

CLASSIC DRIVER

[Aston Martin DB5](#)

Bonds Bester

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

Gestatten: DB5! Aston Martin DB5. Pünktlich zum Start des neuen James Bond Streifens „Quantum of Solace“ spenden wir von Classic Driver keinen Trost, sondern schenken in guter Absicht, großzügig und gar nicht geheim reichlich Fahrfreude aus. Vorhang auf und Film ab für Bonds legendärsten Dienstwagen. Wir präsentieren den Aston Martin DB5 in einer cineastischen Auto-Biographie und höchst realen Selbsterfahrung.

Gleich vorweg die guten Nachrichten: Sie müssen nicht James Bond heißen, um einen Aston Martin DB5 fahren zu können. Weder muss Ihr Mechaniker auf den Rufnamen „Q“ hören, noch braucht der britische Secret Service MI6 Ihr Arbeitgeber sein. Eine Lizenz zum Töten ist nicht erforderlich, es reicht die Lizenz zum Fahren. Was also ist die schlechte Nachricht? Nun, die betrifft all diejenigen, die diese Kriterien zwar erfüllen, aber leider noch keinen eigenen Aston Martin DB5 in der Garage haben. Denn: die Ikone aus Newport-Pagnell ist begehrt wie nie, die Preise entwickeln sich seit rund zehn Jahren und trotz drohender Wirtschaftskrise rasanter denn je nach oben.



Dazu beigetragen hat zweifelsohne die cineastische Karriere des DB5 im Bond-Streifen „Goldfinger“ mit Sean Connery als 007 und Gert Fröbe in seiner Paraderolle als Bösewicht Auric Goldfinger. Bond tauscht darin auf Geheiß von „M.“ mit einigem Widerwillen seinen geschätzten Bentley gegen den neuen Aston Martin DB5. Unvergessen ist die Verfolgungsfahrt in den Schweizer Alpen, in der Bond der rotblonden Tilly Masterson hinterher hetzt und ihren Mustang schließlich mit dem messerscharfen Reifenaufschlitzer zur Strecke bringt. „Ein doppelter Plattfuß – sowas hab ich noch nie erlebt“, quittiert 007 nicht gerade Gentleman-like aber Martini-trocken seinen Einsatz.

▫ [Versicherungsangebot für einen ASTON MARTIN DB5 anfragen.](#)

Bei Aston Martin ahnte man nach kurzem Zögern die hohe Publicity, welche der Filmeinsatz des gerade in London vorgestellten DB5 bringen würde. Insgesamt vier Astons mit Bond-Ausstattung wurden in Newport-Pagnell gebaut. Das Ur-Fahrzeug mit dem Kennzeichen BMT 216A hatte die volle Ausstattung. Der zweite Wagen mit dem ursprünglichen Kennzeichen FMP 7B wurde für die Fahraufnahmen genutzt und optisch nachgerüstet. 1966 kamen noch zwei weitere DB5 Bond-Fahrzeuge hinzu, um in den USA für den nächsten Streifen „Fireball“ zu werben. Soweit die Historie. Jetzt wird es pikant: Im Jahr 2006 kam einer dieser Astons auf den Markt und wurde im Rahmen einer Auktion in Arizona für filmreife 2,1 Millionen Dollar versteigert.



Browns Beitrag zur Legendenbildung

Tatsächlich sind auch die Preise für „normale“ Exemplare dieses Vollblüters in den letzten Jahren durch die Decke gegangen – amüsant nur für Verkäufer: je nach Zustand und Grad der Originalität notiert die Spanne mittlerweile zwischen 150.000 und sagenhaften 350.000 Euro für gepflegte DB5 Modelle - ausdrücklich ohne Bond Vita. Nur zur Orientierung: In der betraglichen Mitte rangiert der aktuelle Dienstwagen des Agenten, der neue [Aston Martin DBS](#). Zeit, der Sache auf den Grund zu gehen: hält der Aston Martin DB5, was sein hoher Preis verspricht

Ein vor wenigen Jahren total restaurierter DB5 steht zur Ausfahrt bereit. Nicht im Country Club von Stoke Poges, wo Goldfinger golfte, sondern bei [Steenbuck-Automobiles](#). Ein properer Aston, Jahrgang 1964, in klassischem Silber und mit dunkelrotem Leder. Eleganz auf den ersten Blick: das gestreckte Blechkleid von Touring Milano, die „Superleggera“ Schriftzüge in Längsrichtung auf der Haube. Die optische Verwandtschaft zum [Vorgängermodell DB4](#) ist mehr als deutlich und auch der [Nachfolger DB6](#) setzte noch auf den typischen Aston-Look mit „droop snoot“ und den nun zurück gesetzten Scheinwerfern. Der silberne DB5 präsentiert sich als gut behütetes Fahrzeug mit einem Hauch Extravaganz: über meinem Kopf öffnet sich ein großes Faltdach, die kostengünstigere Alternative zum Volante. Die nachgerüsteten Kopfstützen sind dem Sicherheitsbewusstsein des letzten Eigentümers geschuldet. Insgesamt wurden von Juli 1963 bis zum September 1965 laut Aufzeichnungen 1.021 Exemplare des Aston Martin DB5 gebaut, darunter 820 Coupés. Die übrigen Fahrzeuge sind rare Cabriolets, leistungsstärkere Vantage-Modelle, Shooting Brakes und „Short Chassis“ Volante Typen.



