

ASTON MARTIN



LAGONDA



By Appointment to
Her Majesty The Queen of Wales
Walter Car Manufacturers and Repairs
Aston Martin Lagonda Limited
Gaydon, Warwick



Im Mai 1986 wurde Hauptwerk von Aston Martin Lagonda ein lang erwartetes.

Rechnergestütztes Bearbeitungszentrum im Werte von einer halben Million Pfund Sterling eingeführt, das jene Motorengüsse in noch

gleichmäßig höherer Qualität und wirtschaftlicher als zuvor gestaltet. Dies ist die letzte Ergänzung zu der computergesteuerten Drehmaschine und den Blechschneide- und Bearbeitungsmaschinen mit numerischer Steuerung, die Aston Martins Maschinenwerkstatt auf den neuesten Stand gebracht haben. Computer bei Aston Martin, dem Hersteller der letzten von Hand gebauten Wagen? Aber sicher.

Nur indem Aston Martin die modernsten technischen Hilfsmittel mit der überlieferten Erfahrung der Facharbeiter vereint, die die Wagen bauen, kann das Unternehmen noch in den 80er Jahren dem Motto seines Gründers, Lionel Martin, getreu bleiben:

'Ein Qualitätswagen mit hoher Leistung und gutem Aussehen. Ein Wagen für den anspruchsvollen Besitzer, der auf schnelles Reisen Wert legt.'

Selbst der handgebaute Aston Martin muß sich der Zeit anpassen. Freilich ist er noch immer ein vollblütiger Wagen, entworfen, entwickelt und gebaut, wie es nur ein Aston Martin sein kann. Die Automatisierung der Produktion beeinträchtigt die Individualität eines jeden Wagens nicht. Fast nie gleichen sich zwei Wagen, weil sie vom Temperament ihrer Besitzer geprägt sind; moderne technische Hilfsmittel haben sogar dazu beigetragen, die Konstruktion nach Maß zu verbessern.

Lionel Martin war der erste einer Reihe von Eigentümern des Unternehmens, von denen jeder von der Leidenschaft für Autos und einer alles überragenden Begeisterung über Aston Martins getrieben wurde. Vielleicht niemand so

sehr wie Sir David Brown, dessen Initialen DB eine der berühmtesten Wagenserie zierte, die je gebaut wurde.

Diese Begeisterung brachte zwanzig individuelle Typen von Aston Martin Rennwagen hervor. Totaler Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans und die Weltmeisterschaft für Sportwagen. Und einen leistungsstarken Grande Tourer, kompromißlos in Design, Technik und Verarbeitung.

Zugleich ein Wagen, der seinen Fahrer ständig mit wahrhaftig hervorragendem Fahrverhalten belohnt.

Aston Martin baut heute auf diese Tradition auf, und die heutigen Eigentümer sind genauso bestrebt, diese aufrechtzuerhalten, wie es Lionel Martin und Sir David Brown waren. Eine Tradition der Vortrefflichkeit in der Fertigungsqualität und der sorgfältig erarbeiteten Spezifikation.

Bei den gegenwärtigen Limousinen - Volante und Lagonda - ist die berühmte Leistung noch durch eine Kraftstoffeinspritzanlage erhöht worden, die von Herstellern von Grand-Prix-Wagen bevorzugt wird.

Der Vantage ist das Nonplusultra der Hochleistungs-Fahrzeuge, das klassische Vergasung für seine extra Stärke und Reaktionsfähigkeit beibehält.

Es ist ein außergewöhnlich vielseitiges Programm für ein Unternehmen, das derzeit gerade über 200 Wagen pro Jahr fertigt und über 70 Jahre brauchte, um 10.000 Wagen zu bauen.

Die Fertigung von außergewöhnlichen Wagen nimmt außergewöhnlich viel Zeit in Anspruch. Um die Facharbeiter an der Arbeit zu sehen, blättern Sie um. Um mit den Wagen vertraut zu werden, schauen Sie sich die Seiten der Broschüre an, auf denen die einzelnen Modelle beschrieben sind. ¶



Sechzehn Wochen, um einen Wagen zu bauen, wenn General Motors alle sechs Minuten einen produziert?

Der Unterschied besteht nicht nur im individuellen Können der Facharbeiter, die Ihren Aston Martin oder Lagonda bauen, nicht nur im Gegensatz von Massenproduktion zur Fertigung nach Maß. Er ist jedem letzten Detail der Technik, des Design und der Verarbeitung aufgeprägt.

Der Motor wird von einem Mann gebaut, dessen Name das glänzende Messingschild zierte, das an dieser Vollblutmaschine angebracht wird. Seien Sie versichert, daß sie mit geringfügiger Wartung zehntausende von Meilen überdauern wird.

Sie können ferner sicher sein, daß Sie einen Wagen besitzen werden, dessen Anziehungskraft und unbestrittenes Prestige zeitlos ist – einen Wagen, an dem Sie Freude haben werden wie an keinem anderen.

1. WOCHE

Bestes britisches Stahlblech liegt aufgestapelt in der Stanzwerkstatt. Mehr als 40 Bleche sind für den Bau Ihres Aston Martin erforderlich. Diese Bleche werden angerissen, geschnitten und in mehr als 400 Einzelteile geformt. Teils maschinell, teils von Hand.

2. WOCHE

Das Chassis nimmt Form an. Einzeteile werden zusammengeschweißt, gefeilt, und in ihren Aufspannvorrichtungen fertig bearbeitet. Von Hand natürlich.

Alubleche für die Karosserie werden von Hand geformt. Türen, Heckklappen und Motorhauben werden zwischen feinen Metallrädern gerollt; andere werden über Former gehämmert. Die Motorhaube allein entsteht in insgesamt 40 Arbeitsstunden.

Das Fahrgestell wird gegen Rost abgedichtet, und jedes angeschweißte Kastenprofil wird von innen nach außen hin mit Wachs überzogen, um Ihre Investition auf Jahre hinaus zu schützen.

3. WOCHE

Die Karosserieteile werden am Fahrgestell montiert. Die Teile werden einzeln angepaßt, um zu gewährleisten, daß bei einem Aston Martin niemals Füllmasse angewendet werden muß. In der Zwischenzeit hat die Arbeit in der Motorenwerkstatt begonnen.

Ein Motorenbauer wird bis zu 60 Stunden für den Bau Ihres Motors aufwenden; jeder kann nur 40 dieser Maschinen im Jahr bauen.

Nach vier Stunden auf dem Prüfstand erhält der Motor sein Messingschild mit dem Namen seines Schöpfers. Kolben und Pleuelwellen werden von den allerbesten Lieferanten von auswärts angeliefert.

