



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.  
 DB5 CEMENTERADE DEN EXKLUSIVA PROFIL SOM DB4  
 ETABLERADE. INGEN ANNAN BIL KAN, SOM ASTON MARTIN  
 DB5, PERSONIFIERA BEGREPPET "BRITISK GENTLEMAN".

TEXT: ROBERT PETERSSON. FOTO: XXXXXX XXXXXXXX.



**D**et sker något när man tar plats bakom ratten på en klassisk Aston Martin. Osökt sträcker man på ryggen, bemödar sig om att inte slå igen dörren för hårt och uppfylls sedan av ett sällsynt välbehag. Få bilmärken utstrålar det svårdefinierade begreppet "klass" i så hög grad som en Aston Martin.

Handlar det sedan om en DB5, den modell som kanske är mest berömd av alla, förstärks intrycken ytterligare.

Det vilar något oerhört eget över i princip alla Aston Martinmodeller. En upphöjd elegans som får alla eventuella konkurrenter att verka lätt vulgåra. En Aston Martin behöver inte skrika ut sin kompetens, den bara är där.

Det märkliga är att det inte finns någon rationell förklaring. DB4-, DB5- och DB6-serierna är inte speciella på något lättdefinierat sätt. Visst, de är snygga, tacka Carrozzeria Touring för det. Men märkvärdiga? Nej, med lite skitiga briller skulle man nästan kunna ta fel på en DB4 och den samtidiga Maserati 3500 GT, även den med en kaross signerad Carrozzeria Touring.

Tidstypisk alltså. Vad är det då som får en DB5 att stå ut från samtidiga GT-bilar?

Först tänkte jag undvika att nämna James Bond i sammanhanget, men det är i det närmaste omöjligt. Googlar man Aston Martin DB5 hittar man typ tio miljoner sajter om Bond, och tre om själva bilen.

Kört med andra ord. Men det har inte alltid varit så.

När just denna bil var ny 1965 väckte den istället vrede hos den förste ägaren. Det var Atlas Oil i Stock-

holm som beställt bilen från den auktoriserade importören Wendels i Skåne. Då var den lackad i den typiska kulören Silver Birch – samma som i Bondfilmerna.

Atlas Oil jobbade med bland annat skäroljor till industrin och ägaren kunde säkert uppskatta den för en verktygsmakare så typiska precision som genomsyrade den David Brown-byggda DB-serien under 50- och 60-talen.

Men just när Atlas Oil fått sin nya DB5 levererad hade Aston Martin fräckheten att presentera DB6! Då hjälpte inga referenser till Sean Connery och filmen Goldfinger, ägaren ville ha en DB6 istället!

Kunden har ju alltid rätt så DB5:an gick vidare till Arlövs Valskvarn i mars 1966 där den stannade i några år innan Wendels åter bytte in den på Gustav Adolfsdagen 1970. Nu för sista gången på många år.

Henning Wendel tog själv hand om bilen så länge han levde och det var först för ett par år sedan, efter hans bortgång 2008, som änkan såg till att den hamnade hos en ny ägare värdig bilen.

En ägare som desutom har den goda smaken att låta mig ta plats bakom ratten utan minsta förmaning. Inte för att det behövdes. Jag kommer fortfarande ihåg innebörden i vad någon engelsk tidning skrev efter en provkörning av en DB5 i tidernas begynnelse.

Det handlade om att "man skulle skämmas att bli sedd körandes den dåligt", eller kanske det stod "slarvigt".

Inte för att det var någon större risk – att bli sedd



XXX ÄR MYCKET KROM MEN I ÖVRIGT ÄR INREDNINGEN FÖREDÖMLIGT DISKRET. TROTS DEN VID EN FÖRSTA ANBLICK FÖRVIRRADE ERGONOMIN ÄR DET LÄTT ATT HITTA KNAPPAR OCH REGLAGE OCH KÖRNINGENB.



XXXX LITEREXAN ÄR EN BJÄSSE – BÅDE NÄR DET GÄLLER YTTRE XXXX MÅTT.



alltså. Vi väntade nämligen till dess kvällsrusningen lagt sig innan jag tog plats.

Jag har kört DB4 och DB6, men aldrig tidigare en DB5. Ändå känner jag mig hemma direkt och med det börjar vi nosa på den första förklaringen till bilens storhet. Den känns helt enkelt skraddarsydd. Som om Aston Martins ägare, den kortväxte eleganten och Prins Bertil-kompisen David Brown, engagerat de finaste skraddarna (eller åtminstone sin egen) på Savile Row för att anpassa bilen till en lagom lönnfet journalist i sina bästa år. Och det redan på 60-talet!

