**Übersicht: Die fünf Aston Martin DBR1 – Merkmale, Renneinsatz und Verbleib bis heute**

DBR1/1 bis DBR1/4: Werkswagen bis 1959. DBR1/5: Privateinsatz (Whitehead)

„S“ = Sprintrennen. Auspuff bis 1959 auf der Fahrerseite (steuerbord), danach z.T. backbord aufgrund abweichender Motor-Variante (siehe unten)5

Formen A bis F – Erläuterungen auf Seite 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Merkmal | DBR1/1 | DBR1/2 | DBR1/3 | DBR1/4 | DBR1/5 |
| Formen (56-61) | A, B, D | B, C, D, F | B, C, D, E | C, D | B (1959) |
| Debut | Le Mans 07/56: DBR1/250 (2,5 Liter)Spa 05/57 (S): DBR1/300(S = Sprintrennen)  | Spa 05/57 (S) | Targa Florio 05/58 | Le Mans 06/59 | Goodwood 03/59 (S)Privateinsatz(Graham Whitehead) |
| WerkswagenMerkmale | Werkswagen 1956-5957/58: blauer Rand um FrontgrillStammpilot: Salvadori | Werkswagen 1957-5957/58: gelber Rand um FrontgrillStammpilot: Brooks | Werkswagen 1958-59Ohne farbigen Rand um FrontgrillStammpilot: Moss | Umbau aus DBR3/1 von 1958 (2 Einsätze 1958)1959 als DBR1: Le Mans, Tourist Trophy | Privateinsätze 1959 und 1960 |
| Siege (WM-Rennen) | Nürburgring 59 (Moss-Fairman) | Nürburgring 57Tourist Trophy 58Le Mans 59Tourist Trophy 59 | Nürburgring 58 (Moss-Brabham) | --- | --- |
| Letzter Werkseinsatz | Tourist Trophy 59:nur im Training | Tourist Trophy 59:Sieger | Tourist Trophy 59:Feuerunfall in der Box | Tourist Trophy 59:Platz 4 | Tourist Trophy 59:Rückzug des privaten DBR11  |
| Privateinsätze(WM-Rennen) | Verkauf 1961 an John Ogier (Essex Racing)Nürburgring 61,Nürburgring 62, Platz 4Auspuff backbord | Verkauf 1960 an Major Ian Baillie. Nürburgring 60, Le Mans 60, weitere Einsätze (S) 61, 62. 1963 neuer Besitzer David Ham, Einsätze (S) 1963/65 | Verkauf 1960 an Border Reivers Team, Lackierung in Dunkelblau.Nürburgring 60, Le Mans 60 (Platz 3), Le Mans 61. Verkauf 1963 | 1961 Ausleihe an John Ogier (Essex Racing) für Le Mans 61Auspuff backbord  | 59: Nürburgring, Le Mans, Tourist Trophy60: Nürburgring, danach Rennen (S) in Afrika1961 Verkauf Reg-Nr.: 900 BH (ab 1959)4 |
| Verbleib bis ca. 1990 | 1962 Verkauf an John Dawnay alias Viscount Downe. 1976 Restau-ration bei Geoffrey Marsh. Ab 1980 betreut von RS Williams2Reg-Nr.: 299 EXV 3 | ab 1965 in UK: Chris Stewart, Neil Corner, 1977 Geoffrey Marsh, 1980-1992 Setton Collection (Frankreich). Reg-Nr.: XSK 497 | Reg-Nr.: FSH 360Besitzer nach 1963: Charles Sgonina (UK), Bib Stillwell (Australien). Restauration bei Geoffrey Marsh, Rückkehr zur Form B. Danach Besitzer in Japan. | Ab 1962 für mehrere Jahre im National Motor Museum Beaulieu (UK), danach in britischem Privatbesitz |  |
| Verbleib ab 19906 | Ab 2000 Besitzer McCaw (USA), bis 20093. Weiterer Eigner bis 2017, Verkauf bei Auktion in Monterey (Sotheby´s) für 22,5 Mio. $ Auspuff backbord | Verkauf 1992 durch Talacrest, Eigner 2008: Harris Leventis. 2012 Verkauf durch Talacrest (John Collins) für 20 Mio. £  | 1994 Verkauf anDr. Frederick Simeone. Seitdem Teil der „Simeone Collection“ (Philadelphia, USA) | Reg-Nr.: NSK 6932012/2015: Besitzer Adrian Beecroft (UK)Auspuff backbord | Aktuell (2020) in deutschem Besitz: Wolfgang Friedrichs |

1 Rückzug zugunsten des später siegreichen Werkswagens, da die Boxen der beiden Werkswagen DBR1/2 und DBR1/3 durch den Brandschaden nicht mehr

 nutzbar waren.