Deren Arbeit wird untersucht, geprüft und nochmals geprüft. Kolben und Pleuelstangen werden einander angepaßt und auf das perfekte ausgeglichen.

Das Herz Ihres Aston Martins beginnt sich zu regen; es wird schlagen wie kein anderes.

4. UND 5. WOCHE

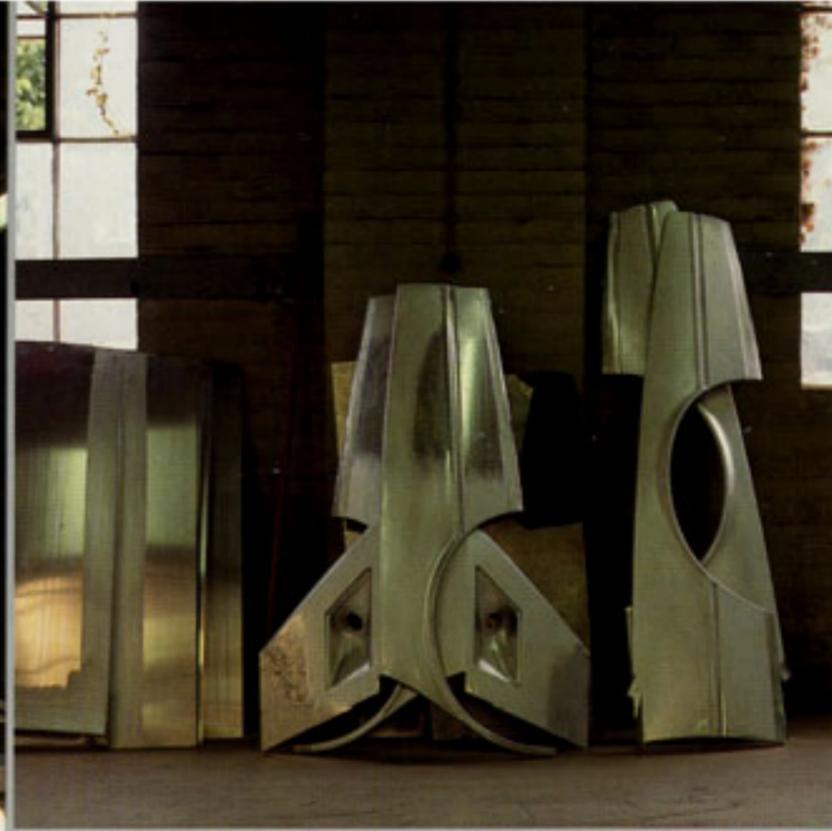
Jede Fläche und jeder Winkel wird mit Grundierung behandelt. Von Hand. Im Laufe der nächsten zehn Tage werden zehn Schichten Lack aufgetragen. Die ersten von zwanzig Schichten, mit denen Ihr Wagen gegen Witterungseinflüsse geschützt wird. Jede Schicht wird so glatt wie möglich poliert und vor dem Auftragen der nächsten gereinigt. Die Wahl der Farbe ist natürlich ganz Ihnen überlassen.

6. WOCHE

Fahrgestell und Karosserie bilden jetzt eine fertige Einheit.

Die Radaufhängung und Bremskreise folgen. Große, belüftete Scheiben sorgen dafür, daß ein Aston Martin sowohl die Kraft zum Bremsen als auch Leistungsstärke hat.

Nun werden Details wie Türschlösser und Instrumente eingebaut. Jeden Tag sieht Ihr Wagen ein bißchen mehr wie ein Aston Martin aus.



7. WOCHE

Der Motor ist fertig.

Mit eingebautem Getriebe hängt er an Ketten, und "Aston Martin Lagonda" wird in die Abdeckung der vier Nockenwellen gegossen.

Anderswo beschäftigt man sich mit der Innenausstattung. Das Conolly-Leder für Sitze, Türverkleidung und Steuerrad wird zugeschnitten und von Hand gesteppt.

Jedes Teil ist in der Farbe Ihrer Wahl.

8. WOCHE

Die Innenausstattung ist komplett und wird sorgfältig in Ihren Wagen eingebaut. Wie bei einem Puzzle paßt jedes Teil so perfekt zusammen wie ein Maßanzug.

9. WOCHE

Die erste Fahrprüfung unter normalen Bedingungen. Hat man das Gefühl, einen Aston Martin zu fahren, hört er sich an und läuft er wie ein Aston Martin?

Wenn der Testfahrer mit ihm fertig ist, dann besteht daran kein Zweifel, denn seine Augen, Ohren und sein Feingefühl lassen ihn den kleinsten Makel erkennen.

Nur noch sieben Wochen bis zu seiner Vollendung.

10. WOCHE

Jetzt wird jedes Stahlblechteil auf perfekte Form überprüft. Von Hand. Nur vollkommen glatte Bleche passieren.

11. UND 12. WOCHE

Während der nächsten zwei Wochen wird lackiert. Ihr Wagen erhält elf weitere Schichten außer den zehn, die bereits aufgetragen worden sind. Bei dem kleinsten Makel wird die Fläche erneut lackiert.

13. WOCHE

Die abschließenden zwei Fahrprüfungen finden statt.

Der Wagen ist jetzt in jeder Beziehung durch und durch ein Aston Martin. Im Werk vergewissern sich ausgebildete Fahrer, daß auch seine Fahrleistung seinem Namen Ehre macht. Noch drei Wochen Arbeit.

14. WOCHE

Ihr glänzender, neuer Aston Martin wird nun einer Kontrolle unterzogen. Innen sowie außen, von Stoßstange zu Stoßstange. Er wird erneut kontrolliert. Und noch einmal. Der Motor schlägt nicht ganz im richtigen Takt? Der Motorbauer sorgt für die endgültige Einstellung.

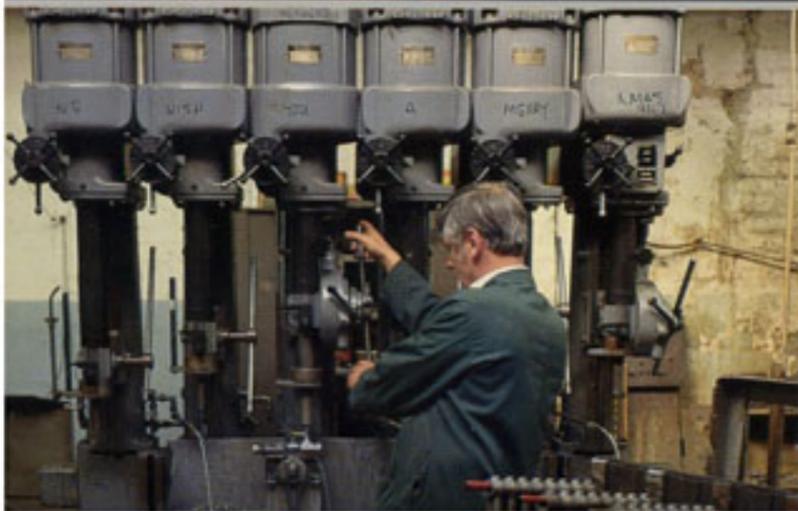
Die Türverkleidung hat eine fast unmerkliche Vertiefung? Zurück in die Karosseriewerkstatt.

