



HET VERHAAL VAN
ASTON MARTIN

EEN ODE AAN HET
LEGENDARISCHE MERK ASTON MARTIN

PETER TOMALIN



HET VERHAAL VAN ASTON MARTIN

EEN ODE AAN HET
LEGENDARISCHE MERK ASTON MARTIN

PETER TOMALIN

KOSM•S

Kosmos Uitgevers, Utrecht/Antwerpen



INHOUD

HOE HET BEGON.....	6
HET DB-TIJDPERK.....	24
ROERIGE TIJDEN.....	44
FORD SCHIET TE HULP.....	62
EEN FRISSE START.....	78
FAST FORWARD.....	98
LE MANS EN DE FORMULE 1.....	122
DE ASTONS VAN 007.....	144
REGISTER.....	156
VERANTWOORDING.....	160

HOE HET
BEGON





BAMFORD & MARTIN

Een kersvers bedrijf, opgericht door twee visionaire autoliefhebbers – auto's die in kleine oplage werden geproduceerd – een solide reputatie in de autosport waaraan continu werd gebouwd – de voortdurend wankelende financiële positie die leidde tot diverse wisselingen van eigenaar: dit waren de kenmerken van de beginjaren van Aston Martin.

Het was – ironisch genoeg – de gedeelde liefde voor de fietssport die de twee jonge Engelsmannen samenbracht die de allereerste Aston Martins zouden creëren. Al staande op de pedalen ontdekten Lionel Martin uit Old Etonian en zijn wielerkameraad Robert Bamford al gauw dat ze ook een passie deelden voor voertuigen op vier wielen. Op 15 januari 1913 richtten ze het bedrijf Bamford & Martin Ltd op, met als missie *'to deal in, manufacture and sell motor cars'*. Dit deden ze vanuit een kleine werkplaats in Henniker Mews, Kensington.

Bamford, een uit Essex afkomstige zoon van een kapelaan, was opgeleid tot ingenieur, maar Lionel was de echte drijvende kracht achter het jonge bedrijf. Lionel zag op 15 maart 1878 het levenslicht in een rijke familie van handelaars in porseleinaarde uit Cornwall. Op zijn dertiende ging hij naar Eton College, waar hij een voorliefde voor wielrennen ontwikkelde.

LINKS: Oprichters Lionel Martin (links) en Robert Bamford.

In 1902 verhuisde hij – met een Bachelors diploma van Oxford op zak – naar Londen, waar hij lid werd van de prestigieuze wielervereniging Bath Road Club. Hij vestigde verschillende records – zowel op de fiets als op driewielers – met als hoogtepunt het driewielersrecord van Land's End naar Londen, in een uitzonderlijke tijd van 22 uur, 16 minuten en 16 seconden, iets wat met name opmerkelijk was doordat het die dag sneeuwde! Via die wielersclub leerde hij Robert Bamford kennen.

De oprichting van Bamford & Martin in januari 1913 was natuurlijk maar een zakelijke formaliteit – het was de aftrap voor écht interessante zaken. Aanvankelijk specialiseerden ze zich in het afstellen van 10hp Singers, maar later dat jaar begonnen ze te werken aan een eigen auto, voortgedreven door de ambitie om een ‘snelle toerwagen van Britse makelij...’ te vervaardigen ‘gebouwd volgens de hoge standaarden zoals die worden gevraagd door een selecte, maar uiterst kritische categorie automobilisten’.

Martin, de meest geoefende coureur van de twee, reed geregeld mee in races en heuvelklims. Hij was al snel regelmatig op pad om het eerste prototype te testen. Deze wagen werd vaak aangeduid als ‘de hybride’, omdat de motor weliswaar nieuw was, maar het chassis afkomstig was van een Isotta Fraschini uit 1908.

De naam die ze voor hun auto hadden bedacht was Aston-Martin – waarbij het ‘Aston’-gedeelte een idee was van Lionels vrouw, Kate Martin, naar aanleiding van Lionels vroege wedstrijdsuccessen op de Aston Hillclimb in Buckinghamshire. En de meesterzet was natuurlijk dat hun auto's daardoor op alfabetisch gesorteerde lijsten vaak bovenaan zouden verschijnen.

