

CLASSIC DRIVER

Eine einzigartige Tour durch das ultra-geheime Aston Martin Valkyrie-Projekt

Lead

Unsere verrückten belgischen Freunde von WAFT haben fünf Jahre lang die Entwicklung des Aston Martin Valkyrie begleitet. Und so lange hat es auch gedauert, bis sie einen großartigen Band über dieses Abenteuer vorlegen konnten.



Du hast im Lauf der Jahre eine ganze Reihe schöner Bücher herausgebracht, unter anderem „Ruf“, „Inside SCG“, „When Sex was Safe“, „Spada“ und „911 Lovers“. Einige sind noch im CD Shop erhältlich. Ist dies jetzt dein wichtigstes Werk?

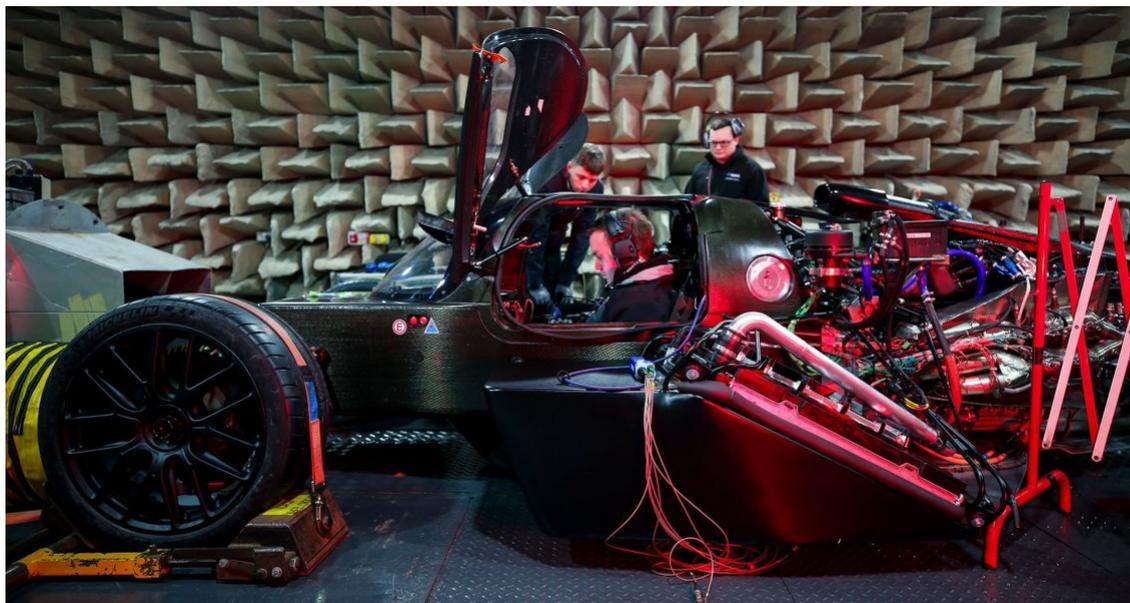
Tatsächlich ja. In 50 Jahren werden Menschen immer noch den Valkyrie als wildestes Unterfangen aus Aston Martins Historie sehen, vielleicht sogar aus der gesamten Autogeschichte. Aston war immer ein relativ konservatives Unternehmen, das zwar große Automobile produzierte, aber nie wirklich alles ausreizte. Jetzt sind sie plötzlich Partner von Red Bull Racing – ein Team, das selbst im verrückten Formel 1-Universum für gehörigen Wirbel sorgte -, um ein Hypercar von Grund auf zu entwickeln. Als nächstes baten Sie uns ein Buch darüber zu machen. Das war schon waghalsig. Das Resultat kann sich auch sehen lassen. Ich meine das Buch und das Auto. Die Automobilgeschichte kennt einige Meilensteine, die zu Ikonen wurden: Bugatti Atlantic, Ferrari 250 GTO oder McLaren F1. Der Valkyrie rückt als nächster in diesen Kreis. Zugleich verkörpert er wohl auch den letzten Vertreter dieser Spezies. Es war ein wahrhaft glücklicher Umstand, dass wir den gesamten Entwicklungsprozess hautnah von innen erleben konnten, denn so etwas kommt nie wieder.



