken. Mit diesen Änderungen wirkte der V8 moderner und besaß mehr Spannung in der Karosserie.

Aston Martin DBS V8 & V8 Saloon 1969 bis 1989

Im Sommer 1969 war der Achtzylinder endlich produktionsreif. Einziges Unterscheidungsmerkmal zum DBS waren neben dem Typenschild und der Frontschürze die Leichtmetall-Felgen, die erstmals die sonst üblichen Speichenräder ersetzen. Die neuen Felgen besaßen ein spezielles Design, welches bei Rotation der Räder kühlende Luft auf und in die (rundum) innenbelüfteten Bremsscheiben leitete. Außerdem waren die modernen Aluminium-Räder erforderlich, um die Hochgeschwindigkeitsreifen von Pirelli aufzunehmen. Wie der DBS, der nach dem Verkauf Aston Martins 1971 an die Company Developments zum AM Vantage wurde, unterzog man 1972 auch den DBS V8 einem Facelift. Dieses Grunddesign behielten alle V8-Modelle bis zu deren Produktionseinstellung im Jahre 1989 bei.

Aston Martin V8-Vantage-Reihe 1978 bis 1989

Da der V8 seit seiner Einführung recht zivilisiert seinen Dienst verrichtete, bot es sich natürlich an, ihn aufzurüsten und in eine Limousine (»Saloon«) zu verwandeln. Dafür wurde der Namenszusatz »Vantage« reaktiviert. Es entstand so der in Sachen Beschleunigung schnellste Seriensportwagen der Welt, der außerdem vier vollwertige Sitzplätze aufwies. Kurios mutete es dabei an, dass der gedrungene Vantage durch seine Karosseriemodifikationen einen besseren Luftwider-

standsbeiwert erzielte als beispielsweise der Porsche 911 3.3 Turbo. Der Vantage-Schriftzug am Heck wurde übrigens immer auf der Seite montiert, auf welcher sich auch das Lenkrad befand.

Aston Martin V8-Volante-Reihe 1978 bis 1989

Nach Einstellung des DB6 Mk.2 Volante im Jahre 1970 wurde der Ruf der Kunden (und des US-Importeurs) nach einem neuen Convertible immer lauter. Es dauerte lange, doch er verhallte nicht ungehört: Im Juni 1978 war der Prototyp des neuen, auf dem verstärkten Chassis des V8 Saloon basierenden V8 Volante fahrbereit. Im Anschluss orderte der US-Importeur die gesamte Jahresproduktion. Das Sahnehäubchen der Volante-Reihe war schließlich der 1986 präsentierte Vantage Volante, der vom Achtzylinder des Vantage angetrieben und mit äußerst maskulinen Karosseriemodifikationen versehen wurde. Auf Wunsch konnte dieser auch ohne bulliges Spoilerwerk erworben werden.

Aston Martin V8 Vantage Zagato & V8 Volante Zagato 1986 bis 1988

Beide, Aston Martin und Zagato, suchten Mitte der 80er Jahre nach einem neuen Modell, um wieder ins Rampenlicht der Öffentlichkeit zu fahren. So einigten sich beide Unternehmen auf einen strikt limitierten Hochleistungs-Sportwagen, genannt »V8 Vantage Zagato«. Wie beim DB4GT Zagato schickte Aston Martin die im Heckbereich verkürzte Vantage-Chassis nach Mailand, wo Zagato die Karosserie entwarf und sie nach alter Tradition in reiner Handarbeit aus Aluminium fertigte. Noch bevor die Produktion anlief, war sie durch die kaufluststeigernde Limitierung auf 50 Exemplare binnen kurzer Zeit ausverkauft. Daraufhin schoben die Briten mit dem »V8 Volante Zagato« ein weiteres, in Italien zu fertigendes »Exklusivmodell« nach, dessen Stückzahl noch vor Produktionsstart von ursprünglich

25 auf 35 Exemplare nach oben korrigiert wurde. Diese offene Variante des V8 Vantage Zagato erhielt allerdings den schwächeren Motor des V8 Saloon.

