



WIR FEIERN ...



BAD HOMBURG V.D.H.





Diese Broschüre erscheint in limitierter Auflage.



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM



... 100 JAHRE ASTON MARTIN!

Schon seit geraumer Zeit beschäftigte uns die Idee, eine Aston Martin Ausstellung mit dem Thema James Bond 007 zu verbinden. Die Idee war vielversprechend, denn solch eine Ausstellung würde uns eine große Besucherschar bescheren.

Nur: Wie wird das Konzept? Woher nehmen wir die Exponate? Schwerwiegende Probleme, die es zu lösen galt. Alleine schon deswegen, weil Aston Martin ja immer nur kleine Stückzahlen von hochpreisigen Fahrzeugen hergestellt hat, die nicht an jeder Straßenecke zu finden sein würden.



Den hervorragend restaurierten David Brown Traktor vom Typ 770 fanden wir nach einigem Suchen in Luxemburg bei dem bekannten Traktoren-Sammler Nico Roeder.

Da aber diese Ausstellung mittlerweile schon die zehnte in der CENTRAL GARAGE – Automobilmuseum ist, verfügen die „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ inzwischen über entsprechende Erfahrung und ein gutes Netzwerk. Beides ist in solchem Fall äußerst hilfreich.

Das Thema „100 Jahre Aston Martin“ war schnell gefunden und der langjährige, frühere Präsident des ASTON MARTIN OWNERS CLUB, German Section und Vizepräsident des Aston Martin Owners Club Ltd., England, **Dr. Manfred Schlick** aus Bad Homburg, hat uns dankenswerterweise mit dem Konzept geholfen. Der Überblick über die Modellgeschichte anhand von aus-gesuchten Fahrzeugen entstammt seinen Ideen und er hat uns den Kontakt zu den Besitzern der Autos verschafft und dort die Türen geöffnet.

Aston Martin Lagonda of Europe GmbH hat uns die „History Wall“ geliehen, auf der die Modellgeschichte der Marke sehr gut nachvollziehbar dargestellt ist. Auch das Schnittmodell des aktuellen „Rapide S“ stammt hierher.

Michael Schäfer, Fachjournalist und Buchautor einiger le-senswerter Bücher zum Thema, hat die erklärenden Texte und zahlreiche Fotos beige-steuert.

Die gezeigten Modelle von Aston Martin-Fahrzeugen, die nicht im Original gezeigt werden konnten, entstammen der privaten Sammlung von **Peter Herbold**, der sein Geschäft „Homburgmodell“ in der CENTRAL GARAGE betreibt.



Die Filmplakate, Modelle der James Bond Fahrzeuge und die Requisiten aus den James Bond Filmen, steuerte der Sammler **Dr. Siegfried Tesche**, Filmjournalist aus Hannover, bei.

Und – last but not least – der älteste noch existierende Aston Martin A3 wurde uns vom **Aston Martin Heritage Trust** in England zur Verfügung gestellt.

Allen Leihgebern danken wir ebenso herzlich wie den zahl-reichen Helfern und Unterstützern. Wir hoffen, dass Sie an unserer Darstellung ebenso Gefallen finden, wie die zahl-reichen Besucher der Ausstellung, die durch ihre Spenden anstelle von Eintrittsgeldern das „Haus Mühlberg“ (Hilfe für Wohnsitzlose) in Bad Homburg unterstützen.

Bad Homburg, im Februar 2015,

Dieter Dressel



MIT HOREX FING ALLES AN

Schönheit in Lack und Chrom, Leidenschaft für Technik, Faszination automobiler Historie. Die Freude an schönen, alten Kraftfahrzeugen steht im Mittelpunkt unseres Muse-ums. Die Industriearchitektur der beginnenden 1990er Jahre bildet die spannungsvolle Kulisse der wechselnden Ausstellungen.



Die originalen Kostbarkeiten – Einzelstücke oder komplette Sammlungen – kommen aus dem Besitz von privaten und öffentlichen Leihgebern. Die Modelle stammen ebenfalls aus Privatbesitz oder von Peter Herbold. Anstelle eines Eintrittsgeldes freuen wir uns immer über eine Spende für einen guten Zweck.

VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN!





BAD HOMBURG UND ASTON MARTIN

Der Bad Homburger Dr. Manfred Schlick schildert im folgenden, wie es zu der Verbindung von Bad Homburg mit Aston Martin kam:

»Wir schrieben das Jahr 1977, als ich meinen ersten Aston Martin erwarb, einen klassischen englischen Roadster vom Typ „Le Mans“, Baujahr 1933. Mit diesem Wagen nahm ich in den folgenden Jahren im In- und Ausland regelmäßig an Oldtimer-Rennen und -Rallies teil, häufig begleitet von meiner Ehefrau Dr. Birgt Schlick.«

Wenn ich mich außerhalb dieser Aktivitäten mit Markenkollegen treffen wollte, musste ich in die europäischen Nachbarländer reisen; denn in Deutschland gab es zu jener Zeit noch keinen Club für die Freunde dieser Automarke.

1981 – DER ANFANG

Das war nicht optimal. Deshalb veranstaltete ich in meiner Heimatstadt vom 11. bis 13. September 1981 das erste Wochenendtreffen für die in der Bundesrepublik Deutschland lebenden Aston Martin Besitzer. In den Jahren 1982 und 1983 folgten zwei weitere, privat ausgerichtete Treffen dieser Art, das eine in der Nähe von Eschwege, das andere auf Schloss Langenburg. Danach gründete ich nach Absprache mit dem englischen Aston Martin Owners Club Ltd. am 10. Dezember 1983 die Deutsche Sektion, deren Präsident ich bis zum Jahre 1990 war. Die German Section hat heute rund 260 Mitglieder und führt jährlich vier Wochenendveranstaltungen durch.

In Bad Homburg gibt es inzwischen etliche Fahrzeuge der Marke Aston Martin, alte und junge.«



1981: am TEVES-Testgelände



1985: GOODYEAR-Teststrecke



1987: Auf Schloß Heinsheim



1998: Gänseessen!



2000: Elmau/Oberbayern



2003: Spiez/Schweiz

DIE FAHRZEUGE IM ÜBERBLICK



DAVID BROWN DB 770 SELECTAMATIC

(1965-1970)

DAS BESONDERE:

In das Großherzogtum Luxemburg wurden einst nur vier DB770 in „*Hunting Pink*“ geliefert – einer davon an den Cousin des Besitzers des hier ausgestellten Traktors. Für ihn – damals noch ein kleiner Junge – war der DB eine Sensation, denn er gehörte zu den schnellsten Schlepfern im Dorf.

Diese Kindheitserinnerung ließ ihn nicht mehr los, so wollte er im Erwachsenenalter einen roten DB 770 für sich finden. Dies war nicht einfach – es sollte 15 Jahre dauern. Es wurden zwar über 12000 von diesem Modell gebaut, aber nur 9 Monate lang rund 1800 in „*Hunting Pink*“. Danach erhielten die David-Brown-Traktoren ein weißes Lackkleid.



ASTON MARTIN A3

(1921)

DAS BESONDERE:

Der Aston Martin Heritage Trust (AMHT) hatte das Glück, den Wagen im Jahr 2002 auf einer Auktion für sich erwerben zu können. Das Fahrzeug sah schlimm aus. Danach wurde A3, soweit irgend möglich, wieder in jenen Zustand zurückversetzt, wie er 1923 von „Bamford & Martin“ verkauft worden war. Noch verwendbare Teile wurden überarbeitet, aber optisch nicht überrestauriert.

Selbst die neu eingesetzten Messingverschraubungen wurden durch eine vorherige Spezialbehandlung in einem Wäschetrockner in einen „used look“ gebracht. Ziel war es, den Wagen in seiner Gesamtheit wie ein liebevoll gepflegtes Fahrzeug aus den 20er Jahren aussehen zu lassen, und das bis ins kleinste Detail.