Nicht wenige Sportwagenhersteller behaupten gern, dass sie einen würdigen McLaren F1-Nachfolger auf die Beine gestellt haben, aber den Worten folgen selten Taten. Warum sollte es beim Valkyrie anders sein?

Es geht weniger um Technologie. Abgesehen von einigen speziellen aeronautischen Bolzen ist der Valkyrie nicht vollgepackt mit Teilen von Max Verstappens RB 17. Es geht viel eher darum, F1-Denkweisen bis in das letzte Detail für jede Schraube und Mutter anzuwenden und sich nie mit der zweitbesten Lösung zufrieden zu geben. Normalerweise entwickeln Hersteller ihre neuen Autos und schöpfen dabei bis zu 80 Prozent des Potenzials aus, sei es für Leistung, Kraftstoffeffizienz oder Kopffreiheit der Passagiere. Selbst für angesehene Sportwagenmarken sind diese kleinen Merkmale einfach zu teuer, die Grenzen des Machbaren auszuloten, birgt kaum wesentliche Vorteile. Die Formel 1 verkörpert eine völlig andere Wirklichkeit, in der ein Fahrer wie Nikita Mazepin typischerweise Runden um zwei Sekunden langsamer fährt, als Lewis Hamilton. Das bedeutet,

dass ein Prozent die Helden von den Schlusslichtern trennt. Offensichtlich hat dieser völlig unterschiedliche Fokus zu enormen Konflikten geführt, zu machtpolitischen Taktiken und zu ziemlich eitlem Gehabe. Dazu kommt, dass Red Bulls Technischer Direktor Adrian Newey eine echte Legende ist, der seit seiner Kindheit über diesen Hypersportwagen nachdenkt. Von Anfang an war klar, dass er nicht nachgeben würde. Niemals. Nirgends. Er wollte einen V12-Saugmotor, weil dieser optimale schiere Kraft mit ungezügelter Emotion verbinden würde, aber schonungslos ließ er Aston wissen, dass ihr Antrieb zu schwer war und nicht annähernd genügend Leistung bot. Das muss man sich trauen. Aber es verlangte Astons Manager auch Mumm ab, dieses Urteil zu akzeptieren, Cosworth zu beauftragen, einen aberwitzigen V12 von Grund auf für gerade einmal 150 Autos zu realisieren und die Rechnungen ohne Murren zu begleichen. Trotzdem baten Astons Ingenieure Red Bull inständig, das Ganze nicht aufs Äußerste zu treiben. Es sollte darum gehen, klare Performance-Ziele zu definieren damit sie sicher sein konnten, nicht einem Einhorn hinterher jagen zu müssen. Aber Adrian stemmte sich mit aller Wucht dagegen. In seiner Welt ist es nie genug. Er legt seinen Stift nicht beiseite, ehe das volle Potenzial verwirklicht ist. Außerdem hat er nur einen Boss: die Stoppuhr. Leider gab es nur einen ernstzunehmenden Nachteil in dieser ganzen Gelegenheit. Im Motorsport arbeitet man immer im Angesicht einer strikten Deadline – das nächste Rennen. Doch bei diesem Projekt gab es nicht diese unverhandelbare zeitliche Grenze, der Hauptgrund, weshalb die Autos zwei Jahre Verspätung hatten. Zum Glück erklärt unser Buch den Kunden, dass der Grund nicht bei herumlungern den Ingenieuren liegt. Es dauerte länger, weil sie in der Entwicklung weiter vorstießen, als andere. Und das zeigt sich. Sogar jemand ziemlich weit oben in der McLaren-Hierarchie durfte mit der Bemerkung zitiert werden, dass sie diesen Valkyrie hätten bauen müssen.