Vergessen Sie nicht, daß Ihr Wagen einer von nur 200 ist, die im Jahr gebaut werden. Es ist daher um so wichtiger, daß er sich des international bekannten Namens Aston Martin Lagonda würdig erweist.

15. UND 16. WOCHE

Bei Aston Martin ist eine Woche Kontrolle durch Experten nie lange genug. Die Limousine muß jedem makellos erscheinen. In den nächsten zwei Wochen muß sich der Wagen vor den kritischen Augen weiterer Fachleute vor seiner Auslieferung bewähren.

Es genüge zu sagen, daß Ihnen Ihr Aston Martin ein einmaliges Fahrerlebnis verspricht und seine Verarbeitung unübertrefflich ist. Das ist jedoch nicht erstaunlich, da er gebaut ist wie kein Wagen, den Sie je besessen haben.





Genießen Sie diesen Augenblick. Studieren Sie die V8-Limousine, und Sie werden ihre mächtige Anziehungskraft verstehen.

Betrachten Sie aufmerksam die bewußt zurückhaltende Eleganz ihrer klassischen Linien. Stattlich und zugleich exquisit, wuchtig und zugleich würdevoll. Die Karosserieteile, liebevoll von Hand in jene schwungvollen Kurven geformt, leuchten mit dem tiefen Glanz, den nur zahlreiche Stunden sorgfältiger Lackierung hervorzurufen vermögen.

Bewundern Sie das luxuriöse Fahrzeuginnere, ein Beispiel traditioneller britischer Kunstfertigkeit, um die uns die Welt beneidet. Ein 'maßgeschneiderter' Innenraum in der Farbe Ihrer Wahl, mit feinstem Conolly-Leder, poliertem Nußbaumholz und Wilton-Teppichboden. Und natürlich gibt es eine stattliche Instrumentenausrüstung, eine Stereoanlage und zahlreiche weitere Feinheiten.

Öffnen Sie die Motorhaube, und erbauen Sie sich an der überwältigenden Schönheit des 5,3-l-Motors der V8. Schauen Sie sich die Messingplakette an einer der zwei Abdeckungen über den obenliegenden Nockenwellen an. Welcher von Aston Martins vier gelernten Maschinenbauern hat diesen einen Motor persönlich gebaut und mit seinem Namen gezeichnet?

Wenn Sie die Limousine ausreichend studiert und bewundert haben, fahren Sie sie. Denn beim Fahren können Sie sich erst richtig ein Urteil bilden.

Natürlich ist die ganz aus Leichtmetall gebaute V8 enorm leistungsstark. (Höchstgeschwindigkeit laut Autocar: 235km/h und 0-160km/h in 16 Sekunden). Bewährt im Verkehr wie auf der Rennstrecke. Ein neues Konstruktionsmerkmal ist die ausgereifte elektronische Kraftstoffeinspritzung, ein System, das für

Grand-Prix-Rennen entwickelt wurde, und den ruhigen Lauf sowie die Flexibilität noch verbessert. Nicht, daß es an Flexibilität gefehlt hätte!

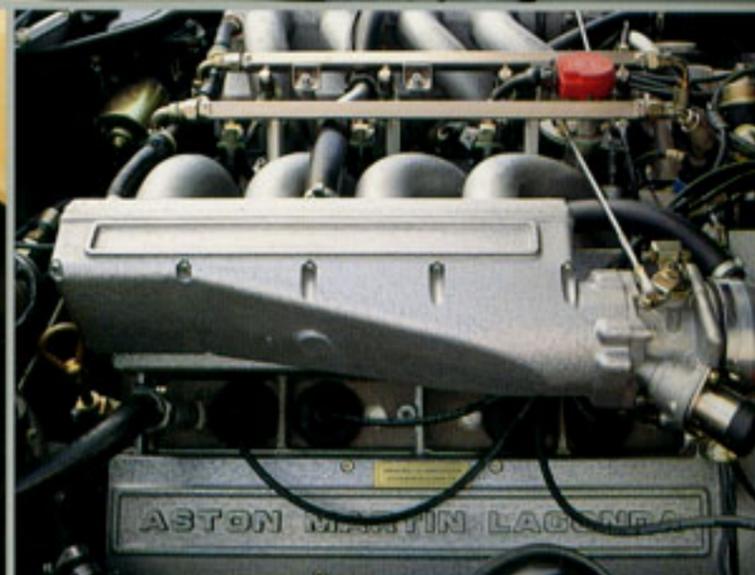
Der mächtige Motor ist zufrieden, egal ob er vom begeisterten Besitzer der an der 5-Gangschaltung ZF Freude hat, hart gefahren wird, oder ob er bei gemächlichem Tempo in der alternativen Torqueflite-Automatik herumkreuzt – natürlich stets bereit, sofort auf ein Kickdown des Gaspedals anzusprechen.

Derartig meisterhafte Fahrleistung kann nur durch ein Fahrwerk gleichwertiger Integrität hervorgebracht werden, und für den V8 hat Aston Martin das äußerste in der Radaufhängung entwickelt.

Die Vorderradaufhängung mit doppeltem Querlenker und die ausgereifte De-Dion-Hinterachse sorgen dafür, daß die wuchtigen 17,5cm breiten Reifen optimalen Kontakt mit der Straßenfläche haben. Der Wagen hat ein ausgeglichenes Fahrverhalten und eine Straßelage, wie man sie von einem im Autorennsport bewährten Vollblüter erwarten darf, und mit stufenloser Servolenkung ist die Zahnstangenlenkung zugleich fügsam und haarscharf.

Selbstverständlich ist die Bremskraft mehr als ausreichend – dafür sorgen innen belüftete vordere und hintere Scheibenbremsen.

Wenn Sie hinter dem Steuer sitzen, enthüllt sich Ihnen das ganze Charisma des Aston Martin. Kein anderer Wagen, selbst unter den Aristokraten, vereint so viele Vorzüge in sich. Das Know-how gelernter und engagierter Fachkräfte. Die exquisite Feinheit seiner traditionellen Linienführung. Die elegante überaus britische Ausstattung. Der feine Luxus. Und nicht zuletzt die hohe Leistung aus dem Rennstall von Aston Martin.





Hier ist ein Fahrstil, den Sie für unwiederbringlich hielten. Ein Zeitalter der Eleganz, Romantik und reinen Genusses, das Sie für vergangen hielten.

