Behind the Scenes: Wie der Aston Martin One-77 entsteht

Keine Kosten gescheut – diese Redewendung bekommt angesichts des einmaligen, rund 1,8 Millionen Euro teuren Aston Martin One-77 eine völlig neue Bedeutung. Nur noch wenige Auslieferungen, und die avisierte Produktionszahl von 77 Exemplaren ist erreicht. Für Classic-Driver-Autor Steve Wakefield der ideale Zeitpunkt, sich einmal in der Manufaktur im britischen Gaydon umzusehen.

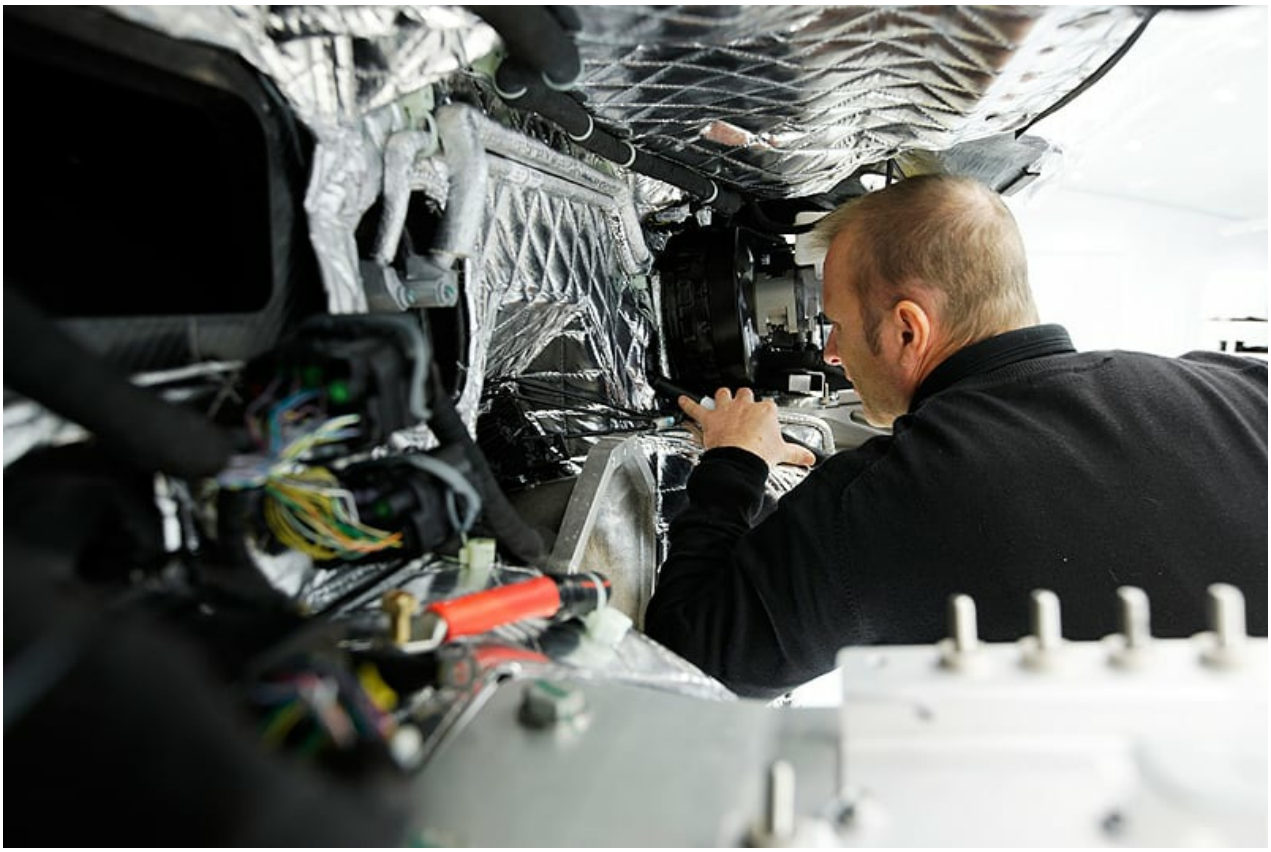
Das Gebäude ist ausschließlich für den One-77 reserviert. Ganz in klinischem Weiß gehalten, ist diese Werkstatt mit der Aura eines Labors die ideale Umgebung, um den teuersten Aston Martin aller Zeiten zu bauen. Das soll aber jetzt nicht bedeuten, dass die Konstruktion des One-77 eine nüchterne, sachliche Angelegenheit wäre. Weit gefehlt.