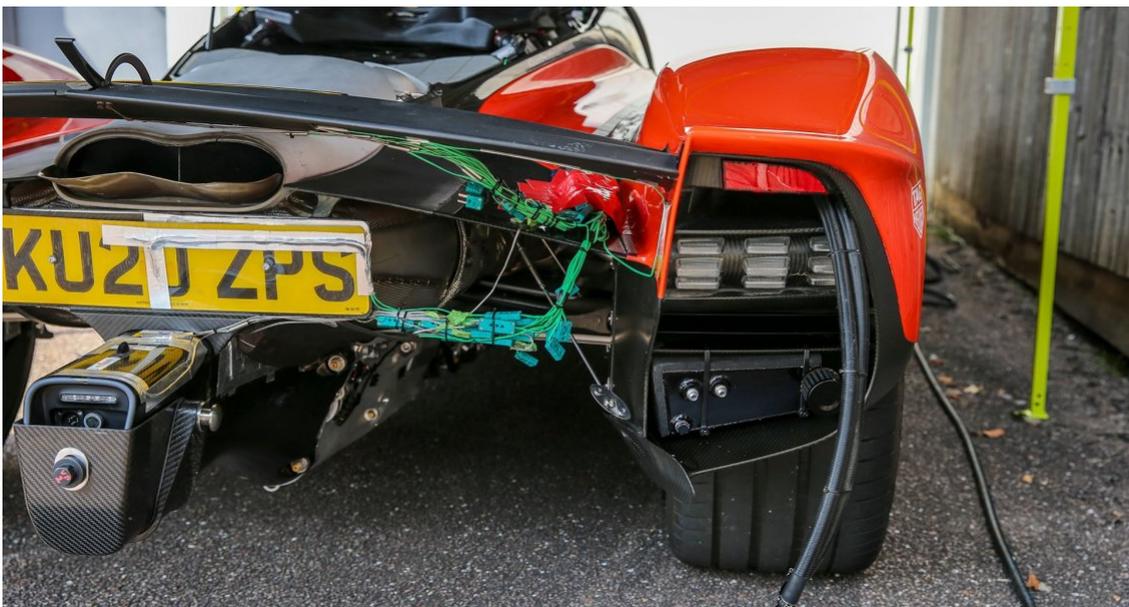
Wie entstand die Idee, dieses kühne Buch zu machen?

Es war immer unser Traum, die Entwicklung eines neuen Autos zu dokumentieren – von dem allerersten weißen Blatt Papier bis zum ersten Serienmodell –, weil die meisten Menschen nicht ahnen, wieviel Engagement und Expertise dazu nötig sind. Wir hatten zuvor einige Marken zu dieser Herausforderung eingeladen, aber nicht eine war couragiert genug. Bis Astons Chefdesigner Miles Nurnberger sich eines Tages mit uns in Verbindung setzte. Aston Martin war kurz davor, mit Red Bull ins kalte Wasser zu springen und er verstand sofort, dass dies eine interessante, herausfordernde und unvergleichliche Kollaboration sein dürfte, bei der jedes Detail dokumentiert werden müsste. Außerdem baten sie ihre besten Kunden um eine nicht unerhebliche Vorauszahlung mit dem Proviso fünf Jahre lang Stillschweigen zu bewahren, ehe sie etwas für ihr Geld zurückbekämen. Viele Marken in ähnlicher Situation entspannen die lange Wartezeit mit hübschen Skulpturen oder Tickets für VIP-Events. Aston fand, es dürfte schon unverfälschter sein. Ein mehrteiliges Buch. Alle sechs bis acht Monate würde das jeweils nächste Kapitel den Kunden erzählen, wie sich das Projekt gerade entwickelte – jeweils immer mindestens 150 Seiten und jeweils zu einem anderen Thema. Dieses Konzept wurde sehr begrüßt. Es bedeutet auch, dass dieser Ansatz das Buch einmalig macht. Die meisten Bücher werden aus der luxuriösen Position der Rückschau geschrieben und präsentieren damit a priori eine aufgehübschte Version dessen, was sich tatsächlich ereignete. Das ist nur allzu menschlich. Aber wir andererseits waren immer da und mittendrin im Moment. Wir verbrachten bereits Zeit mit den Ingenieuren, als noch nichts da war, außer Geeks, die auf ihre Schirme starteten und riesige Digitalordner hin und her schoben. So entstehen weitaus authentischere Einblicke. Es hat allerdings ein bisschen länger als vorgesehen gedauert. Und schließlich war wir gut fünf Jahre lang ein Teil dieses Projekts. Weil Versuche in der Formel 1 verboten sind, waren die Teams geradezu süchtig nach CAD-Design und CFD-Tests, ohne dass irgendwer greifbare Komponenten produzierte – bis zu jenem furchteinflößenden Moment, in dem alle Prototypenteile gleichzeitig herstellen und in magischer Manier daraus einen Prototyp zusammenbauen. Aber es hat recht gut geklappt. Frisch ausgepackt funktionierten fast alle Komponenten ohne, dass es wesentlich gehakt hätte. Ein Beleg für wie hervorragend sich digitales Engineering entwickelt hat. Die Elektronik bot allerdings noch mal eine ganz andere Herausforderung. Es war unglaublich kompliziert, die Software des Motors, Dog-Getriebe für rasche Gangwechsel, Hybridsystem und aktives Federungssystem so zu kalibrieren, dass diese vier komplett neuen und innovativen Systeme reibungslos zusammen agieren konnten.