ASTON MARTIN INTERNATIONAL

(1930)

DAS BESONDERE:

Dieser International war „Showcar“ Aston Martins auf der Olympia-Ausstellung 1930 in London. Seit dieser Zeit sind rund 7 Vorbesitzer bekannt. Er trägt noch immer Originalteile wie Motor, Getriebe, Differential, Achsen und Magnetzündung in sich. Auch das originale Handbuch und Zulassungspapier existieren noch.

Die letzte Restauration inkl. Lackierung erfolgte 1979 bis 1981 beim Aston-Vorkriegs-spezialisten „Ecurie Bertelli“ in England. Der Wagen wurde mehrfach von der BBC für Automobilreportagen verwendet und ist in der Literatur häufig mit seiner Original-Zulassung JO 666 zu finden.



ASTON MARTIN LE MANS

(1933)

DAS BESONDERE:

Dieser Le Mans wurde in der für die damalige Zeit eher ungewöhnlichen Farbe „Ice Blue“ an seinen englischen Besteller ausgeliefert. 34 Jahre waren sie sich treu, dann trennten sich ihre Wege.

Von 1951 bis 2010 nahm der Aston im In- und Ausland regelmäßig an Rennen, Rallyes und touristischen Ausfahrten teil. So ging er z.B. 1951 beim 24-Stunden Rennen in Bol d'Or/Frankreich an den Start, 1980 bis 1985 jährlich in Silverstone und 1985 bei der Rallye Monte Carlo für Historische Fahrzeuge. Sein heutiger Eigentümer besitzt das Fahrzeug seit 1977.



ASTON MARTIN MARK II

(1934)

DAS BESONDERE:

Als „Le Mans Mark II“, oder schlicht als „Mark II“, wurde der neue Aston im Frühjahr 1934 präsentiert. Die Presse war es, die dem Mark II die Umschreibung eines „Vollblut-Sportwagen“ gab.

Das Modell (mit kurzem Radstand) der Ausstellung wurde 1934 an einen Kaufhaus-Besitzer in Schottland ausgeliefert, der ihn höchstpersönlich vom Werk in Feltham bei London abholte. Irgendwann während oder nach dem Zweiten Weltkrieg gelangte er vermutlich durch einen amerikanischen Offizier in die USA. In den folgenden Jahren konnte er als einer der authentischsten Mark II erhalten werden.



ASTON MARTIN DB2 SPORTS SALOON

(1950)

DAS BESONDERE:

Im Jahre 1947 hatte David Brown, Hersteller von Traktoren und Getrieben, Aston Martin gekauft. Er setzte die Tradition, vorwiegend sportliche Autos zu bauen, fort. Dieser DB2 ist einer von drei Werkswagen, die Aston Martin für die 24-Stunden von Le Mans 1950 ins Rennen schickte. „VMF 64“ belegte am Ende den 5. Gesamtplatz und errang den Sieg in der 3-Liter-Klasse.

Im Folgejahr wurde er, mit neuem Frontdesign, in Le Mans sogar dritter und siegte erneut in seiner Klasse. (Der gelb eingefärbte Kühlergrill half dabei dem Boxenteam schon von weitem zu erkennen, um welchen Werkswagen es sich handelt.) Dies war genug Grund für einen stolzen Brown, eine Anzeigenkampagne zu starten, die auf den Rennerfolg – und seine Firmen – hinwies.



ASTON MARTIN 2/4 MK I SALOON

(1954)

DAS BESONDERE:

Dieser DB 2/4 MK I Saloon von 1954 wurde von seinem heutigen Besitzer 1989 gekauft. Er ließ ihn nachfolgend so restaurieren, dass er pünktlich zu seiner Hochzeit im Juni 2006 einsatzbereit war.

Zur Erleichterung von Reparaturen wurde der Wagen bewußt schwarz lackiert. Es gibt eine zusätzliche Sicherungsdose, eine Abschleppöse vorn, die Fensterheber stammen von einem BMW V8, außerdem wurden ein Edelstahl-Doppelrohrauspuff und Stahlgürtelreifen montiert. Dafür wurde auch die Reserveradmulde vergrößert. Alles andere ist soweit original.