Meine Guides für die Tour waren der Ingenieur Chris Porritt, Leiter des One-77-Programms, sowie Mark Gauntlett, Unternehmenssprecher in Sachen One-77. Beide sind von dem Projekt restlos begeistert und zeigen mir besondere Details und kluge Lösungen der Ingenieure, die dieses Unterfangen so wahrhaft einzigartig machen. In der exklusiven Welt von Aston Martin will das etwas bedeuten. Ein Seriensportwagen der Marke wird beispielsweise in rund 200 Arbeitsstunden gefertigt. Für den One-77 braucht es 2.500 Stunden höchster Handwerkskunst, bevor der stolze Eigentümer sein Exemplar in einer spektakulären Inszenierung entgegen nimmt und endlich hinter dem Steuer Platz nehmen kann.

ASTON MARTIN

Sehr viele Einzelteile werden aus soliden Chargen einer leichten Alulegierung, Titan oder Edelstahl herausgearbeitet; ansonsten übliche Formteile findet man selten. Der lange, sorgfältig geformte Kardantunnel, der später von Leder umhüllt sein wird, entstand nicht durch die übliche Stanzung oder als Stangenpressling: er wurde mittels einer CNC-gesteuerten Präzisionsfräse gemeißelt. Die Lichtschalter, Türgriffe, die Einfassungen der Sicherheitsgurte, die in die Carbonfasersitze eingelassen sind – so gut wie fast alles, was man sehen und berühren kann, wurde nur für dieses Auto geschaffen. Dazu zählt natürlich auch das berühmte geflügelte Emblem, das hier etwas größer ausgefallen ist.

Fachleute sprechen hier von einem „Klasse-A-Finish“. Man kann es auch unter der Motorhaube bewundern oder hinter den Radkästen, eben überall da, wo das Innenleben des One-77 eingesehen werden kann. Die Schubstangen-Aufhängung hinten verfügt sogar über ihr eigenes „Fenster“ hinter den Sitzen. Vorne, vor allem, wenn die Motorhaube geöffnet ist, entfaltet sich der Anblick des Voll-Karbonfaser-Chassis. Gedrehtes und eloxiertes Aluminium wurde im Verbund mit dieser glänzenden harzbehandelten Carbonfaser verbaut. Das Ergebnis ist so sorgfältig und präzise im Zuschnitt wie allenfalls bei Rennwagen der Formel 1.



Vom kanadischen Motorsport-Zulieferer Multimatic bezieht Gaydon das Carbonfaser-Chassis des One-77; die Firma CPP aus Coventry liefert die Karosseriebleche und Cosworth in Northampton hat man Astons eigenen 6,0-Liter-V12 anvertraut, der von dieser namhaften Rennschmiede in ein leichtes, drehfreudiges 7,3-Liter-Aggregat mit einer Nennleistung über 760 PS verwandelt wird. Aston Martin selbst nennt es eine „extreme Evolution“ des Serienmotors.