Entdecken Sie den Aston Martin V8-Volante, und es werden sich Ihnen neue Perspektiven eröffnen.

Entdecken Sie diese einzigartige Kabriolimousine und mit ihr, wieviel mehr das Autofahren verspricht als Staus und Autobahnverkehr.

Spüren Sie die Sonnenwärme im Gesicht, die sanfte Brise in Ihrem Haar, atmen Sie die frische, reine Landluft. Dieser Wagen macht die Vergangenheit wieder lebendig, erinnert an das goldene Zeitalter der großen Reisen.

Die großartige V8-Maschine mit vier Nocken bewegt sich schnell und mühelos, weg von den Menschenmassen und Staus, auf die offenen Straßen, wo Sie die unübertreffliche Fahrkultur des Volante genießen oder einfach nur die Schönheit der Landschaft in sich aufnehmen können.

Was auch immer das Erlebnis, mit dem offenen Volante wird es mit Gewißheit ein unmittelbares sein.

Verständlicherweise gibt es auch so manches Erlebnis, das man lieber entbehren würde. Zum Beispiel einen Platzregen. Doch keine Sorge, durch Betätigen eines Schalters steigt das Verdeck des Volante innerhalb von Sekunden (ein smarter in der Handbremse eingebauter Schalter sichert gegen Verdeckaufsteigen, während sich das Fahrzeug bewegt - im Falle

eines Falles). Wird es nicht gebraucht, versinkt es praktisch außer Sicht hinter den Fondsitzen, wo es sauber abgedeckt ist. Zu der reichhaltigen Ausrüstung des Volante gehört eine vollständige Klimaanlage: ein offenes Verdeck ist also nicht die einzige Methode, kühl zu bleiben.

Das Verdeck selbst ist innen elegant verkleidet und sitzt so gut, daß der Volante selbst bei hohem Tempo bemerkenswert leise ist. Und vergessen Sie nicht, daß dieser 5,3-l-Aston Martin eine Geschwindigkeit von mehr als 224km/h erreichen kann. Das ist Grand Tourisme im großartigsten Stil!

Der Volante ist natürlich von der V8-Limousine abgeleitet. Das ausgereifte 'Plattform'-Chassis der V8 ist eine selbsttragende starre Einheit, die sich besonders für abriolimousinen eignet, wo ihre Eigenfestigkeit das für offene Modelle typische Biegen und Schütteln verhindert.

Und der Volante hat nicht nur das gleiche hervorragende Chassis und die gleiche Radaufhängung wie die V8-Limousine, sondern auch ihre gleiche luxuriöse Ausstattung und ausgereifte Technik. Eine Innenausstattung aus handgestepptem Conolly-Leder in einmaliger Kombination mit Abdeckleisten aus Nußbaumholz, wahlweise Handschaltgetriebe oder Getriebeautomatik und die fortschrittliche elektronische Kraftstoffeinspritzung.

Es mag einen Schritt zurück in ein eleganteres Zeitalter bedeuten, jedoch fehlt es dem Volante gewiß nicht an modernen Raffinesen oder an Luxus. ¶



MOTOR

Bauform 90° V8. Hubraum 5340ccm. Bohrung 100mm. Hub 85mm. Verdichtungsverhältnis Standardmotor 9,25:1. Motor mit Abgasreinigung 8,0:1.

KOLBEN UND PLEUELSTANGEN

Aluminiumdruckguß, zwei Verdichtungsringe, ein federbelasteter Ölabbstreifring. Pleuellagerbolzen (großer Durchmesser), gehalten durch Sicherungsringe, Pleuellagerbolzen, geschmiedet, aus Chromnickelmolybdänstahl, gewichtsmäßig aufeinander abgestimmt und ausgewuchtet.

ZYLINDERBLOCK

Aluminiumguß mit auswechselbaren Chrom-Vanadium-Schleuderguß-Zylinderlaufbuchsen mit Obersitz, kühlmittelumspült.

KURBELWELLE

Chrommolybdänstahl, geschmiedet, statisch und dynamisch ausgewuchtet, fünf nitrierte Pleuellagerbolzen 69,85mm Durchmesser. Stahlunterlegte Haupt- und Pleuellager aus Bleibronze. Frontmontierter Drehschwingungsdämpfer.

ZYLINDERKÖPFE

Aluminiumguß, mit spanabhebend bearbeiteten halbugelförmigen Verbrennungskammern. Große Kanäle und Ventile, Öffnungswinkel 64°. Auslaßventilführungen in direktem Kontakt mit Kühlmittel. Obenliegende Nockenwelle mit vier Stößeln aus Nickel-molybdänstahl, Anpassung durch Beilagebleche, mit Zweistufen-Duplexrollenkettantrieb mit manuellem oder automatischem Kettenspanner.

SCHMIERUNG

Ölpumpe mit Kettenantrieb und Sechsstab-Rotor. Anschraubbarer Einweg-Hauptstromölfilter und doppelte außenliegende Ölkühler.

ZÜNDUNG

Doppelverteiler an Motoren mit elektronischer Einspritzung.

KRAFTSTOFFSYSTEM

Einspritzsystem mit Elektroniksteuerung und Überwachungsfühlern an strategischen Stellen. Kraftstoffzufuhr- und Zündungsregelung über Regelsignale an die Steuereinheit. Kraftstofftankvolumen 97,5:1.

GETRIEBE

Torqueflite, 3-Gang-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler. Übersetzungen: 1. Gang 2,45:1, 2. Gang 1,45:1, 3. Gang 1,00:1. Rückwärtsgang 2,20:1. Oder ZF 5-Gang-Schaltgetriebe, auf allen Vorwärtsgängen vollsynchronisiert. Übersetzungen: 1. Gang 2,90:1, 2. Gang 1,78:1, 3. Gang 1,22:1, 4. Gang 1,00:1, 5. Gang 0,845:1. Rückwärtsgang 2,63:1. Eine motorgetriebene Pumpe für Hydraulik und Schmierung. Drehmomentwandler mit Getriebebeflüchtigkeit über Wärmetauscher gekühlt. Antrieb wahlweise Vollautomatik oder teilweise auf Hand umschaltbar.

HINTERACHSANTRIEB

Ausgleichsgetriebebremse. Für Wagen mit Schaltgetriebe, USA und einige andere Länder 3,54:1, für Wagen mit Automatik 3,058:1. Antriebsübertragung auf die Hinterräder über zwei schräg abfallende Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken.

KÜHLSYSTEM

Geschlossenes Überdruckkühlsystem mit Thermostatregelung. Motorgetriebene Wasserpumpe und Kühlventilator mit Viskosekupplung. Querstromkühler mit separaten Heizungs- und Ausgleichbehältern.