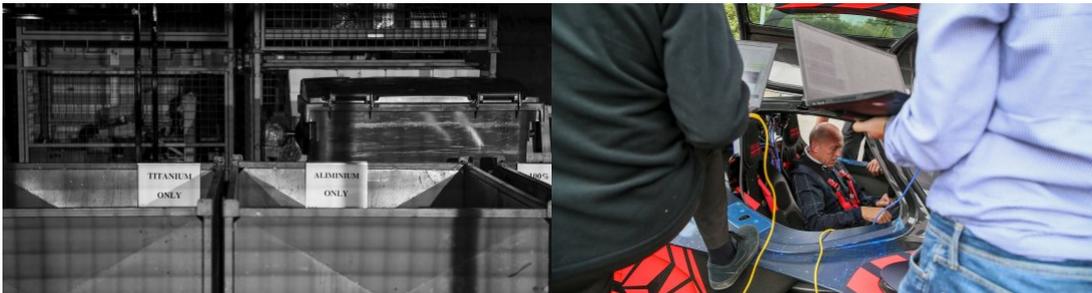
Autos zu entwickeln, ist eine sehr geheime Angelegenheit. Waren die Ingenieure immer erfreut, dich zu sehen?

Das waren sie tatsächlich. Diese Männer und Frauen realisieren dauernd Wunder im Verborgenen. Jetzt erhalten sie endlich Anerkennung, ihren Moment in der Sonne. Während schmerzlicher Phasen, als alle monatlang 14 Stunden am Tag schufteten, dienten wir sogar als eine Art Klagemauer, um Dampf abzulassen. Viele Teams waren beteiligt: Red Bull war für alle Teile verantwortlich, egal wie klein, die für die Leistung wichtig waren, Aston kümmerte sich um den Rest und machte ihn zu einer Schönheit, Cosworth schuf diesen mächtigen V12, Ricardo das innovative Dog-Getriebe und Multimatic die weltweit komplizierteste und teuerste Wanne. Zu einem gewissen Zeitpunkt befanden wir uns in der eigenartigen Position, dass wir vermutlich mehr über dieses Projekt wussten, als sonst jemand, weil wir die einzigen waren, die sich mit allen unterhielten. Einige Ingenieure sind Freunde geworden. Und es war ein einmaliges Erlebnis, von Adrian einen privaten Vortrag über Aerodynamik zu erhalten. Aber die Mitarbeiter von Red Bull mussten sich erst daran gewöhnen. Menschen, deren Arbeit sich im Geheimen abspielt, begrüßen eher nicht den Anblick einer Frau mit Kamera. Zunächst war auch Adrian von diesem Buchprojekt angetan, besorgt, dass Ferrari seine besten Ideen klauen würde. Zum Glück hat ihn ein einfaches Argument überzeugt: Er könnte nur hoffen, dass seine direkten Wettbewerber dieses Buch von Anfang bis Schluss verschlingen würden, denn kein vernünftiger Manager wäre verrückt genug, dieses Abenteuer nach der Lektüre zu wiederholen.



Warum ist das so?