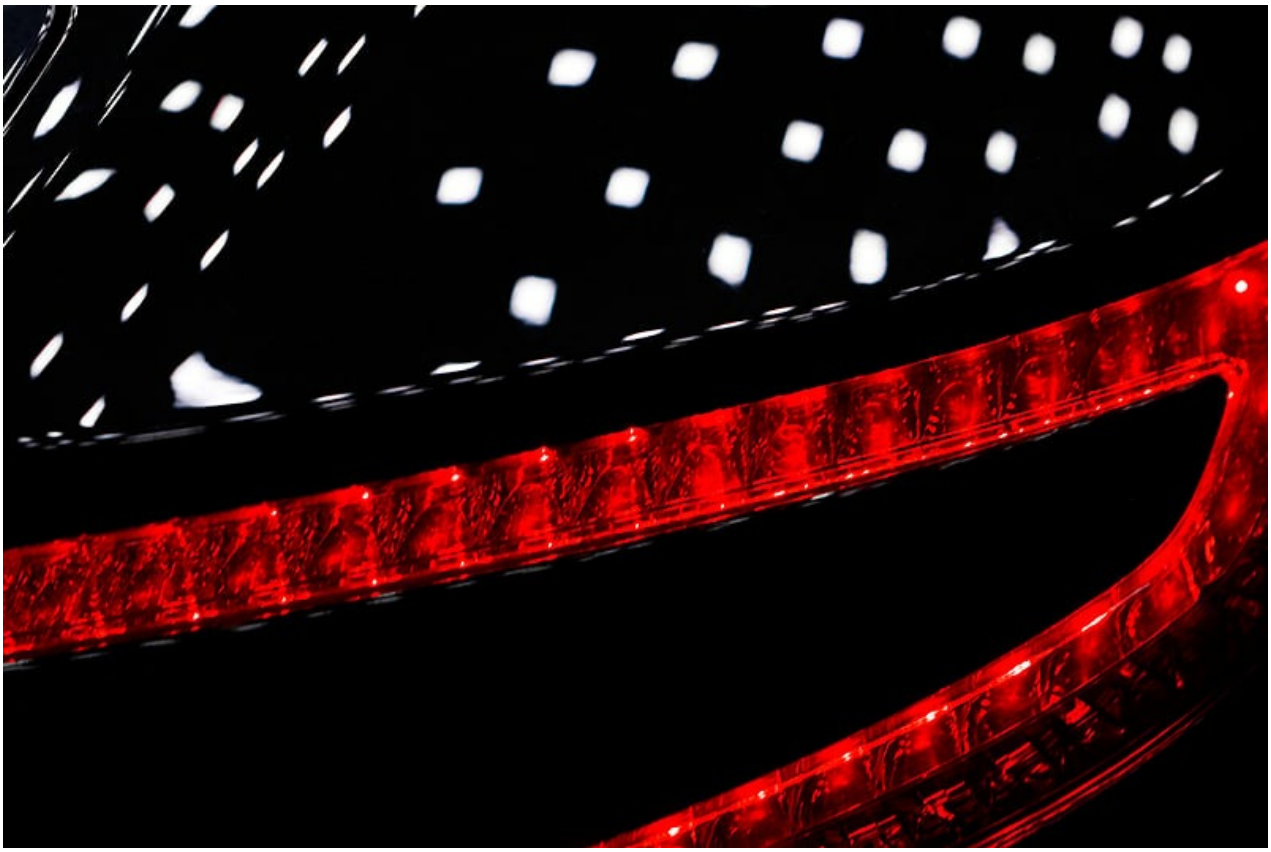
Erst nachdem das enorm widerstandsfähige Chassis und die Leichtbaukomponenten abgeschliffen, dann lackiert und neu in der Fabrik zusammengefügt wurden, geht es daran, das Auto im eigenen One-77-Gebäude von Hand aufzubauen. Dann werden mit höchster Präzision Antriebsstrang, Bremsen, Leitungen, Verkabelungen und Ausstattungen installiert. Das heckseitig montierte Schaltgetriebe ist übrigens eine Variation der sequenziellen Sechsgang-Halbautomatik, bei Aston als „Sportshift“ bekannt und in allen Serienfahrzeugen eingesetzt. Ein kleiner Hinweis für Vantage V8-Besitzer: Seien Sie versichert, sie ist robust.