VORDERRADAUFHÄNGUNG

Unabhängig. Quer-Dreiecklenker von ungleicher Länge. Kugelgelenkdrehschenkel. Koaxialfeder-Stoßdämpfer. Stabilisator.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

De Dion Achse. Längsaufhängung durch Länkslenker. Queraufhängung durch Watt's Gestänge; gefedert mit Koaxialfeder-Stoßdämpfern.

LENKUNG

Zahnstangenlenkung mit Servoregelsystem. Zwei-Speichen-Lenkrad, 380mm Durchmesser, mit Lederüberzug. Teleskopisch verstellbare Sicherheitslenksäule. Lenkungseinschlag 2,9 Umdrehungen. Wendekreis 11,58m.

BREMSEN

Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten mit voneinander unabhängigen Hydraulikkreisläufen. Vorderradbremsscheiben: 267mm Durchm. Hinterradbremsscheiben: 264mm Durchm. Tandem-Hauptbremszylinder mit Bremskraftverstärkung und verzögerung. Feinfühliges Hinterradbremmsdruck-Begrenzungsvorrichtung. Handbremse: Separate Bremszangen an den hinteren Bremsscheiben. Kontrollleuchten für niedrigen Hydraulikflüssigkeitsstand, angezogene Handbremse und Bremskraftverstärker ausfall.

RÄDER UND REIFEN

Räder aus Aluguß, 5-Punkt-Befestigung. Größe 7J x 15 Zoll Reifen (Automatik) Avon Turbosteel 255/70VR15, (Schaltgetriebe) Avon Textile 225/70VR15.

INSTRUMENTE

Analoginstrumente. Tachometer mit mph- und kph-Skala. Drehzahlmesser. Anzeigen für Öldruck, Öltemperatur, Wassertemperatur, Kraftstoffstand, Voltmeter, Uhr. Zahlreiche Warnleuchten.

AUSSTATTUNG

Geschwindigkeitsregelanlage (Sonderwunsch). Scheibenwischanlage mit Zweistufenschaltung. Tipp-Wischkontakt und Intervallschaltung. Waschanlage. Doppeltonhupe. Doppelte Halogenscheinwerfer. Nebelschlußleuchten (für bestimmte Märkte). Rückfahrleuchten. Motorraum- und Kofferraumleuchten. Rote Sicherheitsleuchten an hinteren Türkanten. Ganzklimaanlage. Kofferraumdeckel und Tankverschlußklappen von innen zu betätigen. Stereo-Radio/Kassettengerät und Automatikantenne. Zwei Innenleuchten. Ascher vorn und hinten. Zigarrenanzünder vorn. Windschutzscheibe und Heckscheibe aus Verbundglas. Heckscheibenheizung mit Zeitschalter. Verstellbare Vordersitze. Abblendbarer Sicherheits-Rückspiegel. Außenspiegel von innen elektrisch einstellbar. Elektrische Fensterheber. Hochwertige Lederinnenausstattung und Teppichboden. Außenarmlehnen für alle Sitze, zusätzliche ausklappbare Mittelarmlehne hinten. Armaturenbrett und Abdeckungen aus Walnuß poliert. Hochleistungsbatterie 12V 68Ah. Drehstromlichtmaschine 100A. Zentralverriegelungsanlage für Türen. Lampenausfallanzeige. Sicherungskasten unter Ablage der Beifahrerseite. Gasdruckfedern an Motorhaube.

VERDECK

Elektrisch zu öffnendes, voll gefüttertes Verdeck, wird hinter Rücksitz verstaut. Handverriegelung im geschlossenen Zustand. Versehentliche Betätigung während des Fahrens wird durch Sicherheitsvorrichtung an der Handbremse verhindert.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge 4,67m, Höhe 1,33m, Breite 1,83m, Radstand 2,61m, Leergewicht 1818kg.

BESCHLEUNIGUNG

0-60mph 6,6 Sek. 0-100mph 10 Sek. Höchstgeschwindigkeit 146mph. (Geprüft Juli 1979 - Thoroughbred and Classic Cars).



Jeder Aston Martin V8 trägt einem harmonischen Verhältnis von Luxus, Leistungsstärke und Raffinesse Rechnung. Manche Fahrer legen jedoch mehr Wert auf einen persönlicheren Stil. Ein Stil, in dem die Motorleistung und das Rennsporterbgut ihrer Aston Martin Wagen noch lebhafteren Ausdruck finden. Für diese Fahrer wurde der V8-Vantage geschaffen, und damit hat Aston Martin einen der wahrhaftig großen Supercars der Welt.

Der Vantage ist ein herrliches, feuriges Sportcoupé. In der Haltung kühn und aggressive, stark in der Leistung. Der tiefe Spoiler, der windschnittige Kühlergrill und die nach außen verbreiterten Radkästen verleihen ihm ein charakteristisches und zielbewußtes Aussehen. Seine Absicht ist unmißverständlich. Er wurde unabhängig (von einem Automagazin) bei 269km/h getestet. Höchstens ein oder zwei Serienwagen in der Welt übertreffen diese Geschwindigkeit – und alle sind knapp bemessene Zweisitzer.

Der Vantage – Aston Martins traditioneller Name für seinen Hochleistungs-Abkömmling – hat als Triebwerk eine verbesserte Version des 5,3-l-V8-Leichtmetall-Motors. Dieser seidenweiche Vollblüter erbringt im Vantage 20 Prozent mehr Leistung. Die vier obenliegenden kettengetriebenen Nockenwellen sind neu profiliert, wodurch sowohl die Kraft als auch das Drehmoment erhöht wird, während vier Fallstrom-Weber-Vergaser mit Doppelchoke die Kraftstoffeinspritzung des V8 ersetzen.

Das Ergebnis ist einfach phänomenal. 0-96km/h ist eine Kleinigkeit – in 5,2 Sekunden. Selbst 160km/h aus dem Stand in unter 12 Sekunden gibt nur einen winzigen Einblick in die Leistung des Vantage. Bei dieser Tourenzahl strengt sich die Maschine kaum an. Erst über 160km/h kommt sie richtig zur Geltung: wenn das Gaspedal am Boden im vierten (oder sogar

fünften) Gang eine massive und andauernde Reaktion hervorruft.

Genauso atemberaubend ist die vollendete Art und Weise, wie der Vantage die enorme Leistung seines Motors handhabt. Dies ist kein zarter Exote mit mittlerem Motor, sondern ein großer, muskulöser Tourenwagen mit Frontmotor. Trotzdem sind Fahrverhalten und Straßenlage bemerkenswert.