Das bringt uns wieder zu der berühmten Regel von 80:20 Prozent im Automobilbau. In finanzieller Hinsicht ist es kaum nachhaltig, den allerhöchsten Entwicklungsanspruch bei jeder Schraube und Mutter durchzuziehen. Fakt ist, dass jedes neue Auto die Evolution eines Vorgängermodells ist – das gilt auch für die Formel 1. Der Valkyrie wurde auf einem leeren Blatt Papier geboren, abgesehen von drei kleinen Komponenten ist alles andere eine Sonderanfertigung. Niemand macht sowas. Von Tag zu Tag wurde es auch deutlicher, dass der Preis des Valkyrie viel zu niedrig angesetzt worden war. Er bietet so viel mehr Hochtechnologie im Vergleich mit wesentlich kostspieligeren Hypercars. Diese knallharte Preispunkt in Kombination mit Red Bulls kompromisslosem Ansatz hatte einigen Stress zur Folge. Auch der menschliche Faktor war spannend. Zunächst dachten die Red Bull-Ingenieure, dass die Aston-Experten keine Ahnung von Engineering hatten, während Aston Martin überzeugt war, dass die Red Bull-Crew völlig obsessiven, sturen Wahnsinnigen bestand. Nach einer Weile, begannen sie, sich besser zu verstehen. Schließlich entwickelte sich eine Menge gegenseitigen Respekt – trotz aller Komplikationen, finanzieller Sorge, Managementwechsel und sogar die offizielle Scheidung von Red Bull, nach dem Laurence Stroll an Bord kam und aus Racing Point Aston Martin Formula 1 schuf. Wäre dieser Konflikt zwischen Red Bull und Aston vermeidbar gewesen? Nein, weil sonst der Valkyrie nie geworden wäre, was er heute ist. Es war faszinierend zu beobachten, wie zwei völlig unterschiedliche Unternehmenskulturen kollidierten, einerseits mit einer ultra-hierarchischen Firma, die von Adrian als alleinigen Entscheider geprägt ist. Er ist fraglos enorm intelligent, aber seine eigentliche Stärke ist sein Vermögen, das absolute Maximum aus seinen Leuten herauszuholen, sie zu drängen, bis spät am Abend noch alle Grenzen auszuloten und alles in Frage zu stellen. Beeindruckend. Aston, andererseits, wird eher von einem Komitee geführt – mit allen Vor- und Nachteilen.



Kannst du uns ein paar Beispiele geben, die zeigen, wie weit sie Mögliches ausgereizt haben?

Obwohl das Auto relativ klein ist, wurde trotzdem buchstäblich die Hälfte der Aerodynamik geopfert. Damit bleibt kaum Platz für den Zwölfzylinder und das Getriebe, während der Passagierraum so winzig ist, dass sie eigens Anpassungstermine für die Kunden organisieren mussten. Obwohl das Lenkrad sonderangefertigt ist – eines aus dem Regal wäre lächerlich überdimensioniert –, war es dennoch ein Albtraum, genügend Raum für eine behandschuhte Fahrerhand sicherzustellen. Die Sitze sind allerdings relativ schlicht – nur ein paar Polsterelemente. Für mehr war kein Platz. Eines Tages entdeckte einer der Homologationsingenieure, dass die hydraulischen Leitungen spezielle Berstschtzshülsen brauchten, um die Flüssigkeit im Falle eines Crash zu verdunsten – bei ungefähr 200 Bar zerschneiden sie brutal jeden Finger, wenn sie reißen. Obwohl diese Hülse nur fünf Millimeter dick ist, mussten Wanne und Cockpit komplett neu entwickelt werden, weil kein Platz für diese Schutzhüllen vorhanden war. Es war sogar problematisch, denn Erste-Hilfe-Kasten unterzubringen. Gottseidank fand ein schlaues Teammitglied die Lücke. Anscheinend schreibt das Gesetz vor, dass alle Komponenten im Fahrzeug vorhanden sein müssen, stipuliert aber nicht, dass sie auch alle im selben Paket vorhanden sein müssen. Es dauerte auch ewig, bis man die passende Kühlung entwickelte, auch nur, weil der Valkyrie soviel Anpresskraft produziert, dass er bei hohen Geschwindigkeiten die Luft aus den Kühlern sog. Alle Drähte sind speziell Leichtbau spezifiziert, die Bolzen kommen aus der Luftfahrttechnik, besitzen aber eine spezielle Beschichtung...und so weiter in der Liste. Das Dog-Getriebe schaltet so schnell, dass Hersteller Ricardo hoch auflösende Kameras einsetzen musste, um den Gangwechsel aufzuzeichnen: Mit dem bloßen Auge war diese Bewegung nicht auszumachen. Je Komponente von Valkyrie ist wie ein eigenes wissenschaftliches Projekt mit einer eigenen Geschichte. Es ist absolut nicht von dieser Welt, aber es sorgt auch dafür, dass ein 800 Seiten dickes Buch von der ersten bis zur letzten Seite packend bleibt. Aber wir richten unseren Blick auch immer wieder auf den menschlichen Aspekt dieses Projekts. Was treibt diese Menschen an, wie gehen sie mit dem gnadenlosen Druck um, wie um Himmels willen hat Adrian eine Position „verdient“, die ihm erlaubte, völlig alle praktischen und finanziellen Bedenken komplett zu ignorieren?