ASTON MARTIN DB 2/4 MK I SALOON (3-LITRE)

(1954)

DAS BESONDERE:

Dieser DB2/4 mit 3-Liter-Maschine hat ein äußerst bewegtes Leben hinter sich. Und ja, der Meilenstand von 464.000 ist korrekt! Im Jahre 2000 nahm der Aston unter seinem damaligen Besitzer an der „Classic Rally Around the World in 80 Days“ teil, die ihn durch 22 Länder auf 4 Kontinenten führte (*Das Buch „Driving Ambition – an Adventure of a Lifetime“ erzählt von diesem Unterfangen*). Sage und schreibe 16 Vorbesitzer sind lückenlos dokumentiert. Darunter befinden sich alleine fünf amerikanische Offiziere der US-Air-Force, die das Fahrzeug während ihrer Stationierung auf einem englischen Fliegerhorst besessen haben. Seit 2011 gehört der Aston seinem heutigen Besitzer.



ASTON MARTIN DB MARK III SALOON

(1958)

DAS BESONDERE:

Dieser DB Mark III wurde 1958 in die USA geliefert, wohin auch knapp Zweidrittel der Gesamtproduktion verschifft wurden. In ziemlich desolatem Zustand kam der Wagen schließlich zurück nach Europa, wo er komplett restauriert wurde.

Für das Buch „Aston Martin“ lichtete der Fotograf Rainer Schlegelmilch den DB Mark III ab. Einzug fanden aber auch Aufnahmen von der Restaurierung, die den Aufstieg eines „Phoenix aus der Asche“ zeigen, bis sich der Aston in dem Zustand präsentierte, wie Sie sich an ihm heute erfreuen können.



ASTON MARTIN DB 4

(1961)

DAS BESONDERE:

Zum Zeitpunkt seiner Enthüllung im Oktober 1958 war der DB4 nicht nur der schnellste, sondern auch der teuerste Seriensportwagen der Welt. Für viele war er aber auch der schönste. Auffallend waren die durch die „Superleggera“-Bauweise extrem dünnen Dachsäulen, was dem ganzen Wagen eine grazile Leichtigkeit verlieh.

Erstbesitzer dieses „Series 3“ DB4 war Madame Cartier aus Genf/Schweiz. Der gegenwärtige Besitzer erwarb das Fahrzeug 1983. Mit ihm nahm er seitdem an zahlreichen Rallyes und touristischen Ausfahrten im In- und Ausland teil.



ASTON MARTIN DB5 SALOON

(1964)

DAS BESONDERE:

Diesen DB5 streifte tatsächlich ein Hauch von James Bond: 007-Darsteller Daniel Craig pilotierte ihn 2013 über den Nürburgring, 2012 schmückte der Wagen die Deutschland-Premiere von „Skyfall“ in Berlin.

Erstzugelassen wurde er am 25.3.64 im Schweizer Kanton Bern, nachdem er als „Showcar“ auf dem Stand Aston Martins beim Genfer Autosalon 1963 seinen Dienst versah. Er verblieb bei den Eidgenossen, bis er dort von seinem heutigen Besitzer 1998 auf einer Auktion ersteigert wurde.



ASTON MARTIN DB5 CONVERTIBLE

(1965)

DAS BESONDERE:

Gekauft wurde dieses Convertible von seinem heutigen Besitzer im April 1983 bei einem Autohändler in Manchester. Zu diesem Zeitpunkt hatte der DB5 erst 34.000 Meilen auf dem Tacho, was eine Nutzung als reines „Schönwetterauto“ vermuten lässt.

Es handelt sich dabei um das vorletzte DB5 Convertible, welches 1965 Newport Pagnell verlassen hat. Bis heute ist der Wagen rund 80.000 Km gelaufen und befindet sich – bis auf eine Erneuerung der Lackierung – im Originalzustand.