Sie sind ein Zeichen der ausgereiften Technik der Radaufhängung des V8: Doppelte Aufhängungsarme und Schraubenfedern vorn; De-Dion-Achse und Watts-Gestänge hinten. Im Vantage wird das System durch steifere Federn und Dämpfer verbessert, während 8-Zoll-Leichtmetallräder mit enormen Goodyear Eagle Reifen 255/50VR16 ausgerüstet sind, die dem Vantage so gute Griffigkeit verleihen.

Stufenlose Servolenkung gewährleistet gute Reaktionsfähigkeit bei hoher Geschwindigkeit, während die riesigen belüfteten Scheibenbremsen selbst den mächtigen Vantage zum Stehen bringen.

Dies ist wahrhaftig ein großartiger Wagen. Jedes Automagazin ist seiner rohen Anziehungskraft erlegen. 'Brutal schön' wurde er in Fast Lane beschrieben. 'Eine der feinsten Hochleistungsmaschinen der Welt.' (Sie hatten übrigens einen erworben, um ihn über eine größere Meilenzahl zu testen).

Aber natürlich zählt beim Vantage nicht nur das Temperament. Er besitzt die gleiche in Leder gekleidete Eleganz und den klimatisierten Komfort wie alle anderen Aston Martins auch. Und selbstverständlich wird jeder Vantage peinlich genau von Hand gebaut; jedes Teil wird sorgfältig geprüft und nochmals geprüft. Ein beruhigender Gedanke, wenn Sie sich hinter dem Steuer eines der stärksten Wagen der Welt befinden. ¶



MOTOR

Hochleistungs-Nockenwellen, dadurch erhöhte Leistung und größeres Drehmoment. Bauform 90° V8. Hubraum 5340ccm. Bohrung 100mm, Hub 85mm. Verdichtungsverhältnis Standardmotor 9,25:1. Motor mit Abgasreinigung 8,0:1.

KOLBEN UND PLEUELSTANGEN

Aluminiumdruckguß, zwei Verdichtungsringe, ein federbelasteter Ölabbreifer, Pleuellager (großer Durchmesser), gehalten durch Sicherungsringe, Pleuelstangen, geschmiedet, aus Chromnickelmolybdänstahl, gewichtsmäßig aufeinander abgestimmt und ausgewuchtet.

ZYLINDERBLOCK

Aluminiumguß mit auswechselbaren Chrom-Vanadium-Schleuderguß-Zylinderlaufbuchsen mit Obersitz, kühlmittelempfänglich.

KURBELWELLE

Chrommolybdänstahl, geschmiedet, statisch und dynamisch ausgewuchtet, fünf nitrierte Pleuelzapfen 69,85mm Durchmesser. Stahlunterlegte Haupt- und Pleuellager aus Bleibronze. Frontmontierter Drehschwingungsdämpfer.

ZYLINDERKÖPFE

Aluminiumguß, mit spanabhebend bearbeiteten halbzugelförmigen Verbrennungskammern. Große Kanäle und Ventile, Öffnungswinkel 64°. Auslaßventilführungen in direktem Kontakt mit Kühlmittel. Obenliegende Nockenwelle mit vier Stößeln aus Nickelmolybdänstahl, Anpassung durch Beilagebleche, mit Zweistufen-Duplexrollenkettantrieb mit manuellem oder automatischem Kettenspanner.

SCHMIERUNG

Ölpumpe mit Kettenantrieb und Sechsstab-Rotor. Anschraubbarer Einweg-Hauptstromölfilter und doppelte außenliegende Ölkühler.

ZÜNDUNG

Doppelverteiler an Motoren mit elektronischer Einspritzung.

KRAFTSTOFFSYSTEM

Vier Fallstromvergaser mit Doppel-Choke, 48 IDF 3/150, Fabrikat Weber. Kraftstofftankvolumen 104,3 l.

GETRIEBE

ZF 5-Gang-Schaltgetriebe, auf allen Vorwärtsgängen vollsynchronisiert. Übersetzungen: 1. Gang 2,90:1, 2. Gang 1,78:1, 3. Gang 1,22:1, 4. Gang 1,00:1, 5. Gang 0,845:1. Rückwärtsgang 2,65:1.

HINTERACHSANTRIEB

Ausgleichsgetriebebremse. Für Wagen mit Schaltgetriebe, USA und einige andere Länder 3,54:1, für Wagen mit Automatik 3,058:1. Antriebsübertragung auf die Hinterräder über zwei schräg abfallende Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken.

KÜHLSYSTEM

Geschlossenes Überdruckkühlsystem mit Thermostatregelung. Motorgetriebene Wasserpumpe und Kühlventilator mit Viskosekupplung. Querstromkühler mit separaten Heizungs- und Ausgleichbehältern.

VORDERRADAUFHÄNGUNG

Unabhängig. Quer-Dreiecklenker von ungleicher Länge. Kugelgelenkdrehschenkel. Koaxialfeder-Stoßdämpfer. Stabilisator.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

De-Dion-Achse. Längsaufhängung durch Länkslenker. Queraufhängung durch Watts Gestänge; gefedert mit Koaxialfeder-Stoßdämpfern.

LENKUNG

Zahnstangenlenkung mit Servoregelungssystem. Zwei-Speichen-Lenkrad, 380mm Durchmesser, mit Lederüberzug. Teleskopisch verstellbare Sicherheitslenksäule. Lenkungseinschlag 2,9 Umdrehungen. Wendekreis 11,58m.

BREMSEN

Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten mit voneinander unabhängigen Hydraulikkreisen. Vorderradbremsscheiben: 267mm Durchm. Hinterradbremsscheiben: 264mm Durchm. Tandem-Hauptbremszylinder mit Bremskraftverstärkung und -verzögerung: Feinfühliges Hinterradbremmsdruck-Begrenzungsventil. Handbremse: Separate Bremszangen an den hinteren Bremscheiben. Kontrollleuchten für niedrigen Hydraulikflüssigkeitsstand, angezogene Handbremse und Bremskraftverstärker ausfall.

RÄDER UND REIFEN

Räder aus Aluguß, 5-Punkt-Befestigung. Größe 6J x 16 Zoll. Reifen: Goodyear Eagle 255/50VR16.

INSTRUMENTE

Analoginstrumente. Tachometer mit mph- und kph-Skala. Drehzahlmesser. Anzeigen für Ölstand, Öltemperatur, Wassertemperatur, Kraftstoffstand, Voltmeter, Uhr. Zahlreiche Warnleuchten.