Intuitivt greppar jag den handgjorda ratten i positionen tio i två och känner med fingertopparna de kullriga nitarna som förenar aluminiumkärnan med träkransen innan jag vrider om tändningsnyckeln och trycker på startknappen.

Med en hes och förvånansvärt distanserad bas, som en Barry White på låg volym, smyger den sensuella fyraliterssexan igång och DB5:an börjar leva.

"Larvigt", säger jag till mig själv. "Det är ju bara en bil!" Men det är det inte. Vilken annan fyrhjulig skapelse skulle trigga sinnen på ett sätt som detta? Visst, det kanske finns några, men det är inte många.

Återigen har jag noterat en av de egenskaper som gör att Aston Martin DB5 är unik.

Den femväxlade ZF-växellådan har aldrig haft ett bättre hem. Visst, den är tysk, men även den anstränger sig till det yttersta att vara en perfekt brittisk gentleman med sina balanserade rörelser och sitt perfekt avvägda motstånd. Det handlar om harmoni, om att få alla regla-



XXX SMÅ VING- ARNA I GRILLEN DEFORMERAS AV FARTVINDEN OCH MINSKAR INSLÄPPE TILL KYLARN. RESULTATET ÄR MINDRE LUFTMOTSTÅND OCH MER MARK. RESULTATET ÄR MINDRE LUFTMOTSTÅND OCH MER MARK.

ge att förmedla känslan av funktion på ett perfekt avvägt sätt. Utan att stjäla showen för de andra.

Körställningen är lika speciell den, det vill säga att man inte märker hur man sitter. Läderfåtöljen ser inte märkvärdig ut med lyckas ändå stöda kroppen på rätt ställen och den harmoniska känslan av samhörighet gör att nervositeten snart är som bortblåst.

Det går att köra DB5:an som en modern bil, det är bara att tänka på något annat och gasa.

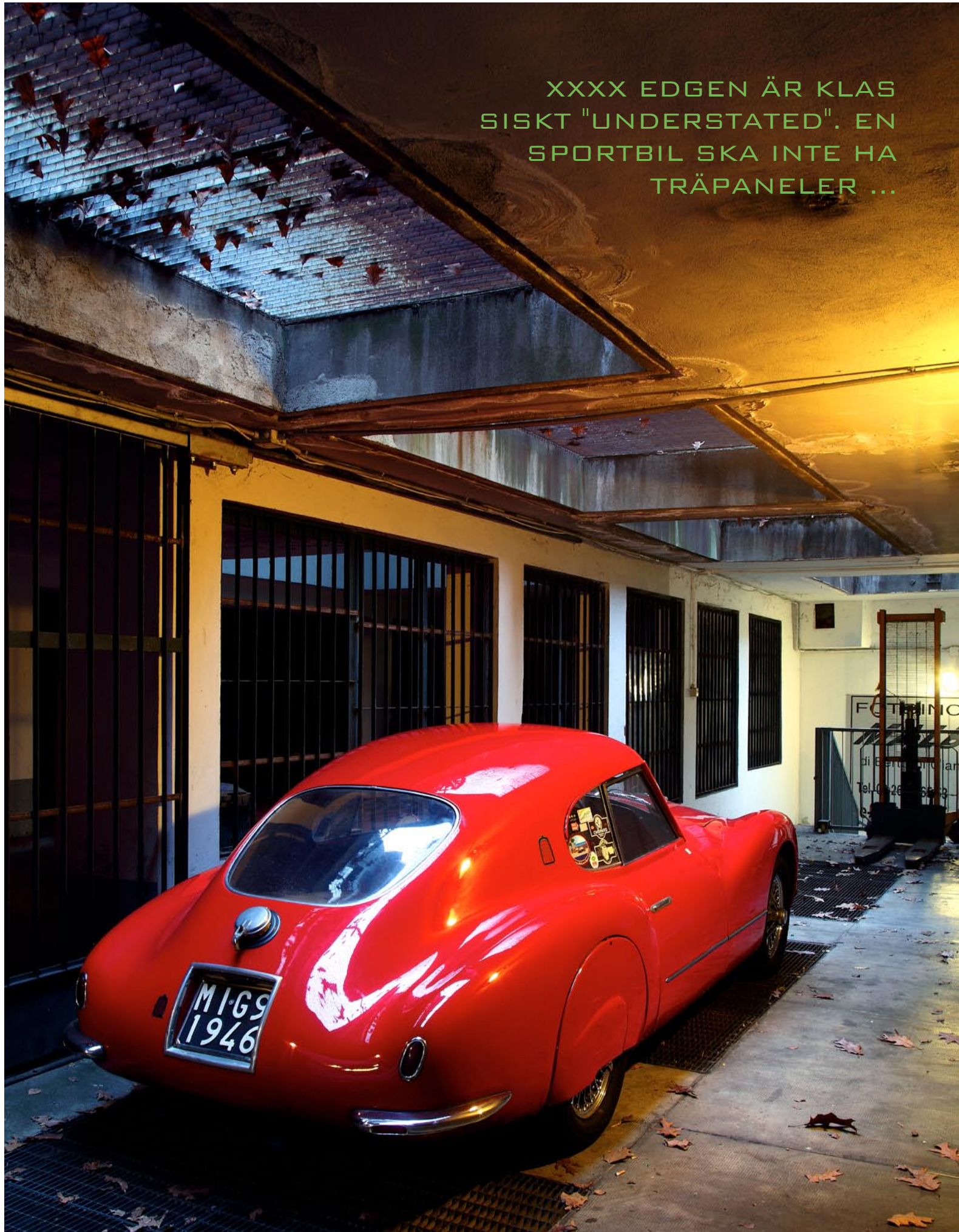
Men då missar man hela grejen med bilen. Henning Wendel, en av Sveriges största motormän, som alltså körde och ägde denna DB5 från 1970 till 2008, lär till och med ha föredragit den före en DB4 Zagato han ägde en period samtidigt.