2 Richard Stewart Williams LTD (Aston Martin Heritage Specialist)

3 Vater Bruce, Söhne John und Craig, Reg-Nr. vorübergehend auch: 296 RW.

4 vorübergehend auch: OPO 422

5 Auspuff-Führung - backbord oder steuerbord: Erläuterung im Text.

6 Die vier Fahrzeuge DBR1/1 bis DBR1/4 haben aktuell die etwas höhere „Le Mans“-Heckpartie (wie bei den Werkswagen in Goodwood 1959), der DBR1/5

 hat die „normale“ Heckpartie.

**Karosserieformen und Modelle in 1:43**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Form | Einsätze | Merkmale | Modelle in 1:43Diecast, Resincast Kleinserie, Bausätze |
| **A** | Le Mans 1956DBR1/250 | Höhere Linie der Kotflügel, höhere Kopfstütze (Fahrer), Kühlergrill nicht oval, Aston Martin Grün1 (=AMG) | --- | Prov. MoulageJade |
| **B** | Werkswagen1957/58 | Einsatz bis Nürburgring 1959: „normale“ FormAuspuff wie bei Form A seitlich steuerbord2, AMG | Matrix(Solido) | Prov. Moulage, Jade, SMTS, Modsport |
| **C** | WerkswagenLe Mans 1959 | Aero-Packet: Räder halb verkleidet, höheres Heck, aerodynamische Beifahrersitz-Abdeckung, Auspuff nach hinten geführt, AMG  | Spark, IXO, TopModel,Quartzo | Starter, Prov. Moulage, Heco, Jade, SMTS, Western Models |
| **D** | WerkswagenGoodwood 1959 | Räder frei, höheres „Le Mans-Heck“, mit Lufteinlass auf den hinteren Kotflügeln3, geändertes Frontgrill-Gitter, Auspuff steuerbord, Beifahrersitz-Abdeckung?3 AMG | --- | --- |
| **E** | Border ReiversLe Mans 60/61 | Hohe Frontscheibe, sehr hohes Heck, aerodyn. Beifahrersitz-Abdeckung, Auspuff steuerbord, schottisch-dunkelblau | Spark | Jade, Prov. Moulage, SMTS |
| **F** | Baillie TeamLe Mans 60/61 | Hohe Frontscheibe, höheres „Le Mans-Heck“ (wie Goodwood 1959), Beifahrersitz frei, Räder frei, Auspuff steuerbord, AMG | Spark | Jade |

1 AMG = Aston Martin Grün: „Almond Green“, ein mittleres helles Metallic Grün, eher ein grau-blauer Seeton als Seegrün

 (Quelle: Four Small Wheels 1990, dort werden alle Rennsport-Aston Martin Farben von Karosserie und Umrandung des Kühlergrills genannt.

2 Bei allen 1:43-Modellen mit seitlichem Auspuff-Austritt wird die Version der Werkswagen (Auspuffenden steuerbord, also in Fahrtrichtung rechts)

 übernommen. Die bei einigen späteren Fahrzeugen (Privateinsätze 1960/62, Fahrzeuge in Sammlungen oder Museen) geänderte Version mit

 Auspuff-Austritt backbord müsste man, z.B. bei Bausätzen, durch eigene Karosseriemodifikation herstellen.

3 Das etwas höhere „Le Mans-Heck“ (übernommen vom Le Mans-Einsatz 1959) ist an der kleineren und kürzeren Fahrer-Kopfstütze erkennbar. Diese

 reicht nicht mehr – wie in der „normalen“ Heckform – bis über die Klappe für den Tankverschluss, sondern endet davor. Der Baillie-Aston (Le Mans 1960)

 hat sehr wahrscheinlich die „Le Mans“-Heckform von Goodwood 1959 übernommen. Die Beifahrersitz-Abdeckung ist auf Fotos/Filmen von

 Goodwood 1959 z.T. vorhanden (z.B. beim Boxenstopp), z.T. fehlt sie (z.B. bei Zielankunft). Die Goodwood 1959-Variante ist nach meiner Kenntnis

 noch nicht als Modell produziert worden.