Aston Martin Virage-Reihe 1989 bis 1995

Der Virage wurde der erste völlig neu entwickelte Aston Martin seit dem DBS 1967. Mit ihm fand die mittlerweile antiquierte V8-Reihe auf Basis des DBS-V8 ihr Ende. Zwar half der neue Hauptanteilseigner Ford seiner englischen Tochter bei der Entwicklung, dennoch verwendete man als Basis das überarbeitete Chassis des V8 Lagon-da (Serie 3). Bei den ersten Skizzen für den Virage waren die Aston-typischen Lüftungsschlitze hinter den vorderen Radläufen noch vorhanden, beim späteren Serienmodell aber nicht mehr zu finden – angeblich weil sie ohnehin keine Funktion erfüllten und als reine Dekoration zu teuer anzufertigen waren. Kurz vor Produktionsende des Virage wurden sie dann aber doch wieder eingeführt. Viel Kritik musste Aston Martin nicht nur wegen der zahlreichen Kinderkrankheiten des Virage einstecken, auch die sehr auffällige Komponentengleichheit mit Fahrzeugen aus dem Volkswagen-Konzern sorgte für wenig Begeisterung. Kein Wunder: Seine beiden Designer hatten bereits für Audi und VW gearbeitet. Um dem betagten Achtzylinder zu besseren Abgaswerten zu verhelfen, wurde er grundlegend überarbeitet und erhielt einen Vierventil-Zylinderkopf. Basierend auf dem Virage gab es erneut einen Shooting Brake und – zum Ende der Virage-Produktion – ein »Limited-Edition-Coupé« in Kleinstserie.

Aston Martin Volante & V8 Volante (LWB) 1991 bis 1999

Schon bei der Entwicklung des Virage wurde auch an einen neuen Volante gedacht, der dann 1991 kam. Mit ihm führte Aston Martin auch wieder die schmerzlich vermissten Entlüftungsschlitze in den Kotflügeln ein. 1997 wurde der Volante dem V8 Coupé optisch angepasst und verlängert, um zwei vollwertige Sitzplätze im

Fond zu schaffen. Der mächtige V8 Volante LWB (Long-Wheel-Base) war das erste Serienfahrzeug von Aston Martin mit einem Leergewicht über zwei Tonnen.

Aston Martin Vantage-Reihe 1993 bis 2000

Der neue Vantage machte mit seinem Doppelkompressor-V8 seinem Namen als leistungstärkstes Modell alle Ehre. Für ihn wurde das Fahrwerk tiefgreifend überarbeitet. Auch die Karosserie, von der nur noch wenige Teile vom Virage stammten, wirkte aggressiver. Als schließlich das Finale der V8-Reihe Ende der Neunziger nahte, schuf Aston Martin als Abgang auf die großen Achtzylinder 1999 den auf 40 Exemplare limitierten V8 Vantage Le Mans – in Erinnerung an den Doppelsieg Aston Martin in Le Mans vierzig Jahre zuvor. Die wirklich letzten V8-Fahrzeuge aus der Tickford Street waren allerdings die neun Exemplare der »Vantage Volante Special Edition« – der Convertible-Version des Vantage, die auf ganz besonders drängenden Kundenwunsch entstand. Am 20.10.2000 verließ mit der letzten Special Edition auch das letzte nach alter Karosseriebaumethode hergestellte Fahrzeug des Herstellers die Werkhallen.

Aston Martin V8 Coupé 1996 bis 1999

Da dem Vantage besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht wurde und der Virage im direkten Vergleich zu seinem stärkeren Bruder mittlerweile recht antiquiert erschien, nahm Aston Martin ihn vom Band und entwickelte einen Nachfolger auf Basis des Vantage. Mit etwas dezenterer Karosserie und einem Achtzylinder ohne Kompressoren debütierte so das V8 Coupé, welches preislich zwischen dem Einstiegsmodell DB7 und dem Spitzenmodell Vantage positioniert wurde.

Aston Martin V12 Vanquish-Reihe 2001 bis 2007

Die enthusiastischen Reaktionen auf die Studie »Project Vantage« vom Januar 1998 führten zur Serienproduktion des V12 in einer neuen Karos-