Fartresurserna är kanske inte märkliga med dagens mått mätt, men inger ändå respekt och den sällsynt solida konstruktionen gör köregenskaperna mycket välbalanserade – och det trots diagonaldäcken.

I grunden är DB-serien från den här tiden byggd på en fackverksstomme i stål. På den sitter sedan ett "skellet" av tunna stålror som bildar stomme till aluminiumkarossen. Byggprincipen patenterades av Carrozzeria Touring under namnet "Superleggera" och användes av Aston Martin även sedan man gått över till den av William Towns designade efterföljaren.

DB4 som kom 1958 var först ut i serien, 1963 kom DB5 med strålkastare bakom strömlinjeformade kåpor samt 4-litersmotor istället för den tidigare på 3,7. Slutligen DB6 som kom 1965 och hade längre hjulbas, större baksäte samt ett spoilerförsatt akterparti.

XXXX EDGEN ÄR KLAS  
SISKT "UNDERSTATED". EN  
SPORTBIL SKA INTE HA  
TRÄPANELER ...



XXX ÄR MYCKET  
KROM MEN I ÖVRIGT  
ÄR INREDNINGEN  
FÖREDÖMLIGT  
DISKRET. TROTS  
DEN VID EN FÖRSTA  
ANBLICK FÖRVIRRA-  
DE ERGONOMIN  
ÄR DET LÄTT ATT  
HITTA KNAPPAR  
OCH REGLAGE OCH  
KÖRNINGEN BLIR  
AVSPÄND FRÅN  
FÖRSTA STUND.

## XXX NING WENDEL LÄR HA FÖREDRAGIT DB5:AN FÖRE SIN EXKLUSIV.

Men i mångt och mycket handlar det alltså om snarlika modeller. Jag har faktiskt denna solida konstruktion att tacka för att en av de större pinsamheterna i min personliga bilhistoria inte fick värre följder.

Det var på 70-talet när en kompis investerat i en högerstyrd DB6. Det låter exklusivt, men de var faktiskt överkomliga en period. Ägaren till DB5:an berättar på tal om det att han ägde en annan DB5 på 70-talet.

"Jag köpte den för 14 000 kronor och sålde den för 14 500 och tyckte jag gjort ett klipp!"

Det var då det.

Hur som helst, med DB6:an var kompiserna och jag på väg hem till Stockholm från Göteborg och Englands-

färjan en sen natt. Jag satt bakom ratten, på den ovana högersidan, medan ägaren och ytterligare en kille snarkade ikapp.

Då, någonstans i höjd med en öde mack föll ögonlocken ner och i bra fart klippte jag en refug med vänster framhjul ...

Jag kan fortfarande känna den obehagliga känslan av att köra på två hjul ett kort tag innan vi landade och stannade för att inspektera den väntade förödelsen.

Ingenting!

En bula i däck var enda minnet. Inte ens framvagnsställningen hade gått åt skogen! Det som kunde blivit en katastrof slutade med att jag åkte på att betala ett nytt däck.

Men ni förstår kanske varför jag var lite nervös för att bli sedd körandes en Aston Martin dåligt. Igen!

Och varför jag har en sållsynt respekt för den biffiga konstruktionen.

