

CLASSIC DRIVER

[Aston Martin DBS \(2\)](#)

Verkehrte Welt

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

[Zum ersten Teil der Aston Martin DBS-Geschichte klicken Sie hier.](#)

So mutig und frisch der Wurf von William Towns allerdings 1967 gewesen ist, so wenig wird er heute honoriert. Die Gilde der Aston Martin Fahrer umschwärmen den DB5 und den DB6. Der DBS hingegen findet nur selten Erwähnung. Zu selten, denn der arrivierte Nachfahre des seinerzeit nicht ganz so glücklichen DB6 verdient mehr als Respekt. Schließlich führte der DBS eine Formensprache ein, die sich bis in die späten achtziger Jahre fortsetzte, obwohl der DBS technisch noch auf dem DB6 basierte und auf einem um 6 inch erweiterten Chassis aufsattelte.

Während auch die Vorderradaufhängung und die Zahnstangenlenkung dem DB6 entsprachen, lief hinten eine aufwändige De-Dion Achse mit Wattgestänge und Querlenkern mit, die das Durchdrehen der Antriebsräder verhindern sollte, weil ursprünglich ein V8-Motor geplant war. Der kam erst 1970. Geldmangel verhinderte die rechtzeitige Konzeption des neuen Aggregats. Deswegen kam der bekannte Reihensechser zu neuen Ehren, der wahlweise durch eine Fünfgangschaltung von ZF oder einen Borg Warner Automaten vom Typ 8 mit 3-Gang Planetengetriebe gebändigt wurde.



Man muß den DBS als Meilenstein erkennen, um ihn zu schätzen: Ihm folgten V8 und Vantage mit besagten großen Triebwerken und bis auf die Frontmasken nahezu unveränderten Karosserien. Auch die offene Variante, fortan Volante genannt, vertraute auf den gekonnten Hüftschwung des DBS. Selbst im Virage von 1988 setzte sich noch die Linienführung des Urahnen subtil fort. Jedoch: So gänzlich unverwässert und auch frei von jeden Kunststoff-Spoilerhilfen findet sich William Towns geniale Idee nur im DBS wider. Es gibt eben selten etwas Besseres als das Original. Das stimmt auch hier.

Dennoch schlagen selbst sehr gut erhaltene oder restaurierte Exemplare des DBS nur mit rund der Hälfte des Preises eines mittelmäßigen DB6 zu Buche. Ob der DB6 on the road tatsächlich aber auch doppelt so gut wie ein S läuft, darf wenigstens bezweifelt werden. Und der DB5 spielt in einer ganz anderen Liga – was den Preis anbelangt.



Ab rund 30.000 Euro sollte man gute originale Aston Martin DBS erwarten dürfen, wobei kundiger Sachverstand beim Kauf zwingend hinzu gezogen werden sollte, um keinen Blender zu erwischen. Je nach Zustand bietet die Skala aber viel Spielraum nach oben. Oldtimer Händler Jörg Steenbuck hält den DBS dennoch für deutlich unterbewertet: „Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist eine vollständige Restauration eines DBS derzeit kaum vertretbar. Aston Ersatzteile sind zuletzt stark im Preis gestiegen und der DBS benötigt zudem zahlreiche Technikteile vom teuren DB6. Die Preise für gute und restaurierte Fahrzeuge spiegeln das noch nicht wider.“

Den Eigentümer des grauen DBS scherten Kosten offenkundig wenig. Er ließ das graue Coupé ohne Rücksicht auf den immensen Aufwand frame-off restaurieren.



Fahren als Erlebnis für die Sinne

Zurück auf den Asphalt: Der äußerst kultivierte Leerlauf des Sechszylinders kündigt nicht von der tatsächlichen Potenz des Motors. Auf der freien Landstraße jedoch dreht der massige Tourer kraft- und geräuschvoll von unten hoch. Sein Klangbild wird von Basslagen dominiert – ganz ohne jedes Akustik-Engineering. Es spielt eine doppelflutige Auspuffanlage. Hier schwingt, klingt und röhrt Edelstahl in traditioneller Machart.

Der DBS gewinnt zügig, nicht aber gefährlich schnell an Geschwindigkeit. Die betörende Klangkulisse schwillt dabei bemerkenswert proportional zur anliegenden Drehzahl an. Ich entlocke dem Motor immer wieder das faszinierende Crescendo jenseits von 3.000 Umdrehungen, welches dem Wagen zu absolut zeitgemäßen Beschleunigungswerten und Reisegeschwindigkeiten verhilft. Die bis zu 282 PS des Aston Martin DBS zerren dabei spürbar, jedoch niemals mit brachialer Härte am Antriebsstrang. Der S ist eher Sänfte als Sportwagen.



