



Bond, meet the 707

Aston Martin liefert mit dem DBX707 einen skandalös starken SUV. Wir dürfen ihn auf einer Rennstrecke in Deutschland testen. Ein Test am Limit.

Ein wenig nervös war ich schon, das muss ich zugeben. Na gut, ich habe jetzt beinahe 10 Jahre Rallye-Erfahrung, aber noch nie bin ich in einem 700 PS starken Aston Martin gesessen. Und die Briten schickten mich dazu noch auf eine Rennstrecke. Auf den Bilster Berg, nahe Hannover, genauer gesagt. Wem der Name schon was sagt, dürfte viel auf YouTube unterwegs sein, denn die Rennstrecke wird oft von Prominenten als Teststrecke für diverse Sportwagen verwendet. Rennen dürfen hier keine ausgeführt werden, zu gefährlich soll sie sein. Und beim ersten Track-Walk wird schnell klar wieso: Viele versteckte Kurven, schnelle Lastwechsel über Kuppen und hohe Curbs. Wenig Spielraum für Fehler also. Oder anders gesagt: Perfekt zum Testen.

Bevor wir auf die Rennstrecke losgelassen werden, bereitet uns das Instruktorenteam noch mit einem Briefing auf das, was auf uns zukommt, vor. Danach kommen wir gleich zur ersten Übung, Cornering. Unser Instruktor Fabian Vettel, jüngerer Bruder vom vierfachen Formel 1-Weltmeister Sebastian Vettel, leitet uns über Walkie-Talkies durch die Durchgänge. Die Passage, eine schnelle Rechtskurve mit einer darauffolgenden langen Links, die bergauf zu einer Kehre wird, lehrt mir das Verhalten des Briten bei Lastwechsel. Schon in der ersten Kurve kommt mir der Gedanke, hat das Ding nicht 2.245 Kilogramm? Beim Einlenken sind die zwei Tonnen jedenfalls nicht bemerkbar. Kein behäbiges hinterher schwimmen, der DBX ist flink und lässt sich

kontrolliert in die Kurven schmeißen. Einig beim Bremsen verzögerte sich der Bremsweg durch das Gewicht deutlich, was auch verständlich ist. Unsicherheit? Trotzdem Fehl-anzeige.

Wie bei dem Fahrsicherheitstraining für den Führerschein schicken uns die Instrukto-ren zum Slalom um kleine Hütchen. Auch hier saht der DBX707 eine 10/10 bei der Hal-tungsnote ab. Nachdem wir auch diese Übung (mehr oder weniger) alle erfolgreich meisterten und sich die Instrukto-ren sicher waren, dass jeder den Führerschein länger als eine Woche besitzt, durften wir komplette Runden auf dem Bilster Berg drehen. Auf der ersten Geraden kommen meine Ohren in den Genuss des größten Pluspunkts des



Das „Satin Titanium Grey“ gibt dem Sport-SUV einen noch eleganteren Look, der Innenraum lehnt sich mehr an die sportliche Seite.

Sport-SUVs, der Vierliter V8 Twin-Turbo Motor. Schon beim Starten macht sich das Knurren bemerkbar, umso mehr, wenn man per Knopfdruck die Auspuffklappe öffnet. Aber erst bei steigender Drehzahl und höherer Geschwindigkeit entfaltet sich die Soundkulisse vollkommen und ermöglichte es dem DBX707 sein wahres Gesicht zu zeigen. Das eines Agenten auf entschlossener Mission. Gehen wir mal auf die Fakten des, selbst ernannten, schnellsten SUVs der Welt ein. 707 PS und 900 Nm sind für die 3,3 Sekunden Beschleunigung von 0 auf 100 verantwortlich. Das lässt selbst die Konkurrenz wie Mercedes-AMG GLS oder Lamborghini Urus alt aussehen. Das Automatikgetriebe mit nasslaufender Kupplung flickt spielend leicht durch die 9 Gänge und reagiert auch flott auf den Input der Schaltwippen, bei denen es aber praktischer wäre wenn sie nicht star an der Lenksäule montiert wären. Zum Schalten in schnellen Kurven nachgreifen zu müssen ist alles andere als sportlich. Apropos sportlich: Der DBX verfügt über 4 Modi, die vom komfortablen GT Modus, bis hin zum Sport-Plus-Modus

reichen. Worauf der Drehknopf bei unseren Testfahrten gestellt war, muss denke ich nicht erklärt werden.

Nach dem Testtag muss ich dem DBX707 ein gemischtes Resümee geben. Er ist ein vorherragender Sportwagen in luxuriöser SUV Silhouette. Ein brachialer Motor gebündelt mit einem agilen Handling, für welches der schwere Brite eigentlich keine Berechtigung hat. Auch die Sportsitze sind passend für einen Aston Martin - gemütlich und luxuriös. Allerdings hätte sich die gehobene Klasse innen mehr ausbreiten können, besonders für den Preispunkt. Der Startknopf und die Schalter für Parken, Retour, Neutral und Drive in der Mitte des Armaturenbretts sind praktisch schon Markenzeichen von Aston Martin, benutzerfreundlich sieht jedoch anders aus. Den Touchcontroller in die Mittelkonsole so zu setzen, dass man bei jeder Verstellung der Modi ankommt, ist ebenfalls durch die Quality Control geschlüpft. Aber das sind Kleinigkeiten. Viel wichtiger: Der Martini ist nach der Fahrt definitiv geschüttelt. ■

ASTON MARTIN DBX707

- Antrieb:** Reihenachtzylinder Ottomotor mit Turboaufladung
- Max. Leistung:** 520 kW/ 707 PS bei 6.000 U/min
- Max. Drehmoment:** 200 Nm bei 2.900-3.500 U/min
- Fahrlleist.:** 0-100 km/h in 3,3 sec, V-max: 310 km/h
- Kraftübertrag.:** Allradantrieb, 9-Gang-Automatik
- L/B/H in mm:** 4.547/ 1.784/ 1.632
- Leergewicht in kg:** 2.245
- WLTP-Verbrauch auf 100 km in L:** 14,2
- Basispreis:** ab EUR 14.990,- inkl. MwSt und NoVA

