

CLASSIC DRIVER

Le Mans V600: Das V8-Monster für Aston Martins Jurassic Park

Lead

Als letzter wirklicher „Coach-built“ Aston Martin war der Vantage Le Mans ein absolut unnötiger wie zugleich herrlich verrückter Abschiedsgruß an die über 30 Jahre alte V8-Baureihe. Wir nahmen den über 600 PS starken GT auf eine Tour rund um London, um seinem Mythos näher auf die Spur zu kommen.

Gimmicks. Die Autoindustrie ist voll davon. Wenn es um das Thema Heritage geht, setzen die meisten Hersteller auf modische Idee, die ihre Wirkung aber genauso beschränken wie die Haut auf einem leckeren Reispudding. Doch der Aston Martin Vantage Le Mans — 1999 aufgelegt zum 40. Jahrestag des einzigen Aston Martin Sieges in der Sarthe – verfolgte einen anderen Ansatz. Als Erinnerungsmodell taugt er daher so gut wie kaum ein anderes Modell vor und nach ihm.

Der letzte seiner Art



Die letzten 40 Vantage-Modelle wurden mit dem Zusatz Le Mans verkauft. Es gab sie in zwei Ausführungen: als Vantage Le Mans mit dem 557 PS starken Motor des regulären Vantage oder als hier gezeigte Vantage Le Mans Special Edition mit der 608 PS starken V600-Version. Ein heckgetriebener Supersportwagen in Zeiten neuer Industrietrends und Sicherheits-/Abgasgesetze schien so sinnlos wie eine mit Zierstreifen und einer Chassispalette auf der Mittelkonsole aufgepeppte Sonderserie eines Großserienmodells. Doch gerade in seiner offensichtlichen Absurdität lag der große Spaßfaktor begründet. Eigentlich hatte das Auto keine Existenzberechtigung, doch der mächtige Vantage V600 mit Le Mans-Zusatz nahm sie sich – weil halt so unglaublich abgedreht – einfach heraus.

Schließlich war der Vantage Le Mans nicht nur der letzte wirklich in Handarbeit hergestellte Aston Martin, sondern darüber hinaus auch der letzte „coachbuilt“-Produktionswagen überhaupt. Zwar wurde der Nachfolger Vanquish noch per Hand in Newport Pagnell montiert, doch wurde bereits das Fahrwerk extern entwickelt und auch das Pressen der Karosseriebleche im Zuge des „Outsourcings“ einem Zulieferer übertragen. Anders beim Le Mans: Von den per Hand in Form gedengelten Karosserieblechen bis zum von zwei Kompressoren unter Dampf gesetzten V8 wurde noch alles „in-house“ entwickelt und auch fabriziert.

Überlebender der Eiszeit



„Die Leute kamen noch vor den Tagen, an denen man gelbe Jacken und Helme tragen musste, zu uns ins Werk und wir zeigten ihnen, wie die Jungs die Karosserien auf einer Spannvorrichtung schweißten, die Bleche in Form klopften, die Lackierung vornahmen und die Motoren zusammensetzten“, erinnert sich Nicholas Mee, der [dieses fabelhafte Exemplar – übrigens das Ausstellungsfahrzeug für die Earls Court Show von 1999 – nun zum Verkauf](#) stellt. „Am Ende sagten viele unter dem Eindruck des Erlebten, dass sie sich nicht erklären könnten, wie wir die Autos zu solch niedrigen Preisen verkaufen könnten.“ Ende der 90er-Jahre wehte in der Tat der „Wind of change“ durch die Autoindustrie, und dies war ein stilvoller Schwanengesang auf eine lange Ära im Bau von Automobilen, sozusagen der letzte Überlebende der Eiszeit.

Nach Auskunft Mees entsprach der Le Mans — mit seinen kleinen „Nüstern“ neben den Scheinwerfern, dem bulligeren Frontspoiler und der Motorhaube mit ihren größeren Öffnungen – der Grundidee für den per Kompressor aufgeladenen Vantage. „Als das Auto noch in den Kinderschuhen steckte, und ich noch für Aston Martin arbeitete, sprach ich mit dem damaligen Aston-Chef Victor Gauntlett über das Modell. Er sah in dem Le Mans immer den spirituellen Nachfolger der legendären Bentley Blower aus den 1930er-Jahren. Wenn man zurückdenkt, muss man sich fragen: War das wirklich so eine tolle Idee, in einen großen, schweren Wagen einen Kompressor zu pflanzen? Wäre es nicht weiser gewesen, dem Bugatti-Weg zu folgen, sprich das Auto leichter und ausgefeilter zu machen? Dessen ungeachtet ging das Konzept voll auf.“

