

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)
Werkswagen Merkmale	Werkswagen 1956-59 57/58: blauer Rand um Frontgrill Stammpilot: Salvadori	Werkswagen 1957-59 57/58: gelber Rand um Frontgrill Stammpilot: Brooks	Werkswagen 1958-59 Ohne farbigen Rand um Frontgrill Stammpilot: 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 57 Tourist Trophy 58 Le Mans 59 Tourist 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 DBR1 ¹
Privateinsätze (WM-Rennen)	Verkauf 1961 an John Ogier (Essex Racing) Nürburgring 61, Nürburgring 62, Platz 4 Auspuff 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. Ver- kauf 1963	1961 Ausleihe an John Ogier (Essex Racing) für Le Mans 61 Auspuff backbord	59: Nürburgring, Le Mans, Tourist Trophy 60: Nürburgring, danach Rennen (S) in Afrika 1961 Verkauf Reg-Nr.: 900 BH (ab 1959) ⁴

Verbleib bis ca. 1990	1962 Verkauf an John Dawnay alias Viscount Downe. 1976 Restauration bei Geoffrey Marsh. Ab 1980 betreut von RS Williams ² Reg-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 360 Besitzer 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 1990 ⁶	Ab 2000 Besitzer McCaw (USA), bis 2009 ³ . 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 an Dr. Frederick Simeone. Seitdem Teil der „Simeone Collection“ (Philadelphia, USA)	Reg-Nr.: NSK 693 2012/2015: 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 1:43	
			Diecast, Resincast	Kleinserie, Bausätze
A	Le Mans 1956 DBR1/250	Höhere Linie der Kotflügel, höhere Kopfstütze (Fahrer), Kühlergrill nicht oval, Aston Martin Grün ¹ (=AMG)	---	Prov. Moulage Jade
B	Werkswagen 1957/58	Einsatz bis Nürburgring 1959: „normale“ Form Auspuff wie bei Form A seitlich steuerbord ² , AMG	Matrix (Solido)	Prov. Moulage, Jade, SMTS, Modsport
C	Werkswagen Le 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	Werkswagen Goodwood 1959	Räder frei, höheres „Le Mans-Heck“, mit Lufteinlass auf den hinteren Kotflügeln ³ , geändertes Frontgrill-Gitter, Auspuff steuerbord, Beifahrersitz-Abdeckung? ³ AMG	---	---
E	Border Reivers Le Mans 60/61	Hohe Frontscheibe, sehr hohes Heck, aerodyn. Beifahrersitz- Abdeckung, Auspuff steuerbord, schottisch-dunkelblau	Spark	Jade, Prov. Moulage, SMTS
F	Baillie Team Le 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.