ASTON MARTIN DB6 SALOON

(1969)

DAS BESONDERE:

Als der DB6 1965 den DB5 ablöste, fiel das Echo darauf recht zwiespältig aus. Überwiegend an der Heckgestaltung schieden sich die Geister. Mit dem Kamm-Heck bot der DB6 einen besseren Strömungsverlauf, der ihn schneller als den DB5 machte, obwohl er mehr als dieser wog. Der DB6 erhielt als erster Aston Martin überhaupt ab 1966 eine Servolenkung – zunächst gegen Zuzahlung, dann serienmäßig. Durch den verlängerten Radstand, die modifizierte Hinterachsaufhängung und das erhöhte Dach wurden die Mitfahrer auf den Rücksitzen des DB6 mit mehr Platz verwöhnt.



ASTON MARTIN DBS

(1969)

DAS BESONDERE:

Mit dem DBS begann alleine schon stilistisch ein neues Zeitalter bei Aston Martin. In Anlehnung an die großen italienischen und amerikanischen „Fastback“-GTs wurde die äußere Erscheinung des DBS entworfen.

Neben einen DB6 gestellt, wird offensichtlich, wie gewaltig der neue Aston wurde. Am deutlichsten zeigte sich dies an seiner Breite von über 1,80 Meter, was in erster Linie auf seine eigentlich zugedachten Motorisierung mit einem breit bauenden V8 zurückzuführen war.



ASTON MARTIN V8 SALOON/COUPE

(1974)

DAS BESONDERE:

Wie der DBS, so wurde auch der V8 nach Übernahme Aston Martins durch die Company Developments 1972 modernisiert und mit Retuschen aus dem Windkanal versehen. Mit diesen Änderungen wirkte die Karosserie zeitgemäßer und etwas leichter, besaß mehr Spannung und eine zusätzliche Prise Aggressivität, die der DBS-Karosserie gefehlt hatte. Dieses Grunddesign behielten alle V8-Modelle bis zu deren Produktionseinstellung im Jahre 1989 bei.



ASTON MARTIN V8 VOLANTE

(1985)

DAS BESONDERE:

Nach Einstellung des DB6 Mk.2 Volante im Jahre 1970 wurde der Ruf der Kunden (und des US-Importeurs) nach einem neuen Aston Martin Volante immer lauter. Im Juni 1978 war der Prototyp des neuen, auf dem verstärkten Chassis des V8 Saloon basierenden V8 Volante (Series 1, wie hier zu sehen) fahrbereit. Im Anschluss orderte der US-Importeur die gesamte Jahresproduktion 1978. Für „The Living Daylights – Der Hauch des Todes“ (1987) stellte der damalige Geschäftsführer und Mitinhaber Aston Martins, Victor Gauntlett, seinen eigenen Volante zur Verfügung – unter der Voraussetzung, dass er bei keinen Stunts eingesetzt wird.



ASTON MARTIN LAGONDA V8

(1983)

DAS BESONDERE:

Der hier ausgestellte Lagonda „Series 2“ wurde zwar 1983 von einem Scheich aus dem Oman gekauft, vorerst blieb der Wagen aber in Europa. Genauer gesagt in Paris, wo der Scheich ein Appartement besaß. Dies erklärt auch die gelben Hauptscheinwerfer.

Schließlich gelangte der Lagonda in den Oman, wurde aber kaum noch bewegt, was der originale Kilometerstand von 8000 km und die noch immer montierten Reifen der Erstauslieferung beweisen. Nach Jahren des Stillstands kam der Wagen 2012 über einen niederländischen Händler nach Deutschland und in die Hände des heutigen Besitzers.



ASTON MARTIN DB7 VANTAGE

(2001)

DAS BESONDERE:

Als der DB7 im Jahre 1993 auf den Markt kam, entwickelte er sich zu einem Hit! Er erschloss neue Käuferschichten, füllte die Auftragsbücher und erwies sich rückblickend als Retter Aston Martins. Mit einer Motorleistung von 335 PS aus nur 6 Zylindern übertraf er sogar den Achtzylinder des Virage. Das Interieur wurde bewusst mehr in Richtung Sportlichkeit gerückt, womit man auch die sparsame Verwendung von Holz begründete. Außer dem Markenzeichen auf Bug und Heck hatte der DB7 absolut keine Gemeinsamkeiten mit den V8-Modellen aus Newport Pagnell. Er wurde auch nicht mehr dort, sondern in Bloxham gefertigt



ASTON MARTIN DB AR1

(2003)

DAS BESONDERE:

AR steht für „American Roadster“. Diese Modellreihe wurde vornehmlich für den amerikanischen Markt produziert und dort in erster Linie für die sonnenverwöhnten Südstaaten. Deshalb verfügt der AR auch über keinerlei Verdeck. Bei dem Fahrzeug vor Ihnen handelt es sich um die Nr. 94 von 100 gebauten DB AR1.