200-Meilen-Wohnzimmer



Zwar sind die Aston Martin Racing Green Lackierung und die speziellen Kiemen in den vorderen Kotflügeln eine Hommage an den legendären DBR1, doch enden hier die Gemeinsamkeiten. Damals brüstete sich Aston, der Le Mans sei dreimal so kraftvoll wie der Le Mans-Sieger von 1959. In der Tat waren die Leistungsdaten – 322 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 bis 96 km/h in 3,9 und 0 bis 160 km/h in 10 Sekunden – wenn man sie halt für glaubwürdig hielt, wirklich beeindruckend. Speziell unter dem Aspekt eines Trockengewichts von nahezu zwei Tonnen. Auch unter der Haut gab es Änderungen, wie innenbelüfteten Scheibenbremsen und steifere Stabis.

Mee beschreibt das Auto als ein 200 Meilen pro Stunde-Wohnzimmer. Und nach nur wenigen Kilometer auf dem Fahrersitz verstehen wir, warum das stimmt. Die Kabine ist eine Mischung aus Luxus und Funktionalität: das auf kurzen Wegen schaltbare Fünfgang-Getriebe, die durchlöchernten Pedale, die Titan-Einlagen am Armaturenbrett und der XL-Drehzahlmesser stehen im Kontrast zum plüschigen Connolly-Leder und den sesselartigen Sitzen. Bei Schaltern und Hebeln bediente man sich ungeniert aus den Regalen anderer Hersteller, zum Beispiel denen von Ford. Und hätten Sie geahnt, dass das Lenkrad aus einem Lincoln Continental stammt?

Der sprichwörtliche „Grand Tourer“



All dies spielt aber keine Rolle mehr, hat man erst einmal Fahrt aufgenommen. Beim Vantage Le Mans handelt es sich um einen verblüffend komfortablen und zugleich ungemein schnellen Wagen. Man könnte denken, dass die beiden an den 5,3-Liter-V8 geflanschten Supercharger ihre Kraft brutal und schon beim feinsten Gasstoß auf die Straße schicken. Doch das Gegenteil ist der Fall: Die Masse an Drehmoment erlaubt untertouriges Cruisen durch die Stadt oder lockere Fahrten auf überfüllten vierspurigen Vorstadt-Bahnen. Doch tut sich mal ein ausreichend langes und leeres Stück Straße auf, um das Gaspedal tiefer zu drücken, drückt es das Kreuz so fest zusammen, dass es einem fast den Atem verschlägt und man um sein Leben fürchtet.

Man kann mit dem V600 Le Mans aber auch sehr gut auf Langstreckenfahrt gehen. „Ich habe mit dem ihm lange Strecken auf dem Kontinent zurückgelegt. Wenn es erlaubt wäre, könnte man den ganzen Tag mit Tempo 220 fahren und wäre Ziel noch immer nicht erschöpft“, schwört Mee. „Es gibt einen Kofferraum, einen großen komfortablen Sitz, eine Klimaanlage und Kraft im Überfluss – ein Grand Tourer reinster Güte“ Eigens für den Le Mans legte Aston Martin sogar eine Taschenlampe und eine Michelin-Landkarte in die Unterseite der vorderen Mittelarmlehne – mit der markierten Strecke von Newport Pagnell nach Le Mans.

Langlebiges Erbe





Der Vantage Le Mans ist also der letzte wirklich reinrassige Aston Martin. Gebaut aus dem einzigen Grund, das Ende einer für die britische Sportwagenmarke an Höhen und Tiefen reichen Ära zu feiern. „Er ist anachronistisch, die Destillation aus fast 30 Jahren V8 und 50 Jahren im traditionellen Zusammenbau solcher Modelle“, resümiert Mee. „Er ist die finale Evolution einer prägenden Epoche.“ Vermächtnisse sind selten so reich wie dieses, und Erinnerungsmodelle selten so unverfälscht. Und mal ehrlich: In welchem anderen Auto kann man einen Savile Row-Anzug tragen und sich zugleich wie auf der Les Hunaudières fühlen?

Fotos: Rob Cooper für Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/le-mans-v600-das-v8-monster-fuer-aston-martins-jurassic-park>
© Classic Driver. All rights reserved.