serie. Die neue, martialisch anmutende Schönheit erhielt den Namen »Vanquish« (»Bezwinger, Sieger«). Da dieser Nachfolger des V8-Vantage in einer neuen Bauweise gefertigt werden sollte, wurden die Produktionsanlagen in Newport Pagnell für fünf Millionen Pfund komplett modernisiert. Jetzt wurde mehr genietet und geklebt und weniger, wie bisher, gehämmert und geschweißt. Als Antrieb diente der V12 aus dem DB7 Vantage, der für die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h leistungsgesteigert wurde. Ein Vanquish Volante wurde leider nicht in Angriff genommen – nur Zagato fertigte einen offenen Prototypen. Weltweit medial bekannt wurde der V12 Vanquish als vom M16 erwähltes Dienstfahrzeug für 007 in »Stirb an einem anderen Tag« (2001). Als eine Art Vantage-Version des Vanquish debütierte 2004 der V12 Vanquish S – Astons bis dato schnellster Seriensportwagen. Im Kaufpreis enthalten war sogar ein Fahrertraining, das helfen sollte, mit der enormen Kraft kontrolliert umzugehen. Der 2007 vorgestellte und auf 50 Exemplare limitierte »V12 Vanquish S Ultimate Edition« bedeutete schließlich das Ende: Für die Produktion des Vanquish wie auch für das Aston-Werk in Newport Pagnell.

Aston Martin DB7-Reihe & DB7 Volante 1994 bis 1999

Entstanden aus einem von der Ford-Tochter Jaguar als zu teuer und zu aufwändig bewerteten Sportwagenprojekt, welches einst den XJS hätte ersetzen sollen, ging 1994 der DB7 in Fahrt – Aston Martins erster komplett unter Ford-Regie entwickelter Sportwagen für größere Stückzahlen. Nicht nur das Chassis, auch der Sechszylinder stammte von Jaguar. Um erneut und diesmal nachhaltiger auf dem US-Markt Fuß zu fassen, folgte 1996 der offene DB7 Volante. 1999 wurde die Zylinderzahl verdoppelt und eine V12-Motorentwicklung von Ford und Cosworth installiert, woraus der DB7 Vantage entstand – geschlossen und als offener Volante. Basierend auf dem DB7 setzte Aston Martin die

Politik der exklusiven Sondermodelle fort. In Zusammenarbeit mit Zagato entstanden so zwei limitierte Sammlerstücke: Der DB7 Zagato in Coupéform (2002) und der speziell für den US-Markt geöffnete DB American Roadster 1 von 2003. Mit dem leistungsstärkeren V12 des DB7 Zagato konnte man ab 2002 in Gestalt des DB7 GT das fragilste Modell der DB7-Reihe erwerben.

Aston Martin DB9 & DBS-Reihe 2003 bis 2016

Um bei der künftigen Modellgestaltung flexibler zu sein, wurde mit dem DB7-Nachfolger DB9 eine neue Plattform-Technologie entwickelt, genannt »VH« (Vertikal/Horizontal). Dieser hochfeste, aber sehr leichte VH-Rahmen aus verklebten und extrudierten Aluminiumteilen war in seinen Abmessungen variabel (daher: vertikale Fertigung) und erlaubte die universelle Aufnahme von diversen Bauteilen und Aggregaten aus dem Ford-Mutterkonzern (horizontale Fertigung). Somit wären in kurzer Zeit kostengünstige Modellwechsel und spezielle Kleinserien ohne exorbitanten Entwicklungsaufwand möglich gewesen. Obwohl der deutlich erhöhte Produktionsausstoß des DB9 in der brandneuen und hochmodernen Fertigungsstätte in Gaydon eine Fließbandarbeit nahe legte, wurden dennoch pro Fahrzeug über 200 Stunden für die Montage benötigt. Die Bezeichnung »DB8« wurde im Übrigen bewusst übersprungen, um den technologischen Vorsprung zwischen dem DB7 und DB9 zu verdeutlichen. Beim Design folgte der DB9 jedoch den weichen Jaguar-Linien des DB7, weniger der wuchtig-aggressiven Formen des Vanquish. Erwartungsgemäß ging kurze Zeit nach dem Debüt des Coupés auch ein Volante in die Produktion. Der selbstzerstörerische Gastaufriff in »James Bond 007 – Casino Royale« (2006) diente als mediale Startrampe für den Vanquish-Nachfolger DBS. Basierend auf dem DB9 und um Antriebstechnik der Motorsportabteilung ergänzt, kam er der Bezeichnung »Rennwagen mit Straßenzulassung« am nächsten. Die

reichliche Verwendung von Kohlefaser bei der Karosserie-Fertigung sorgte für Gewichtseinsparungen. Auch hier folgte bald darauf eine Volante-Variante. Ein Fremdkörper in dieser Reihe war der »Virage«, der zwischen DB9 und DBS geschoben wurde, dort aber nur ein einziges Jahr verblieb und dann plötzlich verschwand. Der »neue« Vanquish (2012) trug das Virage-Kleid wieder auf, dann aber komplett aus Karbon. Darunter steckte das überarbeitete VH-Chassis des DBS. Auf dessen Basis enthielt Aston Martin im Frühjahr 2016 das fulminante Zagato-Concept. Nach 13 Jahren fand der DB9 dann mit dem DB9 GT zur Jahresmitte 2016 sein Ende, die Produktion lief aus.