Henning Wendels gamla pärla har med alla säkerhet aldrig råkat ut för något liknande. Den har bara gått dryga 6 200 mil sedan den var ny. Man kan fortfarande

se Wendels gamla Dymoremsor som påminner om att däcktrycket ska vara 2,0 fram och 2,3 bak.

Den enda förändringen är att den lackats om i en mörkare gråmetallfärg. Varför förtäljer inte historien, men ett rykte säger att Henning Wendel inte ville att bilen skulle förknippas med James Bond.

Den har inte heller de finesser som Bondbilen gjort sig känd för, även om den var välutrustad för sin tid. Förutom justerbara stötdämpare bak, kallade "Selectaride", har den en väl fungerande luftkonditionering, knappast vanligt i sportbilar från mitten av 60-talet.

Roslagsvägen avverkas i imponerande tempo, det är inte många bilar ute och det är inte utan att jag fantiserar om hur det skulle kännas att använda Bondbilens katalytstol för att sätta av ägaren och sedan bara dra ...

Den sexcylindriga och raceprövade maskinen på fyra liter är en jätte till motor, både fysiskt och praktiskt.

En bekant hade en gång en DB4 med en Le Mans-slutväxel som gjorde bilen lite trasslig att köra. Den gjorde långt över 100 km/h på ettan och den vridklena 3,7-motorn tappade andan på de högre växeln.



XXX SMÅ VING-  
ARNA I GRILLEN  
DEFORMERAS AV  
FARTVINDEN OCH  
MINSKAR INSLÄP-  
PET TILL KYLAR-  
NA. RESULTATET  
ÄR MINDRE LUFT-  
MOT.

Men i DB5 saknar man aldrig kraft då utväxlingarna är perfekt avvägda. Lustigt nog är inte bara växellådan av utländsk härkomst i denna den mest brittiska av bilar. Motorn är faktiskt konstruerad av en polack vid namn Tadek Marek. Han kom från Krakow i andra världskrigets inledning och väl i England var han med och konstruerade den berömda stridsvagnen Centurion, innan han värvades till Aston Martin 1954.

Marek skapade också den V8 som ersatte sexan och som var Aston Martins huvudsakliga kraftkälla ända fram till år 2000. Idag tar racingexperterna upp sexan till betydligt större volym och får ut extrema effekter, men för gatbruk duger den gott i basutförande med SU-förgasare och 282 hästkrafter.

Aston Martin erbjöd också en "Vantage"-version med Weberförgasare och 325 hästar, men inte ens Bondbilen hade den motorn. Eller "Bondbilarna" om man ska vara korrekt.

Det finns nämligen en intressant parallell mellan den svenska DB5-historien och Bond. Det såldes fyra nya DB5 i Sverige, och filmbolaget använde fyra. ■