Een artikel in *The Light Car and Cyclecar* van 19 oktober 1913 had als kop ‘Mr Lionel Martin to Produce a Light Car’. Het begeleidende verhaal was als volgt:

‘Hij wil graag een auto produceren die van hoge klasse is, met een semi-sportief karakter. Met zijn ruime ervaring in trials zouden eigenschappen als snelheid, stabiliteit, betrouwbaarheid en heuvelklimmen moeten overheersen.

De onderdelen van de auto, die bekend zal staan als de Aston-Martin, worden gemaakt door de beste fabrieken van het land, en hoewel het voertuig pas over enkele maanden klaar zal zijn, test de heer Martin momenteel de motor, die speciaal voor hem is vervaardigd door de mensen van Coventry-Simplex....

We hadden onlangs het voorrecht om hem te vergezellen op een van zijn 100-mijl hogesnelheidstests. De motor, met een inhoud van ongeveer 1400 cc, is op dit moment ingebouwd in een relatief zwaar en oud type Italiaanse raceauto, die echt extreem pittig over de weg trekt.'

Tussen deze testritten door ging Lionel op zondag 25 oktober 1914 met een kleine groep vooruitstrevende automobilisten op pad en vertrok in de hybride auto vanuit Londen naar Brighton, waarbij hij vergezeld werd door een journalist en een fotograaf van *The Light Car and Cyclecar*. Wat de naamloze fotograaf die dag vastlegde, waren – voor zover bekend – de eerste foto's van een auto die, toen hij de plaatselijke Cindertrack Hill opreed, werd

ONDER: De auto die bekendstond als 'de hybride', met een 1.4-litermotor die speciaal voor Bamford & Martin werd geproduceerd, hier op de staart getrapt op de Cindertrack Hill in Brighton, oktober 1914.



HET
DB-TIJDPERK





DE NAAM IS BROWN...

Na de strubbelingen van het interbellum brak een bloeiperiode aan. Onder leiding van de industrieel David Brown, die de ambitie had om het op te nemen tegen de Ferrari's van deze wereld – zowel in de showroom als op het circuit – ging Aston Martin zijn eerste gouden eeuw in.

Aston Martin overleefde de oorlog op militaire contracten, terwijl directeur Gordon Sutherland een indrukwekkende 160.000 km in de 'Atom' klokte. Omdat hij echter niet de middelen had om een geheel nieuw model te ontwikkelen, zette hij in 1946 een advertentie in *The Times* waarin hij een 'High Class Motor Business' te koop aanbod. Die advertentie werd opgemerkt door een industrieel uit het noorden des lands, met een voorliefde voor snelle auto's, veldsporten en mooie vrouwen. Zijn naam was David Brown.

Browns grootvader (ook David genaamd) had een bijzonder succesvolle tandwielmakerij opgericht, David Brown & Sons, waarvan het hoofdkantoor gevestigd was in Huddersfield, Yorkshire. De jonge David, geboren in 1904, zag zich al op jonge leeftijd ondergedompeld in het familiebedrijf – en in snelheid. Toen hij klaar was

LINKS: David Brown was een fervent jager en genoot van zowel dierlijke als mechanische paardenkrachten.

met zijn gymnasiumopleiding, ging hij als leerling-ingenieur in het bedrijf werken toen hij 17 jaar was.

Zijn vrije tijd besteedde hij aan motoren: hij reed en tuneerde ze en racete ermee – totdat zijn vader hem verbood om nog langer te racen. Na de motoren kwamen de auto's, want hij bouwde een aantal 'specials' en nam met een indrukwekkende vaardigheid deel aan heuvelklubs.

Toen werden de zaken op het werk serieus. In 1933, nadat hij grondig was ingewijd in het bedrijf, werd hij managing director en stond David Brown, nog geen 30 jaar, aan het hoofd van een organisatie die op haar hoogtepunt 17.000 mensen in dienst had. Onder zijn leiding breidde het bedrijf zijn activiteiten aanzienlijk uit, onder andere met de productie van tractoren, maar Browns grote liefde bleef liggen bij glamoureuze auto's.