Aston Martin V8-Vantage-Reihe ab 2005

Als neues Einstiegsmodell für jüngeres Publikum auf der variablen VH-Plattform entwickelt, präsentierte Aston Martin 2005 den V8 Vantage als exklusivere Alternative zum Porsche 911. Wie bei seinem Vorgänger, dem Sechszylinder-DB7, lieferte auch hier Jaguar den Antriebsstrang. Für den Einsatz im kleinsten Aston Martin wurde der im Jaguar XK8 eingeführte V8 allerdings modifiziert. Diverse an die Rennsporteinsätze des V8 angelehnte Sondermodelle (N400, N420 und N430) werteten das Portfolio auf. 2006 stellte Aston Martin den V8 Vantage Roadster vor. Da er nur zwei Sitzplätze aufwies, trug er nicht die Traditionsbezeichnung Volante. Eine der Hauptänderungen während der Bauzeit bestand im Sommer 2008 in der Einführung des auf 4,7 Liter vergrößerten V8. Die Kleinserie von zehn exklusiv für den Bond-Film »Spectre« (2015) gefertigten DB10 basierten alle auf einer im Radstand verlängerten und in der Spur verbreiterten V8-Vantage-Plattform. 2011 endete die Vantage-Fertigung zu Gunsten des Vantage S.

Aston Martin V12-Vantage-Reihe ab 2009

Die Ingenieure konnten kaum der Herausforderung widerstehen, der leichtesten Konstruktion Aston Martins den stärksten V12 zu implantieren. 2007 als Konzept (und Versuchsballon)

mit dem Namen »V12 Vantage RS« vorgestellt, folgten die Reaktionen der sofort entbrannten Zielgruppe umgehend. Sie waren so ekstatisch, dass eine neue Baureihe eingeführt wurde, mit dem in Millimeterarbeit zwischen die Vorderräder der V8-Karosserie eingepassten Zwölfzylinder-Motor aus dem DBS. Bei den Karosserievarianten gingen V8 und V12 weitgehend Hand in Hand – mit und ohne Blechdach. 2013 löste der Vantage S den Vantage ab.

Aston Martin Rapide ab 2009

In der bisherigen Tradition der »Aston Martin Lagonda Ltd.« wurden seit 1947 Zweitürer als Aston Martin und Viertürer als Lagonda vermarktet. Dennoch entschied sich die Führungsspitze, den neuen Viertürer als Aston Martin anzukündigen, jedoch mit einem Modellnamen aus der Historie von Lagonda. (Den Namen »Rapide« hatte Lagonda sowohl in den 30ern als auch in den 60er Jahren verwendet.) Dieser Traditionsbruch und die Vermischung von zuvor markenspezifischen Modellnamen verwirrte allerdings die Traditionalisten. (Als 2014 mit dem »Taraf« der zweite Viertürer – nun mit Stufenheck – angekündigt wurde, geschah dies historisch korrekt als Lagonda.) Die Grundidee des Rapide reicht zurück bis in die 80er Jahre, als Geschäftsführer Dr. Bez, damals noch Entwicklungschef bei Porsche, dort den 989-Viertürer-Prototypen entwarf. Als ihm die Entwicklungskosten entglitten, »ohne Überzeugendes abzuliefern«, so Ferdinand Piëch, setzte Porsche ihm den Stuhl vor die Tür. Als Dr. Bez, inzwischen bei Aston Martin, erste Gerüchte über den kommenden Porsche-Viertürer »Panamera« erreichten, sah er die Zeit einer pointierten Revanche gekommen. Er setzte alles daran, mit einem viertürigen DB9-Derivat noch vor dem Panamera auf den Markt zu kommen. 2006 wurde die fähfähige Studie »Rapide« in den USA erstmals vorgestellt, 2009 ging die Serienversion in Produktion – nur kurz nachdem sich der optisch unharmonischere Porsche bereits in der Auslieferung befand. Um sich stilistisch noch