AUSSTATTUNG

Geschwindigkeitsregelanlage (Sonderwunsch). Scheibenwischanlage mit Zweistufenschaltung. Tipp-Wischkontakt und Intervallschaltung. Waschanlage. Doppeltonhupe. Doppelte Halogenscheinwerfer. Doppelte Hilfsfernlichtscheinwerfer. Nebelschlussleuchten (für bestimmte Märkte). Rückfahrleuchten. Motorraum- und Kofferraumleuchten. Rote Sicherheitsleuchten an hinteren Türkanten. Ganzklimaanlage. Kofferraumdeckel und Tankverschlußklappen von innen zu betätigen. Stereo-Radio/Kassettengerät und Automatikantenne. Zwei Innenleuchten. Ascher vorn und hinten. Zigarrenanzünder vorn. Windschutzscheibe und Heckscheibe aus Verbundglas. Heckscheibenheizung mit Zeitschalter. Verstellbare Vordersitze. Abblendbarer Sicherheits-Rückspiegel. Außenspiegel von innen elektrisch einstellbar. Elektrische Fensterheber. Hochwertige Lederinnenausstattung und Teppichboden. Außenarmlehnen für alle Sitze, zusätzliche ausklappbare Mittelarmlehne hinten. Armaturenbrett und Abdeckungen aus Walnuß poliert. Hochleistungsbatterie 12V 68Ah. Drehstromlichtmaschine 100A. Zentralverriegelungsanlage für Türen. Lampenausfallanzeige. Sicherungskasten unter Ablage der Beifahrerseite. Gasdruckfedern an Motorhaube. Aerodynamischer Frontspoiler und verbreiterte Radkästen zur Aufnahme von Beirädern.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge 4,67m, Höhe 1,33m, Breite 1,892m, Radstand 2,61m, Leergewicht 1818kg.

BESCHLEUNIGUNG

0-60mph 5,2 Sek. 0-100mph 11,9 Sek. Höchstgeschwindigkeit 168mph. (Geprüft April 1981 - Motor).

Nur für die britischen und europäischen Märkte.



Nur ein Unternehmen so reich an Tradition hätte es schaffen können: Die Zukunft mit beiden Händen zu fassen und zugleich an der Vergangenheit festzuhalten.

Das ist genau das, was Aston Martin bei dem atemberaubenden Lagonda gelungen ist – einem Wagen, dessen auffallendes Äußeres und technische Zauberei die Zukunft weist, während die von Hand geformten Karosserieteile und der mit Leder ausgekleidete Innenraum uns die traditionellen Künste der Karosseriebauer bewundern läßt.

Und was für eine bemerkenswerte Vereinigung von Vergangenheit und Zukunft. Die lange viertürige Limousine hat eine überraschend moderne Form, die überall Aufsehen erregen wird. Und die elektronische Instrumentenanzeigen sind natürlich weltberühmt. Drei elektronische Bildschirme zeigen die Geschwindigkeit, Drehzahl, Benzinstand und Wassertemperatur in Säulendiagrammen an, und ein Computer kontrolliert ständig alle anderen Aspekte der Fahreigenschaften.

Hier haben wir Technologie, wo ist die Tradition? Die gibt es auch in Hülle und Fülle. Der Innenraum der geräumigen Viersitzer-Limousine ist ausgesprochen üppig. Er ist gänzlich mit Connolly-Leder, Nußbaumholz und prächtigem Wilton-Teppich ausgekleidet, in einem Wort: üppig (und wie jeder Aston Martin kann er selbstverständlich in Ihrem eigenen persönlichen Stil ausgestattet werden).

Machen Sie es sich auf den geräumigen Fondsitzen bequem, und Sie werden keinen Aufwand missen: Stereolautsprecher, Bedienelemente für die Klimaanlage – sogar ein Rauchglasfenster im Dach, durch das gefiltertes Sonnenlicht scheint, das dem Innenraum eine warme Atmosphäre verleiht. Vorne bietet eine elektrische Sitzverstellung vollständigen

Komfort und die ideale Fahrsitzstellung. Und um ganz sicher zu gehen, daß eine Fahrt in einem Lagonda stets ein befreiendes und befriedigendes Erlebnis ist, sorgen die Torquefilte-Automatik und die exakte Servolenkung für präzise Kontrolle.

Aber lassen Sie sich nicht beirren. Der Lagonda mag geräumig, entspannend und elegant sein, doch ist er unmißverständlich ein Aston Martin; für den Fahrer bedeutet das noch immer ein unübertreffliches Erlebnis.

Der 5,3-l-V8, nunmehr mit Kraftstoffneinspritzung, bringt eine sportliche Leistung von Geschwindigkeiten bis nahezu 240km/h und hat Reserven, die diese Leistung ganz mühelos erscheinen lassen.

Die Radaufhängung ist identisch mit dem ausgereiften System, das an den Modellen V8 und Vantage verwendet wird – der Lagonda hat damit die gleichen hervorragenden Eigenschaften und die gleiche außergewöhnliche Straßenlage wie diese Sportmaschinen. Die einzigen Unterschiede bestehen effektiv darin, daß der Wagen mit automatischer Niveauregulierung versehen ist, so daß er sich genauso leicht fahren läßt, wenn er voll beladen ist; die Fahrt wird dadurch noch etwas bequemer. Zwei Umdrehungen des Steuerrads, und schon sind die Vorderräder vollständig eingeschlagen – er läßt sich lenken wie ein Sportwagen.

Nur ein Unternehmen wie Aston Martin hätte den Lagonda kreieren können. Einen einmaligen Wagen, in dem sich traditionelle Kunstfertigkeit mit fortgeschrittener Technik harmonisch verbindet und in dem sich die höchsten Standards im Limousinenluxus mit dem höchsten Stand in der Sportwagenleistung vereinen. Er ist ohnegleichen – und wird es vielleicht auch immer bleiben.



MOTOR

Bauform 90° V8. Hubraum 5340ccm. Bohrung 100mm. Hub 85mm. Verdichtungsverhältnis Standardmotor 9,25:1. Motor mit Abgasreinigung 8,0:1.

KOLBEN UND PLEUELSTANGEN

Aluminiumdruckguß, zwei Verdichtungsringe, ein federbelasteter Ölabbstreifring, Pleuelbolzen (großer Durchmesser), gehalten durch Sicherungsringe, Pleuelstangen, geschmiedet, aus Chromnickelmolybdänstahl, gewichtsmäßig aufeinander abgestimmt und ausgewuchtet.

ZYLINDERBLOCK

Aluminiumguß mit auswechselbaren Chrom-Vanadium-Schleuderguß-Zylinderlaufbuchsen mit Obersitz, kühlmittelempfänglich.

KURBELWELLE

Chrommolybdänstahl, geschmiedet, statisch und dynamisch ausgewuchtet, fünf nitrierte Pleuelzapfen 69,85mm Durchmesser. Stahlunterlegte Haupt- und Pleuellager aus Bleibronze. Frontmontierter Drehschwingungsdämpfer.