2011 von seinem heutigen Besitzer bei einem deutschen Händler erworben, zeigt der Meilenzähler fast jungfräuliche 3600 Meilen an. Damit ist zumindest der Motor ausreichend eingefahren.



ASTON MARTIN DB9 VOLANTE

(2005)

DAS BESONDERE:

Auf der IAA 2003 fand das Debüt des DB7-Vantage-Nachfolgers statt. Es war kein DB8 sondern – um den Entwicklungsvorsprung auch per Modellbezeichnung zu verdeutlichen und keinen Achtzylinder-Motor vermuten zu lassen – der DB9, Aston Martins erstes Serienfahrzeug aus dem neu errichteten Werk in Gaydon. Wie aus dem Vollen gefräst, mit einem Minimum an Spalten und Fugen trat der DB9 wie ein gebügelter Vanquish auf.



ASTON MARTIN V8 VANTAGE N400

(2008)

DAS BESONDERE:

Der N400 wurde als limitiertes Sondermodell 2007 aufgelegt, um den Erfolg beim 24-Stunden Rennen des ADAC auf dem Nürburgring im selben Jahr gebührend zu feiern. Damals schaffte es der schnellste teilnehmende Renn-Vantage V8, den Nürburgring in 8 Minuten zu umrunden, was 480 Sekunden entspricht. Und auf genau diese Anzahl wurde der „N400“ begrenzt = 240 Coupés und 240 Roadster. Die straßentaugliche Variante erhielt gegenüber den Serienmodellen einen leicht getunten Motor und ein sportlich abgestimmtes, härteres Fahrwerk mit speziell gestalteten Felgen.



Das ausgestellte Fahrzeug nahm 2013 an der Einführungsrunde des 24-Stundenrennens auf dem Nürburgring sowie an der Sternfahrt „Rally to London“ (100 verschiedene Astons aus ganz Europa) teil, um das vom Werk ausgegebene Jubiläum „100 Jahre Aston Martin“ zu feiern.

ASTON MARTIN DBS

(2012)

DAS BESONDERE:

Als „*DBS Ultimate Edition*“ bot Aston Martin zum Auslaufen der DBS-Produktion 2012 eine auf 100 Exemplare limitierte Sonderedition an, bestehend aus 50 Volante und 50 Coupés. Dies ist die Nummer 31 der Volante-Hälfte.

Diese Edition zeichnete sich durch die weitgehende Abwesenheit von Farbe aus: Silber, Schwarz und Grau waren die vorherrschenden Töne. Die Bremssättel konnten jedoch in gelb oder rot geordert werden. Jeder „Ultimate“-DBS erhielt eine Plakette mit 3D-Effekt auf dem Schweller montiert, auf dem dessen Seriennummer eingraviert war.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

Central Garage Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

REDAKTION:

Dieter Dressel, Mathias Roy, Dr. Manfred Schlick, Dr. Christian Zschocke

BILDER:

Die Leihgeber, Karl-Ludwig Eisner, Mathias Roy, Michael Schäfer, Rainer W. Schlegelmilch

TEXTE:

Dieter Dressel, Michael Schäfer, Dr. Manfred Schlick

GESTALTUNG:

Mathias Roy

HERSTELLER:

flyeralarm, Würzburg





CENTRAL-GARAGE AUTOMUSEUM • BAD HOMBURG v.d.H.

Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad-Homburg v.d.H.

Telefon: 06172-597-6057 • **E-Mail:** info@central-garage.de

www.central-garage.de

Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung.