

WHETHER THE LEGENDARY ATOM PROTOTYPE, JAMES BOND'S DB5 FROM *GOLDFINGER*, OR THE LATEST MODELS IN THE ASTON MARTIN PORTFOLIO: THANKS TO RENÉ STAUD'S EXTRAORDINARY PHOTOGRAPHS, THE BEHOLDER CAN FEEL THE AURA OF A BRITISH CLASSIC. REFUELED AND READY TO GO: A COMPLETELY REVISED NEW EDITION OF THE BESTSELLER WITH UNPUBLISHED STUDIO PHOTOGRAPHS AND UPDATED WRITINGS.

OB DER LEGENDÄRE PROTOTYP ATOM, JAMES BONDS DB5 AUS *GOLDFINGER* ODER DIE AKTUELLEN MODELLE AUS DEM ASTON MARTIN PORTFOLIO: RENÉ STAUDS AUSSERGEWÖHNLICHE FOTOGRAFIEEN LASSEN DEN BETRACHTER DIE AURA EINES BRITISCHEN KLASSIKERS SPÜREN. FRISCH AUFGETANKT: VOLLSTÄNDIG ÜBERARBEITETE NEUAUFLAGE DES BESTSELLERS MIT UNVERÖFFENTLICHTEN STUDIOAUFNAHMEN UND AKTUALISIERTEN TEXTEN.



THE
ASTON MARTIN
BOOK

THE
ASTON MARTIN
BOOK

Photographs by René Staud





THE ASTON MARTIN BOOK

**Photographs by René Staud
Texts by Paolo Tumminelli**

teNeues



**ASTON,
BRITISH, COOL**
004

**CLASSIC
DAYS**
010

**MODERN
TIMES**
044

**THE FUTURE
RELOADED**
062

**BEYOND
BORDERS**
124

**GENTLEMEN
DRIVERS**
162

**ROYAL
FAMILY**
218

**ZAGATO'S
MARK**
240

**MAKING
OF**
268

Aston, British, Cool

Paolo Tumminelli sums it up.

Paolo Tumminelli bringt es
auf den Punkt.



Stay cool; don't smile. The myth arises out of tragic events. No other carmaker has been driven to the ground more often. No other has resurrected itself from its plight each time. Is that why the logo bears the wings of the phoenix? It is a mystery. Aston Martin abhors mediocrity; always goes all-in. Quietly lose a bet—or win it in style, as in Le Mans, 1959: first and second, 25 laps ahead of Ferrari. The company history is epic. In 1947, David Brown grabs the stubborn yet half-dead British racing car manufacturer. To come up with the right engine, he brings Lagonda on board with its brand-new 2.6-liter model, designed by W.O. Bentley.

From then on, the company is called Aston Martin Lagonda. Jaguar may content itself with a simple animal name and Rolls-Royce with a double name, but not everyone has three names. British humor: Stephen Bayley grins, knowing that in its best form this quintessentially British product is dressed in Italian clothes. The Superleggera Touring line from Milan makes the DB4 the symbol of automotive understatement; Zagato provides the extra thrust of sporty extravagance. As far as James Bond's movie adventures are concerned, one thing is soon clear: 007 must drive a silver DB, not the vintage Bentley that appears in the book. Aston Martin gives wings to the Swinging Sixties. It is the quintessence of London coolness. In Newport Pagnell, special models are not vulgarly described as "Lusso" but preferably in cryptic terms: "PoW" for Prince of Wales, a regular customer.

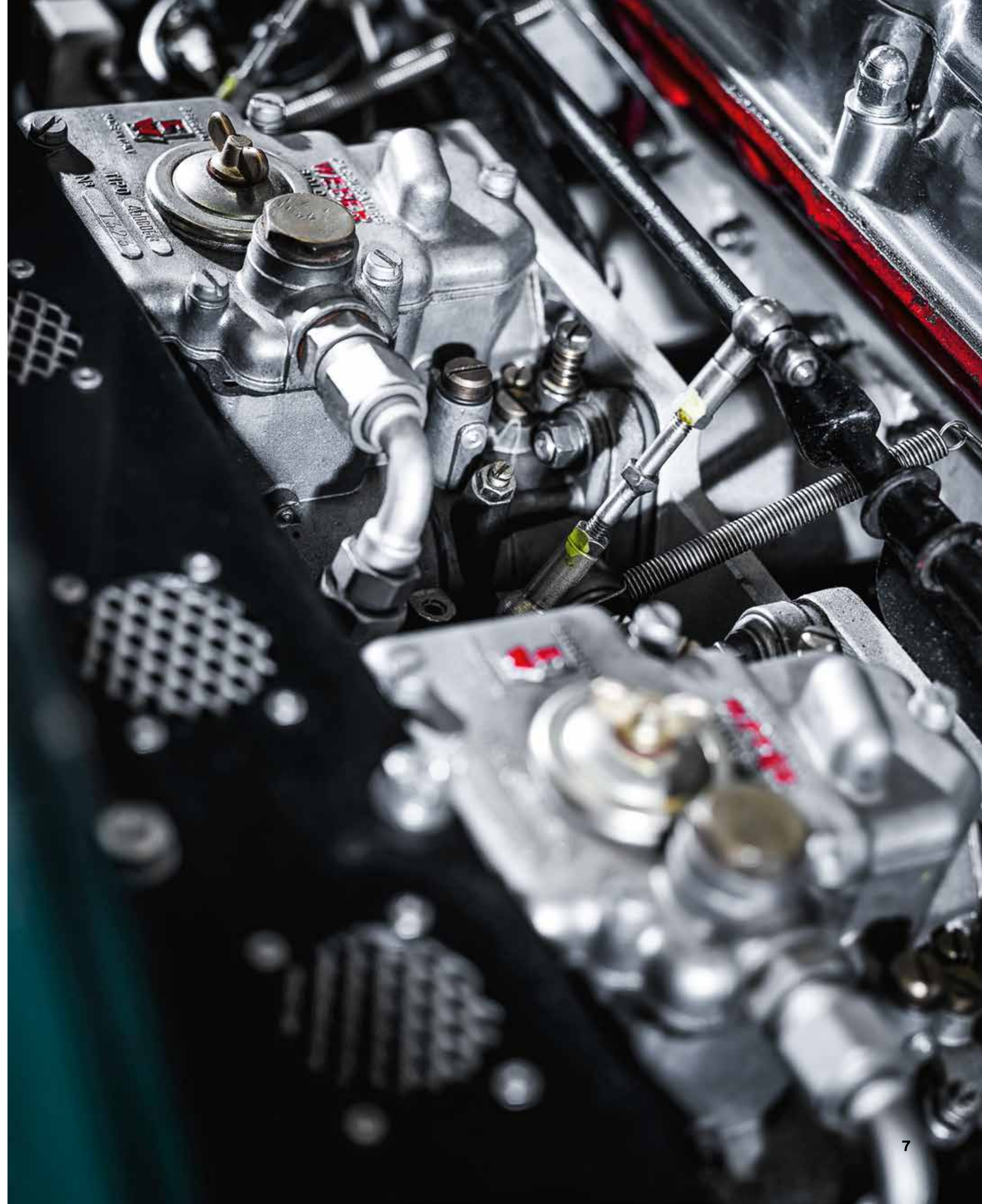
The appeal is to the ultimate gentleman driver and his subtle British eccentricity. Aston wishes to be nothing less and nothing more than the fastest hunting carriage on the road. The DB2/4 is the first sports car with a tailgate for wild game and rifles. A new form is even devised for the DB5, a "shooting brake." This courage to innovate—or, as the British would have it, provocation—rules out any attempt to park an Aston Martin alongside the usual classics in a collector's garage. The razor-sharp Lagonda catapults you into outer space before the V8 Vantage Zagato brings you back down to earth with its technical brutality. Only a moment's respite in the classy Virage before Ulrich Bez's artworks on wheels take things further, faster, lighter—more. One has but several lives to live.

A surprising discovery: More than 100 years of history, more than 100 models alone since the days of David Brown. Please stay cool as perfection drives on ahead in beguiling images by René Staud.

INTRODUCTION

ASTON, BRITISH, COOL

*Le Mans, 1959:
first and second,
25 laps ahead
of Ferrari.
The company
history is epic.*





Le Mans 1959: Erster und Zweiter, 25 Runden vor Ferrari. Eine Unter- nehmensgeschichte als Epos.

**Kühl bleiben, nicht lächeln. Der Mythos entspringt tragi-
schen Ereignissen.** Kein Automobilhersteller ist öfter zu Boden
gegangen. Kein anderer ist jedes Mal wiederauferstanden. Trägt das
Logo deswegen die Flügel eines Phönix? Mysterium. Aston Martin
verabscheut das Mittelmaß. Geht immer all-in. Wetten kann man
ruhig verlieren – oder eben mit Stil gewinnen. Wie in Le Mans
1959: Erster und Zweiter, 25 Runden vor Ferrari. Eine Unterneh-
mensgeschichte als Epos. 1947 schnappt sich David Brown den
hartnäckigen, aber halb toten englischen Rennwagenmacher. Um
an den richtigen Motor zu kommen, holt er Lagonda hinzu und
dessen nagelneues 2,6-Liter-Modell – designed by W. O. Bentley.

Die Firma heißt jetzt Aston Martin Lagonda. Ein einfacher Tierna-
me mag Jaguar reichen und Rolls-Royce ein Doppelname, aber
drei Namen hat nicht jeder. Britischer Humor. Stephen Bayley
schmunzelt, weil dieses urbritische Erzeugnis in seiner besten Form
ein italienisches Kleid trägt. Die Superleggera-Linie von Touring
aus Mailand macht den DB4 zum Sinnbild automobilen Under-
statements, Zagato sorgt für den Extraschub sportlicher Extrava-
ganz. Für James Bonds Kinoabenteuer steht bald fest: Nicht einen
Vintage Bentley – wie im Buch –, sondern einen silbrigen DB muss
007 fahren. Aston Martin beflügelt die Swinging Sixties, ist die
Quintessenz Londoner Coolness. Sondermodelle bezeichnet man
in Newport Pagnell nicht etwa vulgär als „Lusso“, sondern kryp-
tisch als „PoW“, für Prince of Wales, den Stammkunden.

Man spricht den ultimativen Gentleman Driver und dessen subtile
britische Exzentrizität an. Nicht weniger und nicht mehr als die
schnellste Jagdkutsche will Aston sein. Der DB2/4 trägt als erster
Sportwagen eine Heckklappe für Wild und Gewehre. Für den DB5
wird sogar eine neue Form erfunden, Shooting Brake. Dieser Mut
zur Innovation, auf Englisch: Provokation, verbietet den Versuch,
Aston Martin in einer Sammelgarage neben den üblichen Klassi-
kern zu parken. Der messerscharfe Lagonda katapultiert dich ins
All, bevor der V8 Vantage Zagato dich mit seiner technoiden
Brutalität wieder zurück auf die Erde holt. Nur wenig Zeit zum
Entspannen im vornehmen Virage, schon geht es mit Ulrich Bez’
Kunstwerken auf Rädern weiter. Schneller, leichter, mehr. Man lebt
ja nur mehrmals.

Überraschende Feststellung: Über 100 Jahre Geschichte, über
100 Modelle allein seit David Browns Zeiten. Bitte kühl bleiben,
Perfektion fährt vor. In betörenden Bildern von René Staud.

Classic Days

David Brown and the creation
of a legend.

David Brown und die
Erschaffung des Mythos.





*Sheet metal sculpted
with a hammer
and sickle.*

*Das Blech mit
Hammer und Sichel
in Form gebracht.*

David Brown's first success is a bone-dry and compact sports car: sheet metal sculpted with a hammer and sickle. For the boss, the world is never enough. The DB2/4, a second attempt, offers more space at the rear, less for children but rather for wild game. There is a tailgate for loading, as non-conformist as a lord in rubber galoshes. Brown's outrageous risk: the Brit is to be dressed by a "tailor" from Bella Italia.

The Superleggera body of the DB4 is a masterpiece of Milanese discretion. It lends the British brand the deciding touch of the exotic. Brown provokes even further. James Bond's DB5 sports the headlight trim of a racing car. Last but not least, a crisp Kamm tail rear spoiler, certainly inspired by Zagato, distinguishes the DB6—an androgynous sex symbol of the Swinging Sixties.

David Browns erster Wurf ist ein knochentrockener und kompakter Sportwagen. Das Blech mit Hammer und Sichel in Form gebracht. Dem Boss ist die Welt nie genug. Der DB2/4 als zweiter Versuch bietet mehr Platz im Fond, weniger für Kinder als für Wild. Zum Laden gibt es eine Heckklappe, antikonformistisch wie ein Lord in Gummistiefeln. Browns unerhörtes Wagnis: Ein „Schneider“ aus Bella Italia soll den Briten einkleiden.

Die Superleggera-Karosserie des DB4 ist ein Meisterwerk Mailänder Unauffälligkeit. Sie verleiht der britischen Marke den entscheidenden Touch Exotik. Brown provoziert weiter. James Bonds DB5 trägt die Scheinwerferverkleidung eines Rennwagens. Last but not least prägt eine knackige Coda tronca mit Spoilerlippe – sicher inspiriert von Zagato – den DB6, das androgyne Sexsymbol der Swinging Sixties.

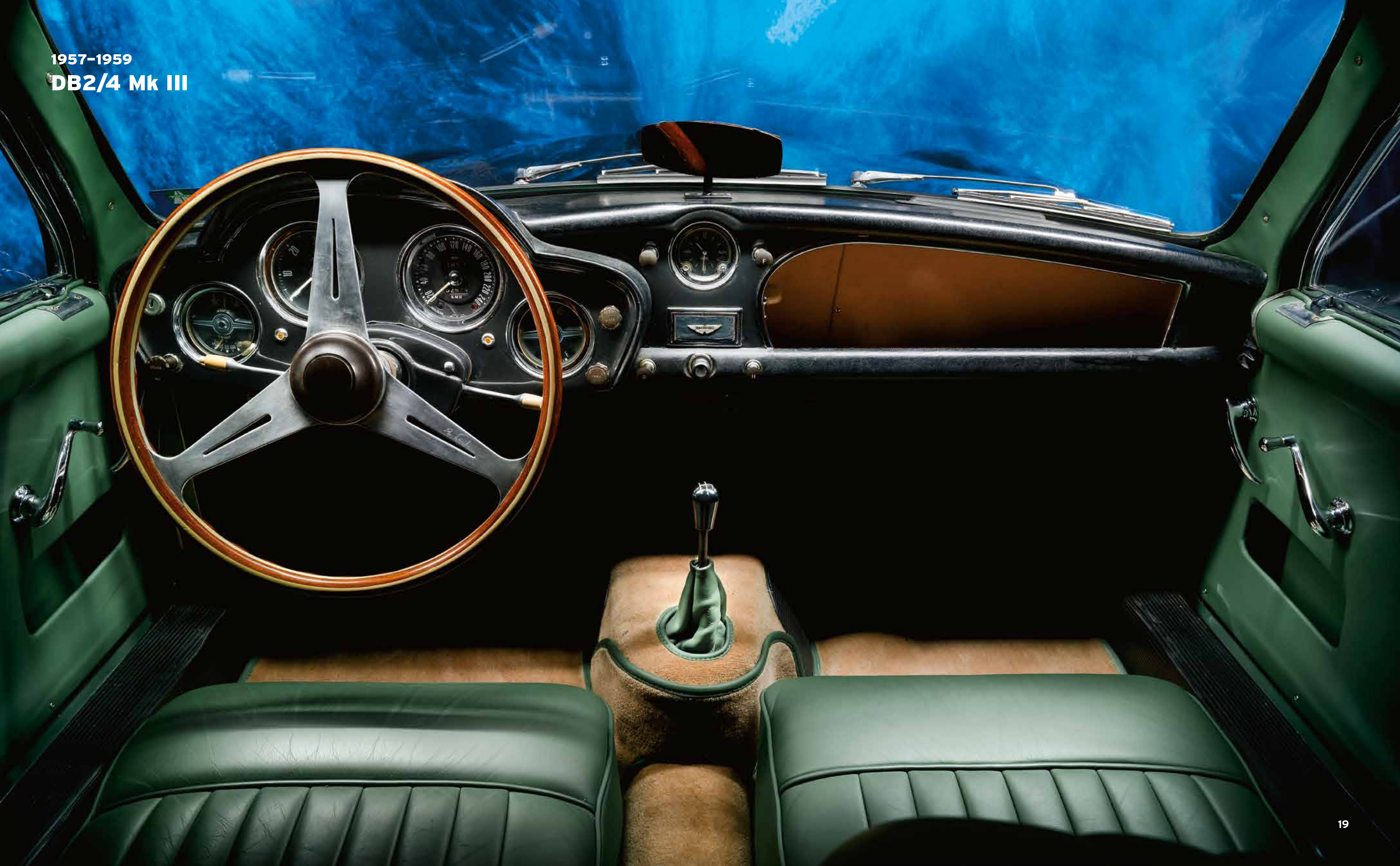
1950–1953
DB2 Vantage DHC



1953-1955
DB2/4 Saloon



1957-1959
DB2/4 Mk III



1957-1959
DB2/4 Mk III



1957-1959
DB2/4 Mk III DHC

*Mischievous and captivating.
Or quite simply: the English Maserati*

*Smart und bezaubernd. Oder einfach:
der englische Maserati.*

*Giorgio Giugiaro
Automobile Designer*



1958-1960
DB4 Saloon Series 1



1963-1965
DB5 Convertible



1963-1965
DB5 Convertible



1963-1965
DB5 Saloon



1963-1965
DB5 Saloon



1964-1965
DB5 Shooting Brake





1966-1969
DB6 Volante

1966-1969
DB6 Volante



ASTON
ENGINEERING LTD
HERITAGE

1966-1969
DB6 Vantage



1967-1972
DBS Vantage



Modern Times

Maturity and revolution
in Newport Pagnell.

Gereiftheit und Revolution
in Newport Pagnell.



Modern, international, and enlightened—William Towns revolutionizes design in Newport Pagnell. The DBS is to be an Aston of superlatives. Shorter, lower, and decidedly wider than the DB6 along with a powerful eight-cylinder engine. The aesthetic coolness of the DBS perfectly suits the consummate gentleman. Old money faces off against new money in the television adventure *The Persuaders!*, starring Roger Moore in the DBS versus Tony Curtis in a Dino. But play then turned to drama. Tadek Marek's new V8 arrives too late. Great suspense, lights out, and David Brown is gone. Under different management, the DBS is reinvented. Christened V8 at first, later on it is dubbed Virage. A macho mobile, brawny and magnificent—practically made for the USA, and built by hand in Newport Pagnell. Whether Saloon, Volante, or Vantage: Aston Martin's Grand Coupé becomes the most exclusive of all automobiles.

Modern, international und aufgeklärt – William Towns revolutioniert das Design in Newport Pagnell. Der DBS soll ein Aston der Superlative werden. Kürzer, niedriger und entscheidend breiter als der DB6, dazu ein mächtiger Achtzylindermotor. Die ästhetische Coolness des DBS passt perfekt zum tadellosen Gentleman. Altes Geld gegen neues Geld spielt im Fernsehabenteuer *Die Zwei*: Roger Moore im DBS gegen Tony Curtis im Dino. Aber dann wird aus Spiel Drama. Tadek Mareks neuer V8 kommt zu spät. Hochspannung, Licht aus. David Brown ist weg. Unter anderer Führung wird der DBS neu erfunden. Er heißt zunächst einfach V8, später Virage. Ein Machomobil, bullig und prächtig. Für die USA wie geschaffen, in Newport Pagnell handgebaut. Ob Saloon, Volante oder Vantage: Aston Martins Grand Coupé reift zum exklusivsten aller Automobile.

*A macho mobile,
brawny and
magnificent.*

*Ein Machomobil,
bullig und
prächtig.*



1978-1986
V8 Volante



1983-1989
V8 Vantage X-Pack



1987
V8 LWB





1988-1995
Virage

1992-1996
Virage Volante



1999–2003
DB7 Vantage



1999–2003

DB7 Vantage Volante



The Future Reloaded

Gaydon, the world
and the car as art.

Gaydon, die Welt
und das Automobil
als Kunstwerk.



*Beautifully built,
beautifully quick,
beautifully Aston Martin.*

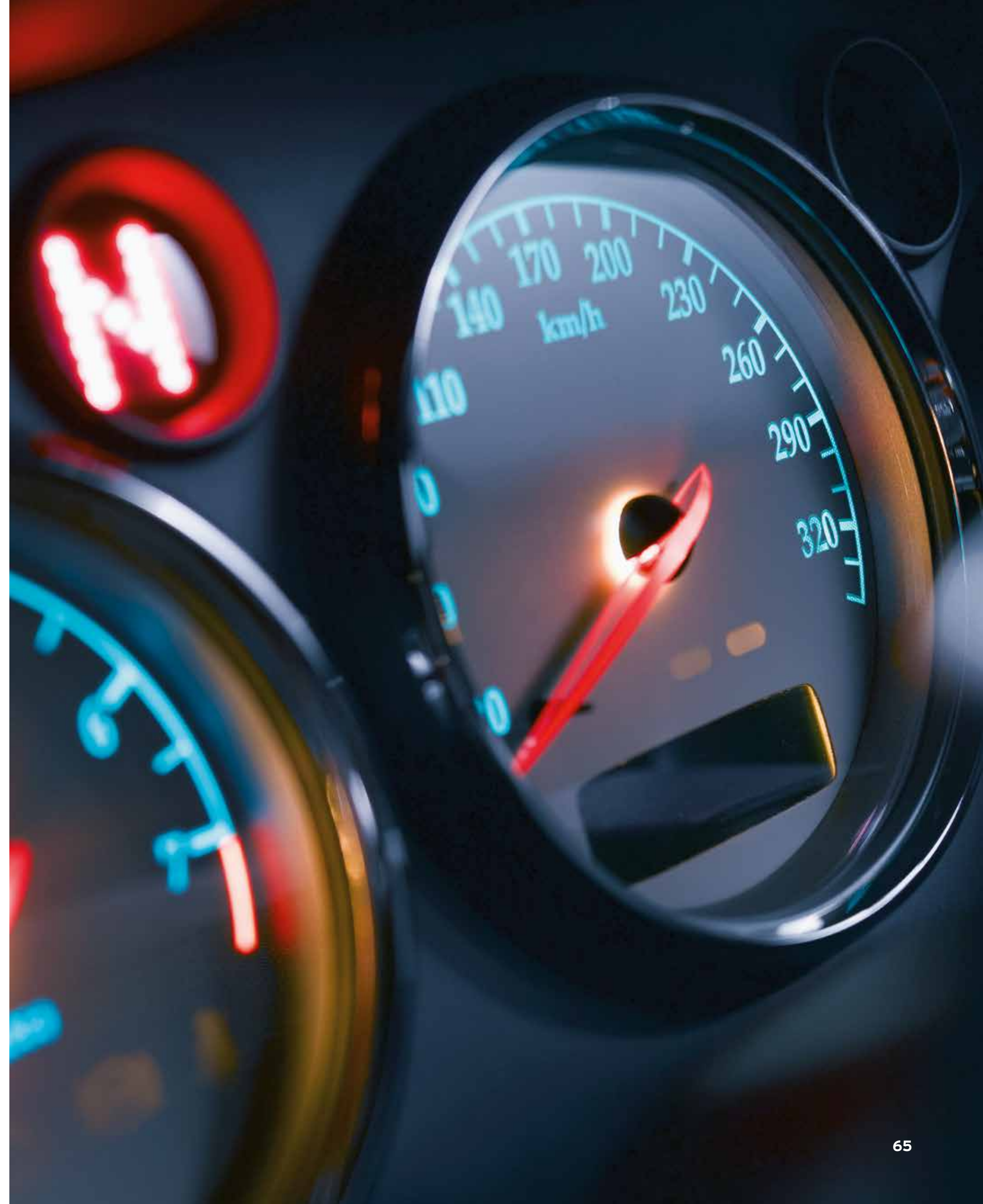
*Schön gebaut,
schön schnell.
Schön Aston Martin.*

In the global world, the classic regains popularity. As if destined by fate, Aston Martin survives. Ford takes over the elegant manufacturing with the irresistible gloss before it's too late.

The Americans develop the DB7—David Brown's name says it all—and create the Vanquish. Beauty and the beast, however, are simply appetizers and hors d'oeuvre. Following the masterpiece, Henrik Fisker's DB9 is the ultimate interpretation of the classic Gran Turismo. Under the skin is German engineering expertise. A new classic design by Danish craftsmanship. Independence days: Global business begins in the Gaydon factory. The DB9 and its successors remain unmistakably Aston, British, and cool: flamboyant yet classy, impulsive yet objective, stocky yet athletic. Beautifully built, beautifully quick, beautifully Aston Martin.

In der globalen Welt ist Klassik wieder modern. Wie durch göttliche Fügung überlebt Aston Martin. Ford übernimmt die edle Manufaktur mit der unwiderstehlichen Patina, bevor es zu spät ist.

Die Amerikaner zaubern einen DB7 – David Browns Name ist Programm – und meißeln den Vanquish. Die Beauty und das Biest sind jedoch lediglich Amuse-Gueule und Hors-d'œuvre. Dann kommt das Meisterwerk: Henrik Fiskers DB9, die ultimative Interpretation des klassischen Gran Turismo. Unter der Haut deutsches Ingenieurwissen. New Classic Design aus dänischer Hand. Independence Days: Ab dem Werk in Gaydon beginnt globales Business. Der DB9 und seine Nachfolger bleiben unverkennbar Aston, british, cool: Flamboyant, aber vornehm. Impulsiv, aber sachlich. Stämmig, aber athletisch. Schön gebaut, schön schnell. Schön Aston Martin.



2001-2004
Vanquish



2004-2007
Vanquish S

THINGS PLACED IN THE SPACE WHERE TWO STONES FAIL TO MEET



2004-2016
DB9 Coupé



2004-2016
DB9 Coupé



2004-2016
DB9



2004-2016
DB9 Volante





*History without a future is simply a story.
With a future, it becomes a heritage.*

*Geschichte ohne Zukunft ist lediglich Geschichte.
Mit Zukunft wird daraus Erbe.*

*Dr. Ulrich Bez
Former CEO, Aston Martin*

2005-2017

V8 Vantage Coupé



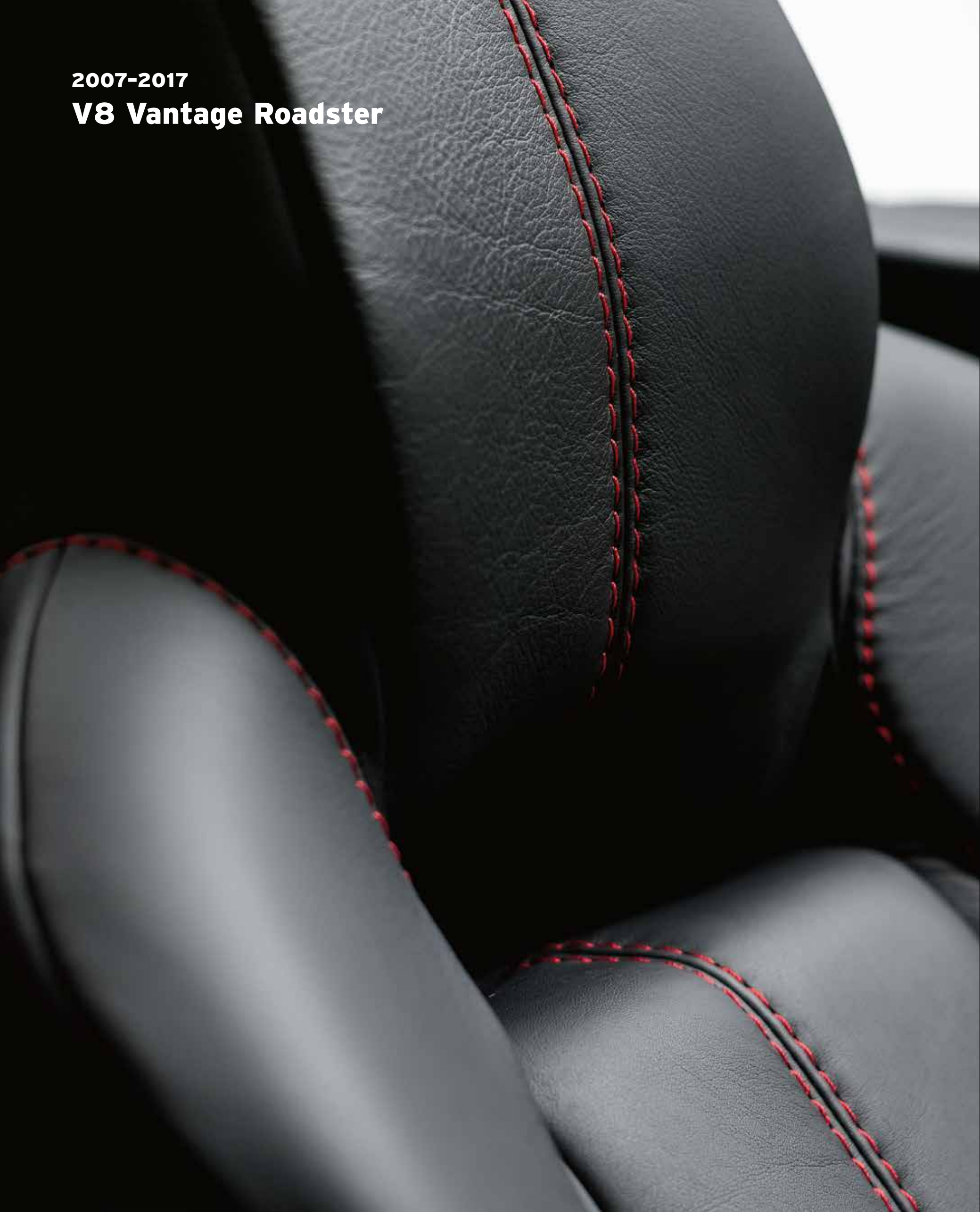
2007-2012
DBS Coupé



2007-2017
V8 Vantage Roadster



2007-2017
V8 Vantage Roadster



2009–2012
DBS Volante



*Without passion and creativity,
life would simply be dull.*

*Ohne Leidenschaft und Kreativität
wäre das Leben einfach nur fade.*

*Marek Reichman
Chief Creative Officer, Aston Martin*



2009
One 77 Concept



RS



2009–2012
One 77

2009-2012
One 77





2009-2013
V12 Vantage Coupé

2009-2013
V12 Vantage Roadster



2011-2012
Virage Coupé



2011-2012
Virage Coupé



2011-2012
Virage Volante



2011-2017

V8 Vantage S Coupé



2011-2017
V8 Vantage S



2012-2015
DB9 Coupé



2012-2015
DB9 Volante



2012-2018
Vanquish Coupé



2012-2018
Vanquish Volante



2013-2017
V8 Vantage SP10



2013-2017
V12 Vantage S



Beyond Borders

Continuity and Revolution.
Kontinuität und Revolution.



Facing a century of automotive challenges, Aston's Chief Designer Marek Reichman seeks to expand the Aston Martin identity. In a quest for the extraordinary, the DB11 adds power and verve to the classic DB9 lines, while the DBS Superleggera turns the original Italian design legacy up a notch. The DBX catapults the brand beyond the borders of tradition into the oh-so-now realm of SUVs.

While production is housed in a new factory in Wales, care is taken not to lose the stance and appeal of the Vantage sports car. Valkyrie and its son Valhalla orbit in a parallel design universe. The idea of a midship hypercar may not be entirely new to Aston Martin, which in 1979 envisioned the extreme edge of Bulldog. Yet the ultimate interpretation combines hybrid F1 technology with advanced aerodynamics into a vehicle whose performance is truly sublime.

Angesichts eines Jahrhunderts voller automobiler Herausforderungen wagt Astons Chefdesigner Marek Reichman, die Identität von Aston Martin zu expandieren. Auf der Suche nach dem Außergewöhnlichen fügt der DB11 den klassischen DB9-Linien Kraft und Schwung hinzu, während der DBS Superleggera den Duft des ursprünglichen italienischen Designerbes verstärkt. Schließlich projiziert der DBX die Marke über die Grenzen der Tradition hinaus in das ach-so-jetzt Gebiet der SUVs.

Während die Produktion in einer völlig neuen Fabrik in Wales stattfindet, wird darauf geachtet, die Haltung und Attraktivität des Vantage-Sportwagens nicht zu verlieren. Valkyrie und ihr Sohn Valhalla kreisen in einem parallelen Designuniversum. Die Idee eines Midship-Hypercars ist für Aston Martin nicht ganz neu: 1979 wurde der extrem kantige Bulldog vorgestellt. Doch deren ultimative Interpretation kombiniert Hybrid-F1-Technologie mit fortschrittlicher Aerodynamik zu einem Objekt mit wirklich erhabenen Leistungen.

*Augmenting the identity
of Aston Martin.*

*Die Expansion von
Aston Martins Identität.*



2013
CC100 Speedster Concept



2013
CC100 Speedster Concept



2015-2016
Vantage GT12



2015-2016
Vantage GT12



2015-2016
Vantage GT12



2016
Vanquish One of Seven



2016
Vanquish One of Seven



From 2016
DB11



From 2018
DBS Superleggera



From 2018
DBS Superleggera



From 2018
DBS Superleggera



From 2020
DBX



From 2020
DBX



From 2021
Vantage F1 Edition



From 2021
Vantage F1 Edition



From 2021
Vantage F1 Edition



From 2024
Valhalla



Gentlemen Drivers

Maturity and revolution
in Newport Pagnell.

Gereiftheit und Revolution
in Newport Pagnell.





Kind hearts and coronets: motor racing should be fun.

Adel verpflichtet: Motorsport soll Spaß machen.

“Motor racing is dangerous,” says Aston driver Stirling Moss, the white knight in logo-free overalls. “No advertisements, please, I am a gentleman driver.” It all begins with Lionel Martin at the Aston Hill Climb in 1914. Between the wars, Aston Martin prefers to build racing cars; small, just four cylinders, yet exclusive, just 680 cars. In the 1930s, development head Augustus “Bert” Bertelli is content with class victories. Kind hearts and coronets: motor racing should be fun, and good for a wager—dry, British sportsmanship. World War II is followed by attempts in Formula 1, the triumph in Le Mans, the DB sports cars, and with them, the concept for an Aston Martin Gran Turismo that applies to this day: a car that radiates no less sporty and no more dangerous than a gentleman driver in formal attire.

Motorsport ist gefährlich. Sagt Aston-Fahrer Stirling Moss, weißer Ritter im blanken Overall. Bitte keine Werbung, ich bin ein Gentleman Driver. Alles beginnt 1914 mit Lionel Martin am Aston Hill Climb. Zwischen den Kriegen baut Aston Martin am liebsten Rennwagen. Klein, nur vier Zylinder. Aber exklusiv, nicht mehr als 680 Stück. In den 1930er Jahren begnügt sich Entwicklungschef Augustus „Bert“ Bertelli mit Klassensiegen. Adel verpflichtet: Motorsport soll Spaß machen. Und für eine Wette gut sein. Trockene britische Sportlichkeit. Nach dem Zweiten Weltkrieg kommen die Versuche in der Formel 1, der Triumph in Le Mans, die DB-Sportwagen und mit ihnen das bis heute gültige Konzept für einen Gran Turismo Aston Martin: Ein Wagen, der nicht weniger Sportlichkeit und nicht mehr Gefährlichkeit ausstrahlt als ein Gentleman Driver in Black Tie.

1921
A3



1921
A3



1931
LM5





1931
LM5

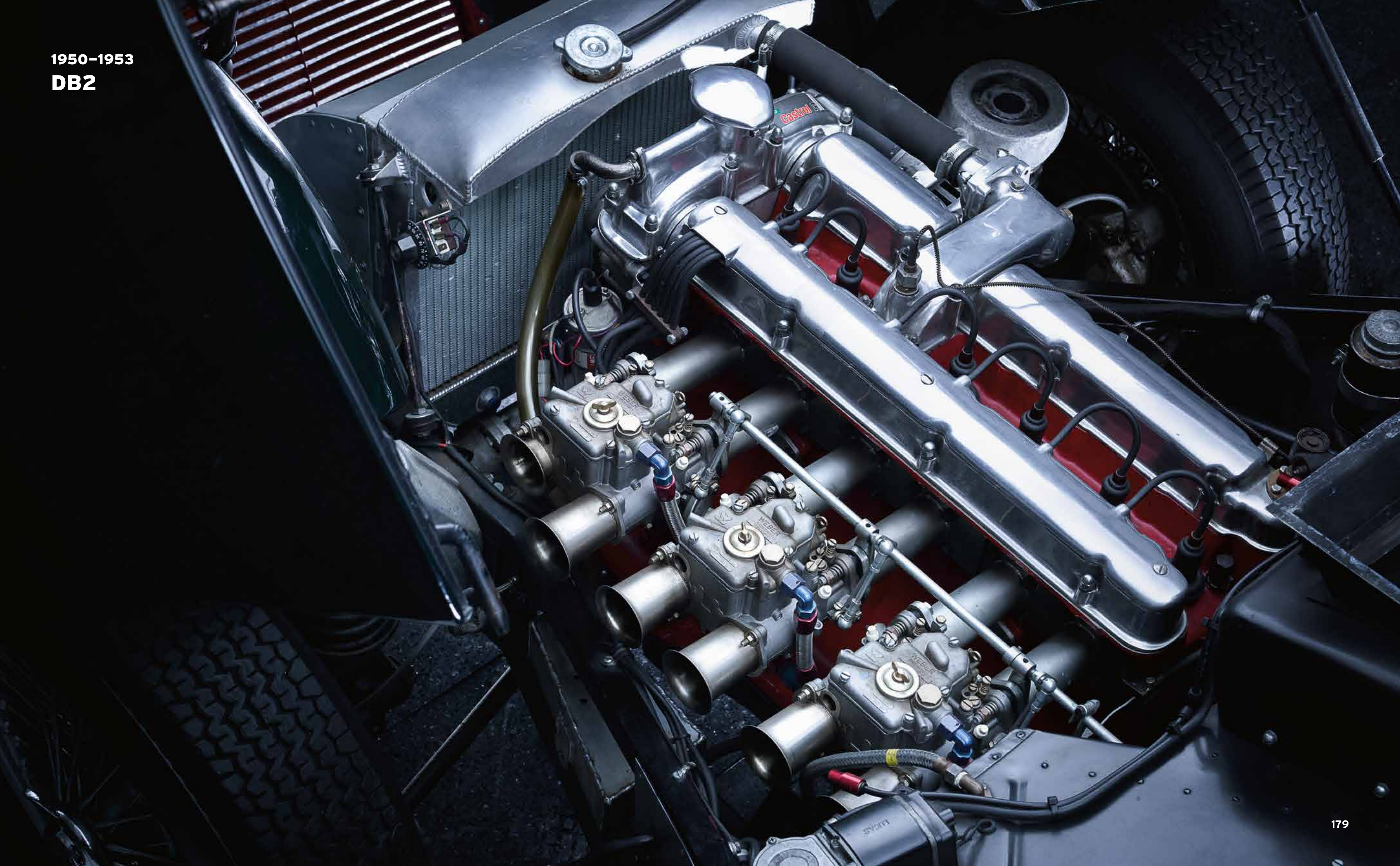
1950-1953
DB2



1950-1953
DB2



1950-1953
DB2





1951-1953
DB3

1951-1953
DB3



1953-1956
DB3S



1953-1956
DB3S

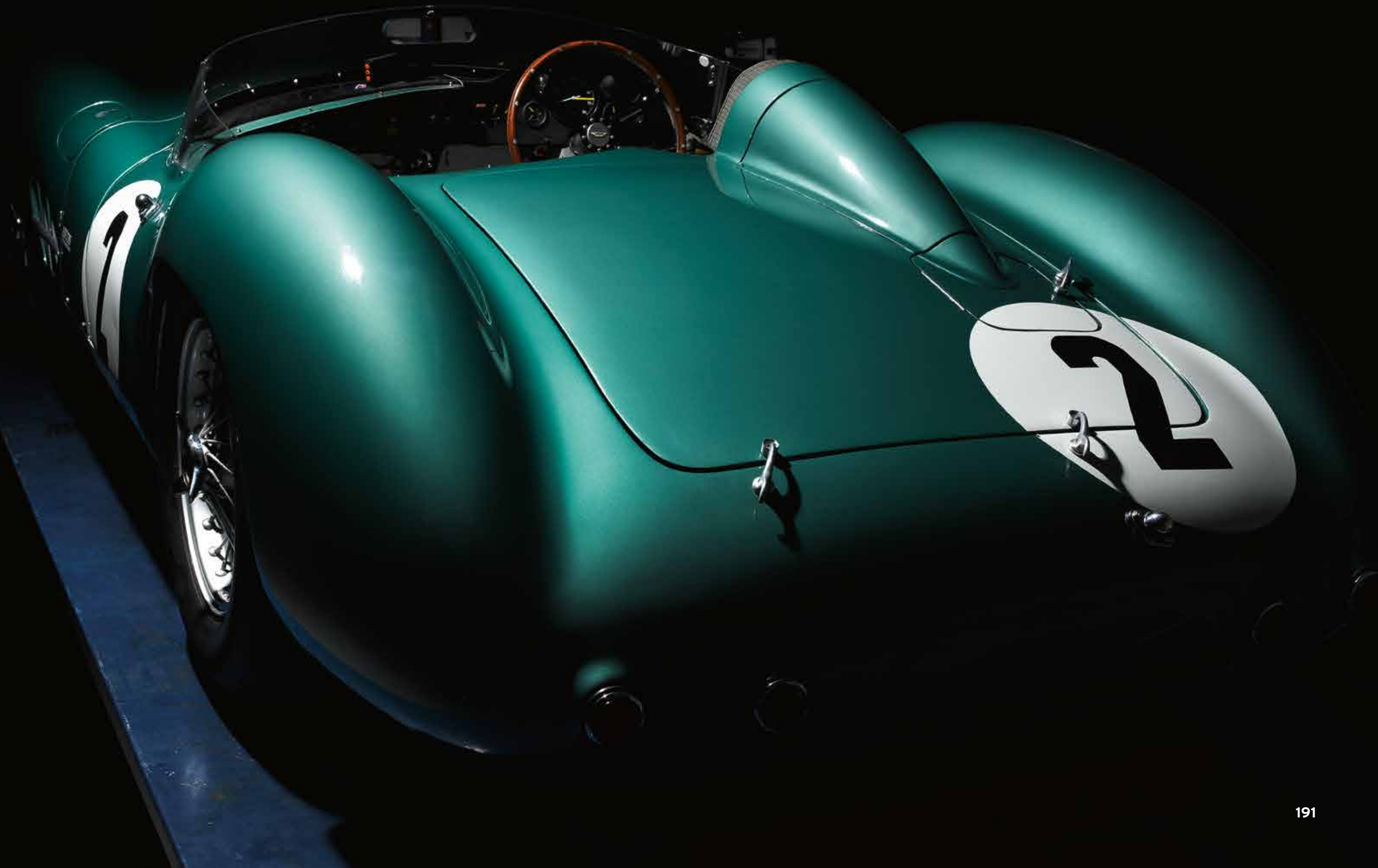


1956-1959

DBR1



1956–1959
DBR1



*England's most gentlemanly car:
elegant, understated and...
a little bit dangerous.*

*Englands weltmännischstes Auto:
elegant, dezent und ...
ein bisschen gefährlich.*

*Stephen Bayley
British design critic, journalist and author*

1957
DBR2



1957
DBR2



1959-1960
DBR4



1959-1960
DBR4



1959-1963
DB4GT



1959-1963
DB4GT



1963
DP212



1963
DP212



1963
DP212



2005-2011
DBR9

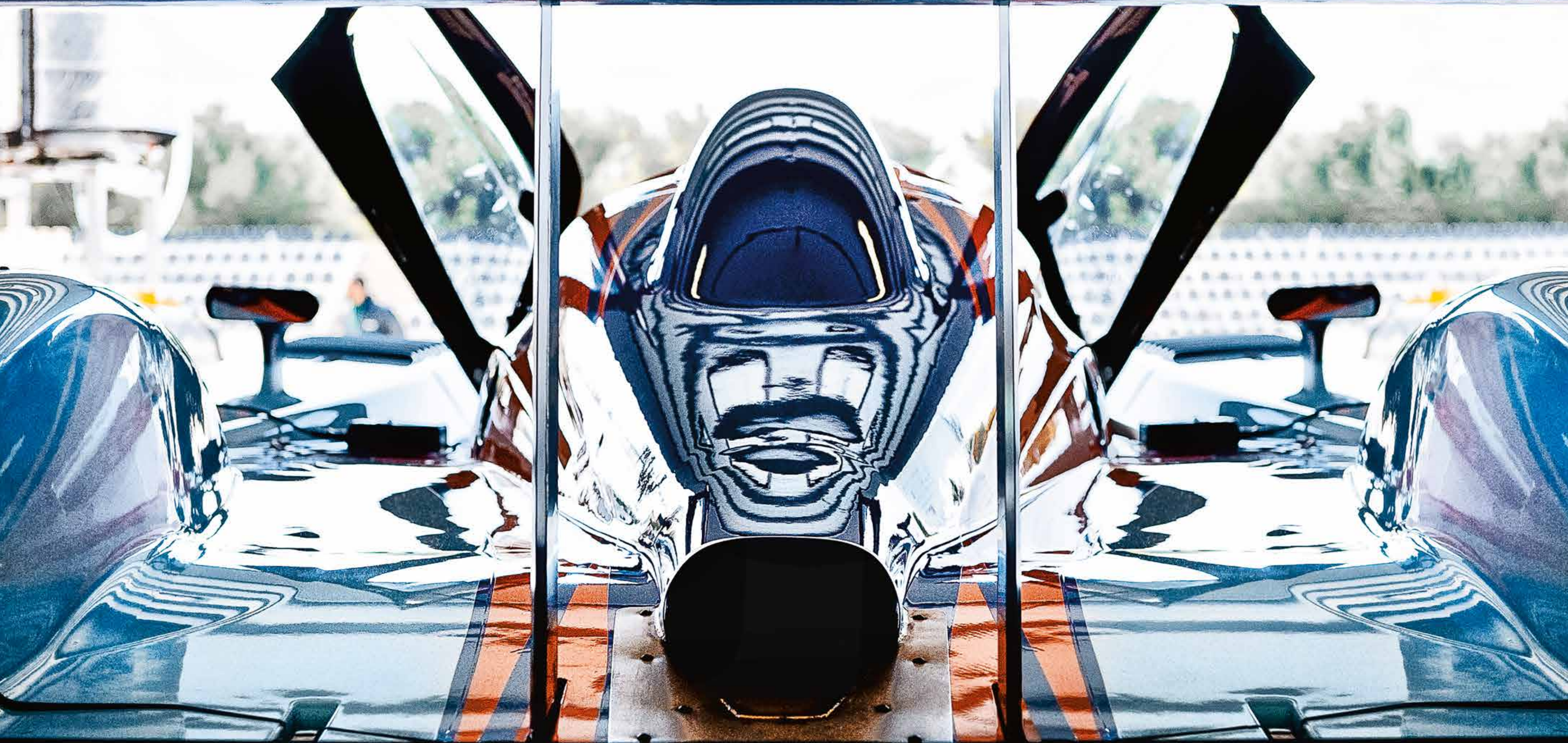


2008-2018
Vantage GT4



2008-2018
Vantage GT4





From 2009
LMP1

Royal Family

Salto finale:
The royal limousine
earns its wings.

Salto finale:
Die Königslimousine
erhält Flügel.



Aston Martin, men's cars for the hunt, preferably with women passengers and wild game now and then. Marriage? Children? A family? Unthinkable. Yet, that is exactly what happens. David Brown, the adventuring-type, marries thrice and has two children. Drive a Bentley? How uncool. The sleek Atom would be an alternative. This results in the Lagonda Rapide, daring like no other car, save perhaps a Bugatti Royale. But the Touring body is too pompous, the car too heavy, perhaps even too expensive. The counterpart is the V8 Lagonda Series I: too much understatement, too few customers. Then comes the Aston Martin Lagonda Series II, the most daring automobile design in Great Britain: a wedge filled with digital high-tech, irresistible seventies. After the storm: calm. Then arrives the breathtaking silhouette of the Rapide—which is to the Panamera as Twiggy is to Grandma Duck. When are we getting married?

The most daring automobile design in Great Britain.

Das gewagteste Automobildesign Großbritanniens.

Aston Martin, Männerautos für die Jagd. Am liebsten Frauen an Bord, ab und zu Wild. Heiraten, Kinder, eine Familie? Unvorstellbar. Und doch passiert es. Der Abenteurertyp David Brown heiratet dreimal, hat zwei Kinder. Bentley fahren? Wie uncool. Der schnittige Atom wäre eine Alternative. Daraus wird der Lagonda Rapide, gewagt wie sonst nur ein Bugatti Royale. Doch die Touring-Karosserie ist zu prunkvoll, zu schwer der Wagen, vielleicht sogar zu teuer. Das Gegenstück ist der V8 Lagonda Series I: zu viel Understatement, zu wenig Kunden. Danach kommt der Aston Martin Lagonda Series II. Das gewagteste Automobildesign Großbritanniens. Ein Keil, gefüllt mit digitalem Hightech, unwiderstehlich Seventies. Nach dem Sturm: Ruhe. Dann die atemberaubende Silhouette des Rapide – steht zum Panamera wie Twiggy zu Oma Duck. Wann heiraten wir?





1939-1946
Atom

1939-1946
Atom



1961-1964

Lagonda Rapide



1974-1976

Lagonda Series 1



1974-1976

Lagonda Series 1



1976-1986
Lagonda Series 2



1986-1989

Lagonda Series 4 & 3



2009-2020
Rapide



2013-2018
Rapide S



Zagato's Mark

The British beauty
and the Italian beast.

Die britische Schöne
und das italienische Biest



*Now as before,
the Z-mark provides
infinite power.*

*Gestern wie heute
sorgt das Z-Zeichen
für endlosen Schub.*

The companies behind the Italian body: Pininfarina stands for elegance, Bertone for innovation, Touring for discretion, Zagato for extravagance. In Zagato, the Italian predilection for the bella figura is governed by a sense of sporty functionality. Concise, clear, light, and well-appointed: that is the look of a winning car. The DB4GT Zagato strikes this balance perfectly. Of the 19 experimental racing machines, no two of them are alike. Twenty years later, Zagato's Ercole Spada gets down to work again, now with a penchant for 1980s high-tech. The V8 Vantage Zagato becomes a classic overnight, an instant museum piece. Pity, but no matter: in 2011, a "Zagaston" storms through 24 hours of "The Green Hell." Now as before, the Z-mark provides infinite power.

Die Firmen der italienischen Karosserie: Pininfarina steht für Eleganz, Bertone für Innovation, Touring für Diskretion, Zagato für Extravaganz. Bei Zagato unterliegt die mediterrane Neigung zur Bella Figura dem Sinn für sportliche Funktionalität. Komprimiert, übersichtlich, leicht und komfortabel: So sehen Siegerwagen aus. Der DB4GT Zagato hält perfekt die Balance. Von 19 experimentellen Renngeräten gleicht keines dem anderen. Zwanzig Jahre später macht Zagatos Ercole Spada sich wieder ans Werk. Jetzt mit einer Vorliebe für brutalen 1980er-Jahre-Hightech. Der V8 Vantage Zagato wird ein Instant Classic, sofortiges Museumsstück. Schade, aber egal: 2011 stürmt ein „Zagaston“ 24 Stunden lang durch die Grüne Hölle. Gestern wie heute sorgt das Z-Zeichen für endlosen Schub.



1960-1961
DB4GT Zagato



1960-1961
DB4GT Zagato



1987-1988
V8 Vantage Zagato



*The Aston Martin Zagatos
are well mannered cars
with a hot body.*

*Die Aston Martin Zagato
sind kultivierte Fahrzeuge
mit einem heißen Gehäuse.*

*Andrea Zagato
CEO, ZED Milano Srl*



2003-2004

DB AR1 & DB7 Zagato



2003-2004
DB7 Zagato



2004
DB AR1



2011-2012
V12 Zagato



Car Index



DB2 Vantage DHC

Years of manufacture	1950–1953
Cylinders	6
Engine capacity	2,580 cc
Power	125 hp / 92 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1120 kg / 2,470 lbs
Top speed	180 km/h / 115 mph
Quantity produced	49



DB2/4 Saloon

Years of manufacture	1953–1955
Cylinders	6
Engine capacity	2,922 cc
Power	140 hp / 103 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1180 kg / 2,600 lbs
Top speed	191 km/h / 120 mph
Quantity produced	463



DB2/4 Mk III

Years of manufacture	1957–1959
Cylinders	6
Engine capacity	2,922 cc
Power	162 hp / 119 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1270 kg / 2,800 lbs
Top speed	198 km/h / 125 mph
Quantity produced	551



DB4 Saloon Series 1

Years of manufacture	1958–1960
Cylinders	6
Engine capacity	3,670 cc
Power	240 hp / 177 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1310 kg / 2,890 lbs
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	150



DB5 Saloon/Convertible

Years of manufacture	1963–1965
Cylinders	6
Engine capacity	3,995 cc
Power	286 hp / 210 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1485 kg / 3,280 lbs
Top speed	235 km/h / 145 mph
Quantity produced	833 (Saloon) 123 (Convertible)



DB5 Shooting Brake by Redford

Years of manufacture	1964–1965
Cylinders	6
Engine capacity	3,995 cc
Power	282 hp / 207 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1590 kg / 3,510 lbs
Top speed	235 km/h / 145 mph
Quantity produced	12



DB6 Vantage / Volante

Years of manufacture	1966–1969
Cylinders	6
Engine capacity	3,995 cc
Power	325 hp / 239 kW (Vantage) 282 hp / 207 kW (Volante)
Transmission	five-speed transmission
Weight	1470 kg / 3,240 lbs
Top speed	238 km/h / 150 mph
Quantity produced	417 (Vantage) 140 (Volante)



DBS Vantage

Years of manufacture	1967–1972
Cylinders	6
Engine capacity	3,995 cc
Power	325 hp / 239 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1590 kg / 3,500 lbs
Top speed	226 km/h / 140 mph
Quantity produced	296



V8 Volante

Years of manufacture	1978–1986
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	305 hp / 224 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1790 kg / 3,950 lbs
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	439



V8 Vantage X-Pack

Years of manufacture	1983–1989
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	410 hp / 302 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1800 kg / 3,970 lbs
Top speed	300 km/h / 185 mph
Quantity produced	37



V8 LWB

Year of manufacture	1987
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	305 hp / 224 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	1820 kg / 4,010 lbs
Top speed	240 km/h / 150 mph
Quantity produced	1



Virage

Years of manufacture	1988–1995
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	330 hp / 243 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1790 kg / 3,950 lbs
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	296



V8 Vantage Coupé / Roadster

Years of manufacture	2005–2017
Cylinders	V8
Engine capacity	4,282 cc
Power	380 hp / 279 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1630 kg / 3,590 lbs
Top speed	282 km/h / 175 mph



DBS Coupé / Volante

Years of manufacture	2007–2012
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	510 hp / 375 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1695 kg / 3,740 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph



One 77

Years of manufacture	2009–2012
Cylinders	V12
Engine capacity	7,312 cc
Power	760 hp / 559 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1630 kg / 3,590 lbs
Top speed	354 km/h / 220 mph
Quantity produced	77



Virage Volante

Years of manufacture	1992–1996
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	330 hp / 243 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	2000 kg / 4,410 lbs
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	234



DB7 Vantage

Years of manufacture	1999–2003
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	420 hp / 309 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1780 kg / 3,920 lbs
Top speed	300 km/h / 185 mph
Quantity produced	2,110



DB7 Vantage Volante

Years of manufacture	1999–2003
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	420 hp / 309 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1875 kg / 4,130 lbs
Top speed	266 km/h / 165 mph
Quantity produced	2,046



V12 Vantage Coupé / Roadster

Years of manufacture	2009–2013
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	510 hp / 375 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1760 kg / 3,880 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph



Virage Coupé / Volante

Years of manufacture	2011–2012
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	490 hp / 360 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1800 kg / 3,970 lbs
Top speed	295 km/h / 185 mph



V8 Vantage S

Years of manufacture	2011–2017
Cylinders	V8
Engine capacity	4,735 cc
Power	430 hp / 316 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1610 kg / 3,550 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph



Vanquish

Years of manufacture	2001–2004
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	460 hp / 338 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1835 kg / 4,050 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph
Quantity produced	1,507



Vanquish S

Years of manufacture	2004–2007
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	520 hp / 382 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1875 kg / 4,130 lbs
Top speed	325 km/h / 200 mph
Quantity produced	1,029



DB9 Coupé / Volante

Years of manufacture	2004–2016
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	450 hp / 331 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1710 kg / 3,770 lbs
Top speed	300 km/h / 185 mph



DB9 Coupé / Volante

Years of manufacture	2012–2015
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	510 hp / 375 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1785 kg / 3,940 lbs
Top speed	295 km/h / 185 mph



Vanquish Coupé / Volante

Years of manufacture	2012–2018
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	565 hp / 416 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1740 kg / 3,840 lbs
Top speed	295 km/h / 185 mph



V8 Vantage SP10

Years of manufacture	2013–2017
Cylinders	V8
Engine capacity	5,935 cc
Power	510 hp / 375 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1760 kg / 3,880 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph



V12 Vantage S

Year of manufacture	2013–2017
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	573 hp / 421 kW
Transmission	seven-speed transmission
Weight	1665 kg / 3,670 lbs
Top speed	330 km/h / 205 mph



CC100 Speedster Concept

Year of manufacture	2013
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	573 hp / 421 kW
Transmission	seven-speed transmission (sequential)
Weight	1450 kg / 3,200 lbs
Top speed	320 km/h / 200 mph
Quantity produced	2



Vantage GT12

Years of manufacture	2015–2016
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	600 hp / 441 kW
Transmission	seven-speed transmission
Weight	1565 kg / 3,450 lbs
Top speed	330 km/h / 205 mph
Quantity produced	100