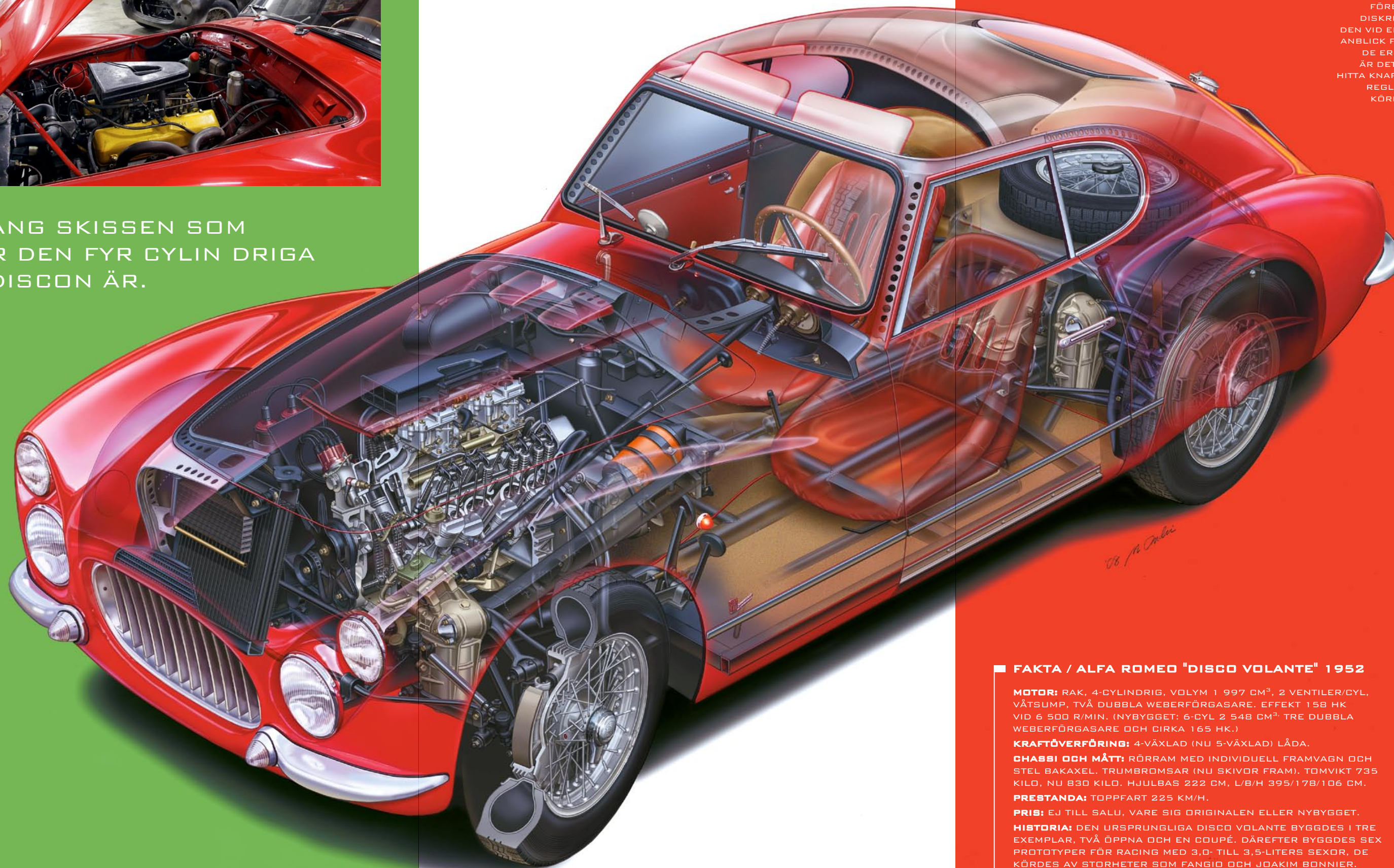


XXX ÄR MYCKET  
KROM MEN I ÖVRIGT  
ÄR INREDNINGEN  
FÖREDÖMLIGT  
DISKRET. TROTS  
DEN VID EN FÖRSTA  
ANBLICK FÖRVIRRA-  
DE ERGONOMIN  
ÄR DET LÄTT ATT  
HITTA KNAPPAR  
OCH REGLAGE OCH  
KÖRNINGEN BLIR  
AVSPÄND FRÅN  
FÖRSTA STUND.





XXX ÄNG SKISSEN SOM  
VISAR DEN FYR CYLINDRIGA  
"UR"-DISCON ÄR.



XXX ÄR MYCKET  
KROM MEN I ÖVRIGT  
ÄR INREDNINGEN  
FÖREDÖMLIGT  
DISKRET. TROTS  
DEN VID EN FÖRSTA  
ANBLICK FÖRVIRRA-  
DE ERGONOMIN  
ÄR DET LÄTT ATT  
HITTA KNAPPAR OCH  
REGLAGE OCH  
KÖRNINGENB.

#### FAKTA / ALFA ROMEO "DISCO VOLANTE" 1952

**MOTOR:** RAK, 4-CYLINDRIG, VOLYM 1 997 CM<sup>3</sup>, 2 VENTILER/CYL, VÅTSUMP, TVÅ DUBBLA WEBERFÖRGASARE. EFFEKT 158 HK VID 6 500 R/MIN. (NYBYGGET: 6-CYL 2 548 CM<sup>3</sup>, TRE DUBBLA WEBERFÖRGASARE OCH CIRKA 165 HK.)

**KRAFTÖVERFÖRING:** 4-VÄXLAD (NU 5-VÄXLAD) LÅDA.

**CHASSI OCH MÅTT:** RÖRRAM MED INDIVIDUELL FRAMVAGN OCH STEL BAKAXEL, TRUMBROMSAR (NU SKIVOR FRAM). TOMVIKT 735 KILO, NU 830 KILO. HJULBAS 222 CM, L/B/H 395/178/106 CM.

**PRESTANDA:** TOPPFART 225 KM/H.

**PRIS:** EJ TILL SALU, VARE SIG ORIGINALEN ELLER NYBYGGET.

**HISTORIA:** DEN URSPRUNGLIGA DISCO VOLANTE BYGGDES I TRE EXEMPLAR, TVÅ ÖPPNA OCH EN COUPÉ. DÅREFTER BYGGDES SEX PROTOTYPER FÖR RACING MED 3,0- TILL 3,5-LITERS SEXOR, DE KÖRDES AV STORHETER SOM FANGIO OCH JOAKIM BONNIER.