

Sportwagen Aston Martin DB 7: *Störanfällige Testwagen*

AUTOMOBILE

Turnendes Radio

Der frühere Porsche-Chefentwickler Ulrich Bez soll die sieche englische Exotenmarke Aston Martin zu neuem Erfolg führen.

Die linke Hand am Schaltknauf, irrt Ulrich Bez durch die englischen Midlands. Mit dem rechtsgelenkten Dienstwagen kommt der geübte Fahrer klar, allein es fehlt die Orientierung.

Irgendwo zwischen Milton, Milcombe und South Newington verengt sich die Straße an einem Rindergatter zum Feldweg. Bez strahlt: „Das ist es! Hier komm ich immer lang."

Bloxham zählt nicht gerade zu den bedeutenden Industriestandorten der Welt und ist ein ungewöhnlicher Arbeitsplatz für Bez, 56, einst Entwicklungschef von Porsche und später bei dem südkoreanischen Großserienhersteller Daewoo. Seit Juli ist er Vorstandschef eines der kleinsten Autohersteller der Welt: Aston Martin.

Der Entschluss, Bez nach Bloxham zu schicken, fiel im Vorstand des zweitgrößten Autoherstellers. Seit 1987 gehört Aston Martin zu Ford. Auf den Wunsch Henry Fords II. wurde die chronisch kriselnde Traumwagenmarke geschluckt.

Gut 1000 Fahrzeuge wird Aston Martin in diesem Jahr verkaufen. Das wäre zwar ein neuer Absatzrekord in der 87-jährigen Firmengeschichte; ein Durchbruch aber wäre es nicht. Damit die englische Konzerntochter im betriebswirtschaftlichen Gefüge des Ford-Imperiums Sinn macht, will Bez die Stückzahl auf mindestens 5000 pro Jahr hochfahren, also gut 1200 Fahrzeuge mehr verkaufen als Ferrari.

Dafür bedarf es völlig neuer Produkte. Als einziges Modell vertreibt Aston Martin derzeit über ein winziges Händlernetz den Zwölfzylinder-Sportwagen DB 7, ein leidlich schnittiges Coupé, 420 PS stark, 298 km/h schnell und 237 500 Mark teuer. Im Herbst soll ein noch stärkerer Exote namens „Vanquish" folgen, zum Preis von etwa 450 000 Mark. Was fehlt, ist ein Einstiegs-Aston für deutlich weniger als 200 000 Mark, dessen Entwicklung Bez nun Priorität einräumt.

Konstante Konzeptionslosigkeit prägte bisher die Geschicke von Aston Martin. Der Name geht auf den Firmengründer Lionel Martin zurück, der in den zwanziger Jahren auf der Bergrennstrecke Aston Clinton die ersten Rennwagen der Marke erfolgreich einherdüsen ließ.

1947 erwarb der Schwerindustrie-Magnat David Brown das winzige Unternehmen und lenkte die Exotenmarke fortan mit jovialer Nonchalance. Legendär ist eine Direktoriumssitzung aus den frühen Sechzigern. Brown hob seinen schokoladenbraunen Labradorhund auf den Konferenztisch und erbat ein Fahrzeug, in dem das Tier komfortabel reisen könne. Das Ergebnis war eine nahezu unverkäufliche Kombi-Version des Sportwagens DB 5, der der Marke 1964 als James-Bond-Mobil zu Weltruhm verhalf.

Der PR-Erfolg wäre fast an der mangelnden Kooperation des Managements gescheitert. Widerwillig hatte Brown dem Filmteam einen zurechtgedengelten Unfallwagen aus einem Crashversuch überlassen.

„Goldfinger"-Hauptdarsteller Sean Connery nahm den Aston Martin mit Skepsis in Empfang („Wo ist mein Bentley?"), erfreute sich dann aber doch der damals noch etwas hausbackenen Sonderausstattungen. Zuletzt erwiesen sich Öl- und Nagelspritzdüsen in den Rückleuchten und der Beifahrer-Schleudersitz als enorm hilfreich; dann verschied der Wagen im finalen Frontalcrash.

Für die restliche Ära des Kalten Krieges zählten die raren Sportwagen so unverzichtbar zur 007-Requisite wie geschüttelte Martinis, vollbusige Hostessen und kaltblütige KGB-Schurken. 1987 vernichtete ein DBS V8 Vantage, chauffiert von Timothy Dalton, zahlreiche bolschewistische Ladas, bis er unversehens im Schnee stecken blieb. Um den Luxuswagen nicht als Beutegut zurückzulassen, drückte Dalton den roten Knopf „Self Destruct". Mit einem feurigen Suizid verabschiedete sich der letzte Aston Martin aus dem Leinwand-Wehrdienst Ihrer Majestät.



Für die Firma war die stets immanente Konkursgefahr erst gebannt, als das Unternehmen, lange von unglücklichen Eigentümerwechseln gebeutelt, in den Besitz von Ford überging. Am desolaten Zustand der Produktionsanlagen und der Produkte freilich änderte sich zunächst nichts.

So barg der 1994 vorgestellte DB 7 zwar wenig exotische Technik – anders als alle Modelle zuvor hat er, statt der feinen Leichtmetallkarosserie, einen Aufbau aus Stahlblech –, erwies sich aber als nicht minder störanfällig. An den ersten ausgelieferten Testwagen streikte mal das Getriebe, mal die Servolenkung, ein Fahrzeug fing Feuer, bei einem anderen brach die Hinterachse.

Nun soll eine neue Qualitätsoffensive beginnen. Nachdenklich mustert der neue Statthalter Bez seinen Dienst-DB 7: Das serienmäßige Kenwood-Radio turnt zwar beim Einschalten mit einem eindrucksvollen Salto aus der Mittelkonsole hervor, sieht jedoch so billig aus, dass es als Manta-Zubehör durchgehen könnte. Die umständlichen Lüftungsarmaturen folgen einem Funktionsprinzip, das ähnlich schwer zu verstehen ist wie die Originalfassung der „Canterbury Tales".

„Britishness gepaart mit mehr Liebe zum Detail, das kann man hinkriegen", meint Bez.

CHRISTIAN WÜST


KINOARCHIV


M. GOLDWATER / NETWORK

Aston Martin DB 5*, Manager Bez: *Durchs Rindergatter ins Büro*

* Mit Sean Connery im James-Bond-Film „Goldfinger" (1964).