De advertentie van Gordon Sutherland wekte dan ook zijn interesse. Wat navraag leerde Brown dat het bedrijf in kwestie Aston Martin was, en een paar dagen later bezocht hij het hoofdkantoor van het bedrijf in Feltham en reed hij in de Atom. Hij was niet bijzonder onder de indruk van de 2-liter drijfstangenmotor, maar hij was gecharmeerd van het rijgedrag en zag het potentieel in het onderstel en in de naam Aston Martin. De vraagprijs was £30.000, maar Brown, doorgewinterde onderhandelaar als hij was, ging er met een gestrekt been in en kocht in februari 1947 een meerderheidsbelang in Aston Martin voor £20.500 (nu zou dat iets meer dan £1 miljoen zijn).

Er werd al snel gewerkt aan de eerste van een nieuwe generatie Aston Martins, op het onderstel van de Atom, maar opgebouwd met Browns voorkeur voor een open carrosserie.

De bouw van een prototype begon in de hangars van het oude Hanworth Air Park in Feltham. Hoofdingenieur Claude Hill en topcoureur Jock Horsfall hadden de leiding over de ontwikkelingstaken.

St John 'Jock' Horsfall was een van de kleurrijkere personages in het verhaal van Aston Martin. Hij was een succesvol en zeer begenadigd autocoureur in de jaren dertig en het duurde dan ook

LE MANS EN DE
FORMULE 1





HET RACELEVEN

Al vanaf het allereerste begin was Aston Martin onlosmakelijk verbonden met de autosport – en die nauwe band is er nog steeds, zowel met hun sportwagens als in de Formule 1. Een aantal hoogtepunten uit AML's carrière zaten in de endurances, en wel op één circuit in het bijzonder.

Vanaf het begin in 1913 was de *raison d'être* van Aston Martin het bouwen van snelle, hoogwaardige sportauto's, die konden concurreren in de autosport in handen van zowel professionals als amateurs. Bamford en Martin stonden weliswaar aan de wieg van dit concept, maar het waren William Renwick en 'Bert' Bertelli die het eind jaren twintig en begin jaren dertig naar een ander niveau tilden.

In deze periode deden 24 fabrieksauto's, bekend als de 'teamauto's', mee aan nationale races op Brooklands en Donington en aan internationale evenementen, zoals de Ulster TT, Mille Miglia, Targa Abruzzo en – natuurlijk – Le Mans.

Tot de eerste successen in de Franse klassieker behoorden één klassemntsoverwinning en een algemene vijfde plaats in 1931, en nog een aantal klassemntsoverwinningen in 1932 en 1933. Hiermee werd de reputatie van Aston Martin gevestigd

LINKS: De oogstrelende DB3S won regelmatig races in de jaren vijftig.

ONDER: De DBR1 werd gebouwd met de uitdrukkelijke bedoeling om Le Mans te winnen. De exotische constructie omvatte een spaceframe-chassis en een overvloed aan lichtgewicht legeringen.

dat ze fraaie, robuuste en snelle auto's bouwden die bijna allemaal geschikt zijn voor wedstrijden.

Toen de teamauto's LM11, 12 en 14 in 1934 niet finishten op Le Mans, suggereerde Bertelli's vrouw Vera dat hun British Racing Green-lak misschien niet zo'n gelukkige kleur was, dus voor de TT werden de deelnemers Italiaans Racing Red gespoten in de hoop dat het tij zou keren. En het werkte. Ze finishten alle drie en wonnen de teamprijs, LM15 werd zesde in het overall klassement. Een maand later werd de particuliere variant getoond op Earl's Court, en om het recente succes in Noord-Ierland te weerspiegelen kreeg hij een nieuwe naam – de Ulster.

De Ulster zou dé definitieve Aston van de jaren voor de



Aston Martin maakt al meer dan 110 jaar de meest gewilde auto's ter wereld en is ongeëvenaard in luxe, stijl en prestaties.

Het verhaal van Aston Martin brengt de fascinerende erfenis van deze Britse legende in kaart. De visionaire Ulster uit het vooroorlogse tijdperk, de sublieme DB5 uit de jaren zestig en de ongelooflijke Valkyrie-hypercar van vandaag worden uitgebreid besproken. Evenals het succes van het merk Le Mans en het huidige F1-project, en natuurlijk de James Bond-connectie.

Met prachtige fotografie en meeslepende achtergrondverhalen viert dit boek de prachtige auto's van een van 's werelds exclusiefste fabrikanten.



**KOS
MOS**

NUR 462

Kosmos Uitgevers,
Utrecht/Antwerpen

www.kosmosuitgevers.nl