

CLASSIC DRIVER

Aston Martin DBS (1)

Solo einer grauen Eminenz

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

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. Classic Driver Mathias Paulokat fuhr Aston Martin's Underdog: den DBS.

Bonjour Tristesse: Trübes Licht, ein grauer Tag. Feuchte Winterkälte kriecht durch die Kleidung. Gefühlte Temperatur: Minus sieben Grad Celsius. Höchste Zeit für ein wenig Bewegung. Das Sportgerät aus edlem Hause steht bereit: Ein Aston Martin. Nein, kein mondäner DB5 oder 6. Auch kein kraftprotzender Vanquish, V8 oder Vantage. Ein weitaus unauffälligerer Zweitürer der elitären Fahrzeugschmiede aus Mittelengland wartet auf Auslauf: Einer von 787 gebauten DBS. Der Underdog aus dem Hause Aston Martin.

Ein Auto aus einem Guss. Gleich einem Monolith ruht der große Tourer aus Newport-Pagnell auf dem Blaubasalt. Scheinbar festgefroren. Die schwarzen P 4000 Pirelli-Pneus tief in den Boden gedrückt. Farbe: Battleship-Grey uni. Schlachtschiffgrau. Passend zur Stimmung der heutigen Witterung. Sechs sorgsam aneinander gereihete Zylinder ruhen unter einer endlos scheinenden Haube. Mit anderen Worten: Das Orchester ist vollzählig versammelt. Man möge beginnen.



Eine neue Ära

Vor bald genau vierzig Jahren debütierte der Aston Martin DBS 1967 auf der London Motor Show im Earl's Court. Designer William Towns brach bewusst mit bisher gültigen Konventionen und läutete mit der aufgeräumten Formensprache des DBS eine neue Epoche im Hause Aston Martin ein. Vorbei die Zeit sanfter Rundungen und dahin gegossener Formen der bislang numerisch bezeichneten DB-Modelle. Die Zeit war reif für etwas Neues.

Und der DBS zeigte Neues: Bislang nicht gekannte Größe, Selbstbewusstsein, Charakter und eine Karosserie mit ausgeprägter italienischer Grandezza. Scharf konturierte, dennoch elegant geschwungene, Falzen und Kanten begrenzen das Coupé aus allen Blickwinkeln. Ins Auge sticht der massive Grill mit den vier Lucas Hauptscheinwerfern, der erstmals über die gesamte Breite des Vorderwagens läuft und dennoch das typische Aston Martin Gesicht unverkennbar interpretiert. Ungewöhnliches auch am hoch auslaufenden Heck: Schlichte Rückleuchten vom Hillman Hunter. Die Andeutung eines Muskelspiels zeigt sich im Schwung der hinteren Kotflügel. Jedoch: Alles bleibt sehr kultiviert verpackt. Zurückhaltung, die von großer Klasse zeugt.



Stilistische Weggefährten des DBS gingen bereits ein Jahr früher an den Start, präsentierten sich 1966 auf der Turiner Automobilausstellung und lösten Beifallsstürme aus: Lamborghini P 400 Miura, De Tomaso Mangusta und vor allem der Maserati Ghibli. Der Aston DBS parierte in London gekonnt. Ganz ohne Bertone und Giugiaro. William Towns frische Kantenform eckte erfolgreich an: Der Wagen aus britischem Rennstall provozierte und faszinierte gleichermaßen Fachpresse und Autoenthusiasten.

1967 und auch ein Jahr später noch rollten andere Fahrzeuge dieser Hubraum- und Leistungsklasse in die Showrooms, die den damaligen Zeitgeist eigenwilliger Formen ebenfalls mutig zur Schau trugen: der Monteverdi 375, der monströse Lamborghini 400 GT Espada und der mit Klappscheinwerfern bestückte Maserati Indy. Auf die bloße Formensprache reduziert, stellt der DBS neben dem Ghibli wohl die ausgewogenste Synthese aller Stilelemente jener Epoche neuer Sachlichkeit dar. Genauso wie der Maserati Ghibli steht der S ab Werk auf Speichenfelgen. Dieses aristokratische Geläuf ist am schlichten Aston eine wunderbare Reminiszenz an die Herkunft aus bestem Hause.



Ouvertüre mit sechs Zylindern

Ich schlage mehrmals meine dünnen Lederhandschuhe ineinander, um die Hände zu wärmen. Klamme Finger fischen das Schlüsselbund aus der Tasche hervor. Der zweite Schlüssel passt. Eine ausladende Fahrtür schwingt auf. Britische Behaglichkeit. Clubatmosphäre. Gediegen, aber nicht zu opulent ausgestattet: Rotes Ledergestühl. In Chrom gefasste Instrumente und ein recht kleines Lenkrad. Ich lasse mich in den Ledersessel hinter dem Volant fallen. Ein Anflug von Wärme grüßt: „Welcome home“.

Der kleinste Schlüssel am Bund bereitet das größte Vergnügen. Er passt in den filigranen Schließzylinder am Fuße der mächtigen Mittelkonsole. Eigenwillig. „Typisch Brite!“, geht es mir durch den Kopf, „das Zündschloss sitzt an der unmöglichsten Stelle noch unter dem Schacht für das Radio.“

Links und rechts davon eine Reihe schwarzer Schaltwippen. So groß, dass sie dem Hauptsicherungsschalter eines Einfamilienhauses aus jener Zeit alle Ehre machen würden. Dazu gesellen sich noch eine Handvoll Drehknöpfe, die genauso gut eine Stereoanlage regulieren könnten, hier aber für die Klimaanlage zuständig sind. Nur die sieben Rundinstrumente, die tief hinter dem Lenkrad auf einem Wurzelholzträger sitzen, erinnern noch an den glamourösen Aston Martin DB6.



Ich drehe den kleinen silbernen Schlüssel gespannt nach rechts. Vorsichtig und behutsam - wie beim Öffnen einer antiken Schatulle. Die Benzinpumpe läuft an. Etwas unrhythmisch noch klackert und klopft sie vorne in dem kalten Maschinenraum scheinbar an die Motorwand. Ganz so wie ein Dirigent sein Orchester um Aufmerksamkeit bittet, wenn er mit dem Taktstock auf den Pult schlägt.

Den Choke ganz heraus gezogen: Eine weitere Viertelumdrehung. Prompt entfaltet der Anlasser Wirkung. Trocken durchlaufen die sechs Zylinder ihre Buchsen. Der ganze Wagen schwingt einen Moment im Takt der Kurbelwelle. Dann zündet der erste Zylinder, der zweite, dritte und plötzlich spielt die ganze Besetzung.

Die zwei Zylinderkopfabdeckungen aus poliertem Aluminium geben einen wunderbaren Resonanzkörper. Oben klingt es nach leichtem Metall, komplexem Räderwerk, darunter ein tiefes Grollen, welches ausreichend Hubraum vermuten lässt. Hinten am Heck des Wagens schlagen die beiden Edelstahlauspufftöpfe giftig bellend eine ganz eigene Tonlage an. Sechs Zylinder und knapp vier Liter Hubraum. Ausreichend Volumen für über 280 PS. Wenig für einen Aston Martin zwar, jedoch - die Geister sind zum Leben erwacht, der DBS will jetzt nur das Eine: raus auf die Straße.



Aston Martin DBS - Teil 2

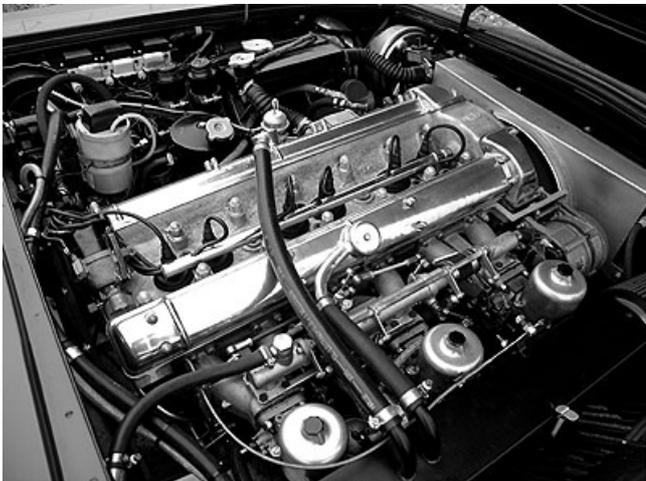
So mutig und frisch der Wurf von William Towns allerdings 1967 gewesen ist, so wenig wird er heute honoriert. Die Gilde der Aston Martin Fahrer umschwärmen den DB5 und den DB6. Der DBS hingegen findet nur selten Erwähnung [mehr...](#)

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

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/aston-martin-dbs-1>

© Classic Driver. All rights reserved.