Hast du dir je gedacht: Warum all diese Mühe?

Formel 1-Teams reizen die Grenzen des Machbaren immer aus. Red Bull Racing geht sogar noch einen Schritt weiter, weil es sich nur um Rundenzeiten dreht. Das definiert sie. Es gibt ein Gerücht, wonach ein Red Bull-Ingenieur ziemlich Ärger erntete, als er die äußere Seite von Adrians Bleistiftstrich benutzte, um die Größe eines Teils zu definieren, wo es doch offenkundig die innere Seite hätte sein müssen. Es ist wirklich eine völlig andere Haltung. Ist sie verrückt? Ja. Ist es sinnvoll? Wahrscheinlich nicht immer. Der Valkyrie ist so unfassbar schnell, dass die meisten Eigner vermutlich nie das Maximum herauspressen können. Aber in diesem unerbittlichen Streben nach Effizienz und Hochleistung äußert sich auch eine Schönheit, die an Kunst grenzt. Hier handelt es sich nicht nur um den schnellsten Straßenwagen der Galaxie. Es geht hier um das dreidimensionale Ergebnis einer eigenwilligen, kompromisslosen Philosophie, die nur im fortschrittlichsten Sport der Welt ihren Platz hat. Vielleicht werden nicht alle Besitzer eine Ausfahrt mit ihrem Valkyrie machen, aber sie werden in ihrem Club Gesprächsstoff besitzen, der weit über die üblichen PS- und top Speed-Diskussionen hinausreicht. Ist es vernünftig, dass der Druck so hoch war, dass einige Karrieren ruiniert wurden und einige Ehen das fertige Auto nicht überlebten? Lohnt es sich wirklich so viel Engagement

und Geld zu investieren, dass das Unternehmen fast bankrott ging? Ich vermute nicht. Aber irgendwie ist das alles auch cool. Ob Chinesische Mauer, Eiffelturm oder Autoikonen was wäre Geschichte ohne diese Grenzen sprengenden, irrwitzigen Projekte? Deswegen ist unser Buch etwas Besonderes. Man stelle sich vor, man könnte heute ein Buch haben über den Ferrari 250 GTO, zu seiner Zeit produziert von anwesenden Journalisten, darin Gespräche mit Enzo, Giotto Bizzarrini, Sergio Scaglietti, Luigi Chinetti und all den anderen, die damals Legenden im Wartestand waren. Weil, ja, ohne Zweifel der Valkyrie der Star beim Concorso Villa d'Este im Jahr 2062 sein wird.

Kaufen Sie „Inside Valkyrie“ im CD Shop



„Inside Valkyrie“ von WAFT ist ein vierteiliges Buch, das die gesamte Entwicklung von Aston Martins Hypercar umfasst, inklusive aller Details und Aspekte, Anekdoten und langen Gespräche mit den Hauptakteuren. Der erste Teil erzählt wie Red Bull und Aston Martin zusammenkamen. Teil zwei erklärt den Designprozess und die aerodynamische Entwicklung zusammen mit einem privaten Vortrag von Adrian Newey. Der dritte Teil dokumentiert wie viele endlose Tage in das Engineering von Motor, Fahrwerk, Getriebe, aktivem Federungssystem und vielem mehr investiert wurden. Der vierte Teil schließlich ist wie spannender Roman, der belegt, was aus harten Langstreckenrenntests und der Konstruktion erwuchs. Das Buch ist ausschließlich auf 300 Exemplare limitiert und [im CD Shop erhältlich](#).

[BUY NOW](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/eine-einzigartige-tour-durch-das-ultra-geheime-aston-martin-valkyrie-projekt>
© Classic Driver. All rights reserved.