Aston Martin DB7 Vantage: Der Biedermann im Brandstifter

Lead
Der Aston Martin DB7 stand lange im Schatten seiner leistungsstarken Mitbewerber. Der letzte Schuss Exklusivität kam erst im Jahr 2000 mit einem V12-Motor...

Geradezu winzige 3,2 Liter schmücken den Aston Martin DB7 bei seiner Präsentation im Jahr 1993 in Genf. Gemessen an den Supersportwagen seiner Zeit ein wirklich bescheidener Hubraum, der zu allem Überfluss auf nur sechs Zylinder aufgeteilt war. Damit war dieser Aston seit zwanzig Jahren der erste seiner Art, der nicht auf die klassenüblichen acht Zylinder zurückgreifen konnte. Das Geschäft mit dem vermeintlich abgespeckten Sportler lief jedoch überraschend gut. So gut, dass der DB7 im Juli 1998 zum erfolgreichsten Modell der Marke aufstieg und die Schallgrenze von 2.000 Fahrzeugen durchbrach.

Mit der Übernahme durch Ford war der Weg frei, um aus dem in der Zwischenzeit etwas angestaubten DB7 eine exklusive Fahrmaschine machen zu können. Zwar kam zwischenzeitlich ein V8-Motor zur Unterstützung der Verkaufszahlen hinzu, doch die Krone des Automobilbaus trug eben nur der, der auch das volle Dutzend unter der Haube hatte. Da traf es sich gut, dass Ford einen solchen Motor als Mitgift im Gepäck hatte. Das zunächst für den Ford Indigo konstruierte Aggregat hatte die Grundmaße zweier 3,0-Liter-Sechszylinder der Großserie und wies nicht die filigrane und technikverliebte Perfektion anderer Zwölfzylinder auf. Zwei Vierventilzylinderköpfe und der generöse Einsatz von Aluminium machten ihn letztlich doch reif für die anspruchsvolle Umgebung. Verantwortlich für die Standfestigkeit der 426 PS, die ganz ohne Kompressor oder Turbolader erzielt wurden, war der Ford-Haustuner Cosworth.

ASTON MARTIN
HANDBUILT
IN ENGLAND
FINAL INSPECTION BY
ANDY BRIND
ENGINE NO.
02623

ASTON MARTIN V12
ASTON MARTIN V12

Die Implantation des schweren Motors in das auf einer in Ehren ergrauten Jaguar-Plattform basierende Coupé war für die kleine Aston Martin-Entwicklungsabteilung ein Kraftakt. Schließlich musste das Fahrverhalten des DB7 auch mit dem stärksten Motor über jeden Zweifel erhaben sein. Um dies zu erreichen, setzte Aston vor allem auf eine geänderte Achsanlage sowie modifizierte Bremsen. Neben einem manuellen Sechsgang-Getriebe konnten die Kunden auch eine Fünfgang-Automatik wählen, die als exklusives Detail eine Tip-Tronic-Funktion beinhaltete. Der Fahrer konnte mit dem Wählhebel oder mit zwei Tasten am Lenkrad während der Fahrt die Gänge wie bei einem Schaltgetriebe rauf und runter wählen. Ein Großteil der Kunden machte von dieser Option Gebrauch und ließ schalten. Und auch sonst waren die Aston Martin-Fahrer zufrieden. Mit knapp 300 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Beschleunigung von 5,0 Sekunden auf 100 km/h zählte der DB7 nun zu den schnellsten seiner Zunft. Dabei war das Vergnügen, gemessen an dem Preis für das weiterhin erhältliche sechszylindrige Derivat, durchaus preiswert. Nur 20.000 D-Mark trennte die beiden – für Aston-Käufer kein wirklicher Diskussionspunkt.

Angesichts des GT-Charakters ist es kaum verwunderlich, dass gerade das Spitzenmodell der DB7-Reihe gern und häufig für die große Reise gewählt wurde. So auch bei unserem Fotowagen. Seit seinem Stapellauf im Jahr 1999 legte er immerhin knapp über 100.000 Kilometer zurück. Fragen nach seinem Zustand erübrigen sich allerdings angesichts des gepflegten Wartungsbuches. Und so ist es denn auch kein Wunder, dass sich der dunkelgrüne Lack (Originalbezeichnung: Buckingham Green) ebenso gut präsentiert, wie der mit edlem Leder ausgeschlagene Innenraum, der vermutlich den besten Ort darstellt, um die einmalige Souveränität dieses Coupés zu erleben.

Fotos: Byron International

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/aston-martin-db7-vantage-der-biedermann-im-brandstifter
© Classic Driver. All rights reserved.