Wie nicht anders zu erwarten, kann jedes individuelle Auto nach Kundenwunsch individuell lackiert und ausgestattet werden. Der One-77 hat seine eigene Farbkollektion (darunter „Black Pearl“), aber die Palette für Außen und Innen ist schier unbegrenzt. Alle Kunden dürften zumindest einmal Gaydon besucht haben, um ihre ganz persönliche Konfiguration des Sportwagens festzulegen. Zu dieser exklusiven Qual der Wahl zählt auch die Entscheidung, ob nun der handgefertigte Kühler mit polierten oder satinierten Einfassungen ausgeführt werden sollte. Der Kühlergrill allein verlangt anderthalb Wochen Arbeit, denn alle Teile werden von Hand ausgeschnitten und verfeinert. Der One-77 hat auch maßgeschneiderte Bang & Olufsen-Lautsprecher, eingebettet in den Türen und aus einem soliden Stück herausgebildet. Und das sind nur ein paar Beispiele für den handwerklichen Anspruch.

Erhältlich sowohl als Links- und Rechtslenker, wurden bisher mehr als 55 Fahrzeuge ausgeliefert. Da im kommenden Frühjahr am selben Ort mit der Produktion des V12 Zagato begonnen wird, sollten sich Interessenten wohl mit der Last-Minute-Bestellung etwas beeilen.

Fachjournalisten hatten bisher noch nicht das Glück, den One-77 selbst am Steuer zu erleben, anders als die Glücklichen, die ihn jetzt schon ihr eigen nennen. Einer der Besitzer hat in neun Monaten bereits an die 22.000 Kilometer zurückgelegt. Den Service übernimmt übrigens jeder autorisierte Aston-Martin-Händler. Die Alltagstauglichkeit hat bei der Entwicklung durchaus eine Rolle gespielt: Eine Tankfüllung reicht für ungefähr 500 Kilometer. Porritt selbst fuhr das Fahrzeug so nach Tests in Italien zurück nach England, mit Beifahrer und Gepäck an Bord.

Lässt man mal die nicht unbeträchtlichen Einnahmen außer Acht, die der begehrte One-77 generieren wird, war das Motiv, ihn zu bauen, ganz einfach: Weil man es konnte. Aston Martin war in der beneidenswerten Lage, seinen Design- und Entwicklungsabteilungen diese Herausforderung stellen zu können. Natürlich habe ich im Lauf des letzten Jahres immer wieder einen One-77 gesehen, aber seit ich diese entspannte und aufgeräumte Atmosphäre in Graydon einmal selbst erleben konnte, habe ich einen besonderen Bezug zu diesem Ausnahmefahrzeug entwickelt. Designchef Marek Reichman (Bild oben) und sein Team haben wahrhaft Großartiges geleistet. Sie haben sich kluge Designelemente wie etwa den „Power Bulge“ – eine markante Wölbung, die der Motorhaube Kontur verleit und sich eigentlich tiefen Einkerbungen in der Motorhaube verdankt - oder die dahinter angeordneten fächerförmigen Lufteinlässe aus Edelstahl, den extravagante Luftauslaß für den Motor sowie den auffälligen seitlichen Bügel ausgedacht. Ach, man könnte noch ewig so schwärmen.



Alle diese Akzente werden so richtig in Szene gesetzt, wenn die Lichter gedimmt werden und man entspannt auf einer Ledercouch Platz nimmt, um die ultimative Show der Auslieferung einmal selbst hautnah zu erleben. Wir befinden uns im diskret gestalteten Empfangsbereich für One-77-Kunden, und es ist soweit... Mit Surround Sound von Bang & Olufsen, rhythmisch pulsierenden Scheinwerfern, die in dem abgedunkelten Raum immer schneller und heller blinken, nimmt hinter getönten Glastüren eine Gestalt immer mehr Form an. Es ist mein One-77 und er steht zur Abholung bereit. Zumindest in der Theorie.

Text: Steve Wakefield (aus dem Englischen von Alexandra Felts)
Fotos: Aston Martin

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/behind-scenes-wie-der-aston-martin-one-77-entsteht
© Classic Driver. All rights reserved.