Der Innenraum des DB5 verheißt auf Antrieb Gediegenheit, wirkt insgesamt noch wohnlicher und langstreckentauglicher als der des DB4. Ein volles Armaturenbrett, zahlreiche Kippschalter, filigrane Details, Zentraluhr, Chromeinfassungen, Fly-off-Handbremse. Die Kotflügel strecken sich weit nach vorne, die Haube schnürt sich zum Wagenbug scheinbar zu. Der DB5 wirkt aus dieser Perspektive deutlich gepfeilter als sein Vorgänger. Dennoch ist die Rundumsicht ausreichend, gleichwohl Rangieren nicht seine liebste Übung ist. Der Aston will nach vorn. Losstürmen und Strecke machen.



Licence to Thrill

Den kleinen Zündschlüssel drehen, einen Moment inne halten und das mechanische Ventil- und Zylinderwerk legt los. Schon der Leerlauf kündigt vom hellen Klang des Aluminiummotors. Die Zeiger der Rundinstrumente tanzen. Die beiden oben liegenden Nockenwellen klingen verheißend, den vier Litern Hubraum dürstet es nach mehr Kraftstoff. Das Gaspedal ein wenig getreten und schon schenken drei SU-Vergaser großzügig nach. Die Brennkammern feuern sofort. Der Reihensechser wiegt sich in seinen Lagern und sofort stellt sich der dumpfe, dennoch sportlich kernige Aston Martin Klang ein. Forte für die Ohren.

Getriebetechnisch standen beim DB5 entweder die hauseigene Viergangschaltung, ein manuelles ZF Fünfgang-Getriebe, oder – nur viermal ab Werk bestellt – ein Automat von Borg-Warner zur Wahl. Dieser DB5 vertraut auf die ZF-Schaltzentrale. Diese stuft die Gänge etwas feiner ab, sodass das Drehzahlband nicht über die gesamte Länge strapaziert werden muss. Ergebnis: Der Aston läuft spürbar entspannter. Das kommt dem Charakter des Wagens entgegen. Der DB5 präsentiert sich auf den ersten Kilometern eher als Grand Tourer denn als flinker Kurvenhetzer. Die Rack and Pinion Lenkung ist leichtgängig und präzise genug, um den Vorderwagen spielerisch auf Kurs zu halten. Dank der stattlichen Motorleistung von rund 285 PS ist zudem genügend Kraft für schnelle Zwischenspurts vorhanden. Auf spontanen Zuruf fliegt die Nadel des Drehzahlmessers gehorsam über die Skala. Schneller Vorlauf.



Spontan liegt reichlich Drehmoment an und eine gehörige Portion Respekt wird zum Beifahrer. Gut so, denn der DB5 reckt vehement die Nase in den Wind, hinten scharren die Speichenräder wild drehend auf der Suche nach Halt. In scharfen Kurven taucht das Räderwerk weit in die Radkästen auf. Die Karosserie fügt sich den Seitenkräften und ich wünschte mir in diesen Momenten ein wenig mehr Halt im Fahrersitz, dessen aufrechte Sitzposition ohnehin einiger Eingewöhnung bedarf. Die Kurve öffnet sich und das Achspaar findet zurück in seine Spur. Die nächste Gerade liegt voraus...



Speed & Elegance

Ich trete das Gaspedal beherzt durch und schalte die Gänge hoch. Das geht knackig. „Klack, klack“, antwortet der Getriebetunnel trocken. Der DB5 durchbricht die 100 km/h Marke trotz seiner knapp eineinhalb Tonnen Leergewicht in deutlich unter zehn Sekunden. Und 160 km/h sind erstaunlich schnell erreicht. Knapp 230 km/h sollen im DB5 möglich sein, Vantage Versionen und rare DB4GT-Modelle laufen noch schneller. Die Höchstleistungen sind bemerkenswert, doch nicht Teil unserer Übung. Denn die nächste Kurve kommt schnell näher. „Festnehmen-Kommando“ an die vier Girling-Scheibenbremsen. Dank Servo-Unterstützung packen sie verlässlich zu und bremsen den Aston kontrolliert auf leidlich zivile Kurvengeschwindigkeit herunter.



Kurz durchatmen, zurück schalten und wieder nachfeuern. In zügiger Marschgeschwindigkeit geht es durch die Nordheide zurück in Richtung Paddock. Gelegenheit für ein Resümee – der Aston wird dem Ruf des edlen GT's umfänglich gerecht. Schön ist dabei, dass er auch die Disziplin des entspannten zügigen Gleitens beherrscht. Das macht ihn geradezu alltagstauglich. Seine Linien sind absolut klassisch, ausgewogen und begehrenswert. Doch Obacht, in ihm steckt bei jeder Gelegenheit ein echter Vollblüter. Ein Sportler, der von sensibler Hand geführt werden will. Für den, der das vergisst, könnte eine Fahrt im Aston Martin DB5 allzu teuer werden. Und so schwingt auch ein wenig Erleichterung mit, als die Fahrertür nach dieser Hatz mit einem metallischen Schnappen ins Schloss fällt. Der DB5 – wenigstens an den beiden Wochenendtagen möchte man ihn bewegen, am liebsten aber regelmäßig. Sport soll ja fit halten. Golf spielen können wir immer noch. Nicht wahr, James?

Interesse geweckt - aber keinen direkten Draht zu „Q“ oder „M.“? Kein Problem, konsultieren Sie einfach den [Classic Driver Fahrzeugmarkt](#) und prüfen Sie, ob der passende Aston Martin DB5 für Sie bereit steht.



Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-db5>

© Classic Driver. All rights reserved.