Dies liegt auch an der 3-Gang-Automatik, die den Kraftfluß mit einer stoischen Gelassenheit reguliert, so dass Überholvorgänge hier unwillkürlich mit einem rationalen Abwägen von Beschleunigungs- und Bremswegen beginnen. Hier wünscht man sich ein wenig mehr Temperament. Zumal sich die mit einer Servopumpe unterstützte Lenkung erstaunlich agil zeigt und den gut 1,5 Tonnen schweren Wagen auch behende um enge Kurven wuchtet. Auch deswegen gab es damals schon vom DBS die Vantage-Ausführung mit 325 PS und 4,2 Liter Hubraum.

Das Fahrverhalten des DBS passt in das Gesamtbild. Es ist auf trockener Straße angenehm neutral und kontrolliert, jedoch verlangen die Bremsen besondere Aufmerksamkeit. Sie packen al-lesamt gierig zu und müssen manchmal durch leichte Korrekturen am Lenkrad im Zaum gehalten werden, damit der große Wagen nicht vom rechten Weg abkommt. Die Kombination aus Motor, Lenkung, Bremsen und Fahrwerk und dem kernigen Klang machen den DBS zur kultivierten Fahrmaschine für ausgedehnte Touren. Er ist eben kein reinrassiger Sport-, sondern ein souveräner und ausreichend schneller Reisewagen. Das trifft den Charakter des DBS am besten.

Am frühen Abend lenke ich das große Coupé zurück auf das Hofgelände. Der Motor fällt in den Leerlauf. Seidenweich schnurrt der 4-Liter-Motor bei 800 Umdrehungen. Nur der Auspuff pafft hörbar. Ganz so, als ob ich mit Lederhandschuhen in die Hände klatsche. Szenenapplaus. Von wegen graue Eminenz. Der Aston Martin DBS ist ein überaus gelungenes und virtuoses Werk, das große Anerkennung verdient. Seine Zeit wird kommen. Noch eine Weile und der DBS enteilt seinem Schatten ins Rampenlicht.



Zitate

„Ein weitaus unauffälligerer Zweitürer der elitären Fahrzeugschmiede aus Mittelengland wartet auf Auslauf: Einer von 787 gebauten DBS. Der Underdog aus dem Hause Aston Martin.“

„Die Andeutung eines Muskelspiels zeigt sich im Schwung der hinteren Kotflügel. Jedoch: Alles bleibt sehr kultiviert verpackt. Zurückhaltung die von großer Klasse zeugt.“

„Sechs Zylinder und knapp vier Liter Hubraum. Ausreichend Volumen für über 280 PS. Die Geister sind zum Leben erwacht, der DBS will jetzt nur das Eine: raus auf die Straße.“

„Auf der freien Landstraße dreht der graue Tourer kraft- und geräuschvoll von unten hoch. Sein Klangbild wird von tiefen Baßlagen dominiert – ganz ohne jedes Akustik-Engineering. Es spielt eine doppelflutige Auspuffanlage. Hier schwingt, klingt und röhrt Edelstahl in traditioneller Machart.“



Aston Martin DBS - Teil 1

Aston Martin. Eine Marke, ein Mythos. Fahrzeuge, Leistung und Preise des Sportwagenherstellers aus Newport-Pagnell sind Legende. Doch auch diesseits der Schallmauer sechsstelliger Beträge ist man mit David Browns Vermächtnis gut unterwegs [mehr...](#)

Der hier vorgestellte Aston Martin DBS wurde uns vom Klassik-Händler [Steenbuck-Automobiles](#) zur Verfügung gestellt. Diesen und weitere Aston Martin DBS finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

Technische Daten

| | |
|-------------------------------|---|
| Motor: | Aluminiummotor mit 3.995 ccm, sechs Zylinder in Reihe, drei SU Vergaser |
| Leistung: | 282 PS bei 5.500/min. |
| Kraftübertragung: | Wahlweise Fünfgang ZF-Schaltgetriebe oder Borg-Warner 3-Gang-Automatik |
| Karosserie: | Aluminiumkarosserie auf Stahlchassis |
| Lenkung: | Servounterstützung |
| Länge: | 4.605 mm |
| Breite: | 1.829 mm |
| Höhe: | 1.321 mm |
| Gewicht: | 1.587 Kilogramm |
| Neupreis: | 5.499 Pfund Sterling |
| Höchstgeschwindigkeit: | rund 220 km/h |



Galerie

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-dbs-2>

© Classic Driver. All rights reserved.