ZYLINDERKÖPFE

Aluminiumguß, mit spanabhebend bearbeiteten halbbugelförmigen Verbrennungskammern. Große Kanäle und Ventile, Öffnungswinkel 64°. Auslaßventilführungen in direktem Kontakt mit Kühlmittel. Obenliegende Nockenwelle mit vier Stößeln aus Nickelmolybdänstahl, Anpassung durch Beilagebleche, mit Zweistufen-Duplexrollenkettantrieb mit manuellem oder automatischem Kettenspanner.

SCHMIERUNG

Ölpumpe mit Kettenantrieb und Sechsstab-Rotor. Anschraubbarer Einweg-Hauptstromölfilter und doppelte außenliegende Ölkühler.

ZÜNDUNG

Doppelverteiler an Motoren mit elektronischer Einspritzung.

KRAFTSTOFFSYSTEM

Einspritzsystem mit Elektroniksteuerung und Überwachungsfühlern an strategischen Stellen. Kraftstoffzufuhr und Zündungsregelung über Regelsignale an die Steuereinheit. Kraftstofftankvolumen 127,5 l.

GETRIEBE

Torquellite, 3-Gang-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler und Überbrückungskupplung. Übersetzungen: 1. Gang 2,45:1, 2. Gang 1,45:1, 3. Gang 1,00:1. Rückwärtsgang 2,20:1. Eine motorgetriebene Pumpe für Hydraulik und Schmierung. Drehmomentwandler mit Getriebeölflüssigkeit über Wärmetauscher gekühlt. Antrieb wahlweise Vollautomatik oder teilweise auf Hand umschaltbar.

HINTERACHSANTRIEB

Ausgleichsgetriebebremse. Für Wagen mit Schaltgetriebe, USA und einige andere Länder 3,54:1, für Wagen mit Automatik 3,058:1. Antriebsübertragung auf die Hinterräder über zwei schräg abfallende Gelenkwellen mit Gleichlaufgelenken.

KÜHLSYSTEM

Geschlossenes Überdruckkühlsystem mit Thermostatregelung. Motorgetriebene Wasserpumpe und Kühlventilator mit Viskosekupplung. Querstromkühler mit separaten Heizungs- und Ausgleichbehältern.

VORDERRADAUFHÄNGUNG

Unabhängig, Quer-Dreiecklenker von ungleicher Länge, Kugelgelenkdrehschenkel, Koaxialfeder-Stoßdämpfer, Stabilisator.

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Selbstnivellierend durch druckbelastete Koaxialfeder-Stoßdämpfer.

LENKUNG

Zahnstangenlenkung mit Servoregelsystem. Zwei-Speichen-Lenkrad, 380mm Durchmesser, mit Lederüberzug. Sicherheitslenksäule. Lenkungseinschlag 2 Umdrehungen.

BREMSEN

Warnanlagen für Vorder- und Hinterradbremse. Tandem-Hauptbremszylinder mit eingebautem Servosystem. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten mit voneinander unabhängigen Hydraulikkreisläufen. Vorderradbremsscheiben: 267mm Durchm. Hinterradbremsscheiben: 264mm Durchm. Tandem-Hauptbremszylinder mit Bremskraftverstärkung und -verzögerung. Feinfühliges Hinterradbremmsdruck-Begrenzungsvorrichtung. Handbremse: Separate Bremszangen an den hinteren Bremsscheiben. Kontrollleuchten für niedrigen Hydraulikflüssigkeitsstand, angezogene Handbremse und Bremskraftverstärker ausfall.

RÄDER UND REIFEN

Räder 5-Punkt-Befestigung, Größe 6JK x 15 Zoll Reifen: Avon Turbosteel 235/70 VRI5.

INSTRUMENTE

Alle Instrumente mit Vakuumleuchtanzeige. Tachometer mit Meilen- oder Kilometerwahl, Drehzahlmesser, Anzeigen für Öltemperatur, Kraftstoffstand, Voltmeter, Uhr. Zahlreiche Warnleuchten.

AUSSTATTUNG

Geschwindigkeitsregelanlage. Scheibenwischeranlage mit Zweistufenschaltung, Tipp-Wischkontakt und Intervallschaltung, Waschanlage, Doppeltonhupe, vier hochklappbare Halogenscheinwerfer, Doppelte Nebelscheinwerfer und Scheinwerfer hinter beheizten Scheiben, Rückfahrleuchten, Motorraum- und Kofferraumleuchten, Rote Sicherheitsleuchten an hinteren Türkanten und Leuchten an der Unterseite aller Türen, Ganzklimaanlage vorn, Kühlklimaanlage nur hinten, Sonnenblenden an Heck- und Dachfenster. Auf dem Dach befestigte Peitschenantenne, Kofferraumdeckel und Tankverschlussklappen von innen zu betätigen, Stereo-Radio/Kassettengerät, eine Innenleuchte und vier Leseleuchten, Zigarrenanzünder und Ascher vorn und hinten, Windschutzscheibe und Heckscheibe aus Verbundglas, Heckscheibenheizung mit Zeitschalter, Elektrisch verstellbare Vordersitze, Abblendbarer Sicherheits-Rückspiegel, Außenspiegel von innen elektrisch einstellbar, Elektrische Fensterheber, Hochwertige Lederinnenausstattung und Teppichboden, auch im Kofferraum, Außenarmlehnen für alle Sitze, zusätzliche ausklappbare Mittelarmlehne hinten, Armaturenbrett und Abdeckungen aus Walnuß poliert, Wartungsfreie Batterie 12V 102Ahv, Drehstromlichtmaschine 100A, Sicherungskästen in der mittleren Konsole und unter der Motorhaube, Gasdruckfedern an Kühlerhaube und Kofferraumdeckel.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge 5,28m, Höhe 1,30m, Breite 1,79m, Radstand 2,91m, Leergewicht 2096kg.

BESCHLEUNIGUNG

0-60mph 8,8 Sek. 0-100mph 20,5 Sek. Höchstgeschwindigkeit 143mph. (Geprüft Januar 1982 - Motor Sport).



ASTON MARTIN LAGONDA LIMITED,
TICKFORD STREET, NEWPORT PAGNELL,
BUCKINGHAMSHIRE MK16 9AN,
TEL: (0908) 610620, TELEX: 82341.

Aston Martin Lagonda Limited behält sich das Recht vor, Spezifikationen ohne Voranzeige zu ändern, da das Unternehmen stets bemüht ist, Qualität und Leistung zu verbessern oder Vorschriften anderer Länder zu entsprechen. Die Marken 'Aston Martin', 'Lagonda', 'Vantage', 'Volanté' sowie die 'Wing Devices' sind Eigentum der Aston Martin Lagonda Limited.
© 1986 Aston Martin Lagonda Limited.