LM5

Year of manufacture	1931
Cylinders	4
Engine capacity	1,495 cc
Power	70 hp / 51 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1020 kg / 2,250 lbs
Top speed	135 km/h / 85 mph



DB2

Years of manufacture	1950–1953
Cylinders	6
Engine capacity	2,580 cc
Power	125 hp / 92 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1180 kg / 2,600 lbs
Top speed	195 km/h / 120 mph



DB3

Years of manufacture	1951–1953
Cylinders	6
Engine capacity	2,580 cc
Power	140 hp / 103 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	915 kg / 2,020 lbs
Top speed	212 km/h / 130 mph



Vanquish One of Seven

Years of manufacture	2016
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	600 hp / 441 kW
Transmission	eight-speed automatic transmission
Weight	1845 kg / 4,070 lbs
Top speed	302 km/h / 190 mph
Quantity produced	7



DB11

Years of manufacture	From 2016
Cylinders	V8 / V12
Engine capacity	3,982 / 5,204 cc
Power	510–639 hp / 375–470 kW
Transmission	eight-speed automatic transmission
Weight	1760–1875 kg / 3,880–4,130 lbs
Top speed	300–320 km/h / 185–200 mph



DBS Superleggera

Years of manufacture	From 2018
Cylinders	V12
Engine capacity	5,204 cc
Power	725 hp / 533 kW
Transmission	eight-speed automatic transmission
Weight	1845–1945 kg / 4,070–4,290 lbs
Top speed	340 km/h / 210 mph



DB3S

Years of manufacture	1953–1956
Cylinders	6
Engine capacity	2,922 cc
Power	225 hp / 165 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	850 kg / 1,870 lbs
Top speed	225 km/h / 140 mph



DBR1

Years of manufacture	1956–1959
Cylinders	6
Engine capacity	2,922 cc
Power	250 hp / 184 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	800 kg / 1,760 lbs
Top speed	255 km/h / 160 mph



DBR2

Years of manufacture	1957
Cylinders	6
Engine capacity	3,670 cc
Power	287 hp / 211 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	915 kg / 2,020 lbs
Top speed	265 km/h / 165 mph



DBX

Years of manufacture	From 2020
Cylinders	V6 / V8
Engine capacity	2,999 / 3,982 cc
Power	435–707 hp / 320–520 kW
Transmission	nine-speed automatic transmission
Weight	2245 kg / 4,950 lbs
Top speed	259–310 km/h / 160–190 mph



Vantage F1 Edition

Years of manufacture	From 2021
Cylinders	V8
Engine capacity	3,982 cc
Power	535 hp / 393 kW
Transmission	eight-speed automatic transmission
Weight	1530 kg / 3,370 lbs
Top speed	322 km/h / 200 mph



A3

Year of manufacture	1921
Cylinders	4
Engine capacity	1,486 cc
Power	40 hp / 29 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	800 kg / 1,760 lbs
Top speed	135 km/h / 85 mph



DBR4

Years of manufacture	1959–1960
Cylinders	6
Engine capacity	2,493 cc
Power	250 hp / 184 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	680 kg / 1,500 lbs
Top speed	260 km/h / 160 mph



DB4GT

Years of manufacture	1959–1963
Cylinders	6
Engine capacity	3,670 cc
Power	302 hp / 222 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1,270 kg / 2,800 lbs
Top speed	245 km/h / 150 mph



DP212

Year of manufacture	1963
Cylinders	6
Engine capacity	3,996 cc
Power	330 hp / 243 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	980 kg / 2,160 lbs
Top speed	270 km/h / 170 mph



DBR9	
Years of manufacture	2005–2011
Cylinders	V12
Engine capacity	6,000 cc
Power	600 hp / 441 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1100 kg / 2,430 lbs



Vantage GT4	
Years of manufacture	2008–2018
Cylinders	V8
Engine capacity	4,300 / 4,700 cc
Power	c. 440 hp / 324 kW
Transmission	six-/seven-speed transmission (sequential)
Weight	1350 kg / 2,980 lbs
Top speed	c. 300 km/h / 185 mph
Quantity produced	109



LMP1	
Years of manufacture	From 2009
Cylinders	V12
Engine capacity	6,000 cc
Power	540 hp / 397 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	900 kg / 1,980 lbs



Rapide S	
Years of manufacture	From 2013
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	550 hp / 405 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1990 kg / 4,390 lbs
Top speed	306 km/h / 190 mph



DB4GT Zagato	
Years of manufacture	1960–1961
Cylinders	6
Engine capacity	3,670 cc
Power	314 hp / 231 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1225 kg / 2,700 lbs
Top speed	247 km/h / 155 mph
Quantity produced	19



V8 Vantage Zagato	
Years of manufacture	1987–1988
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	438 hp / 322 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1650 kg / 3,640 lbs
Top speed	299 km/h / 185 mph
Quantity produced	52



Atom	
Years of manufacture	1939–1946
Cylinders	4
Engine capacity	1,970 cc
Power	80 hp / 59 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1220 kg / 2,690 lbs
Top speed	169 km/h / 105 mph
Quantity produced	prototype



Lagonda Rapide	
Years of manufacture	1961–1964
Cylinders	6
Engine capacity	3,995 cc
Power	236 hp / 174 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	1710 kg / 3,770 lbs
Top speed	200 km/h / 125 mph
Quantity produced	55



Aston Martin Lagonda Series 1	
Years of manufacture	1974–1976
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	280 hp / 206 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	2000 kg / 4,410 lbs
Top speed	235 km/h / 145 mph
Quantity produced	7



DB7 Zagato	
Year of manufacture	2003–2004
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	435 hp / 320 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1740 kg / 3,840 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph
Quantity produced	99 models



DB AR1	
Year of manufacture	2004
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	435 hp / 320 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1,740 kg / 3,840 lbs
Top speed	298 km/h / 185 mph
Quantity produced	99 models



V12 Zagato	
Year of manufacture	From 2011
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	510 hp / 375 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1,680 kg / 3,700 lbs
Top speed	305 km/h / 190 mph



Aston Martin Lagonda Series 2	
Years of manufacture	1976–1986
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	280 hp / 206 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	2065 kg / 4,550 lbs
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	462



Aston Martin Lagonda Series 3 & 4	
Years of manufacture	1986–1989
Cylinders	V8
Engine capacity	5,340 cc
Power	305 hp / 224 kW (Series 3) 289 hp / 213 kW (Series 4)
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	2095 kg / 4,620 lbs (Series 3) 2110 kg / 4,650 lbs (Series 4)
Top speed	230 km/h / 145 mph
Quantity produced	76 (Series 3) / 98 (Series 4)



Rapide	
Years of manufacture	From 2009
Cylinders	V12
Engine capacity	5,935 cc
Power	470 hp / 346 kW
Transmission	six-speed transmission
Weight	1950 kg / 4,300 lbs
Top speed	295 km/h / 185 mph



Although I've taken pictures of thousands of cars as a professional photographer since 1966, the years from 2000 to 2014 were truly special. Why? That was when Dr. Ulrich Bez was the head of Aston Martin, where he played a major role in shaping the modern image of the brand. When he took over, Aston Martin was rolling out 600 DB7s a year. First, he tweaked the Vanquish to perfection, followed by two future legends, the DB9 and the V8 Vantage. Between those efforts, he worked on icons like the DB7 Zagato and the American Roadster. Producing 7200 cars for the 2008 model year, rolling out the Rapide and the One-77 in 2009, and releasing the CC 100 for the company's 100th anniversary were other highlights of his tenure.

And fortunately, Dr. Bez hired me, not only to put these design icons in the spotlight, but also to develop unique image concepts

like “Aston Martin Meets Art” with Professor Coordt von Mannstein; furthermore, he approved the budget to make these one-of-a-kind photoshoots a reality.

The results speak for themselves: incredible series like “Fire and Ice” and the DBS masterpieces “Thunder and Lightning,” images for the ages, not just for ad campaigns and catalogs. Thousands of oversize prints adorn showrooms all over the world, as well as countless penthouses and design studios.

As a basis for my first Aston Martin book in 2014, those shots just weren't enough to do justice to the legendary British carmaker, so I traveled the world to see the older models. Unforgettable meetings with collectors and brand promoters enriched both my life and my photo archive, and even after Dr. Bez was succeeded by Andrew Palmer, I kept looking, finding more pearls here and there that simply must be included in a book about what I believe is the world's most interesting automotive brand.

The newest model, the Valhalla, hasn't even been built yet—I didn't even have a design study to look at—but the photos, shot at a secret preview, made it into this book. Thanks very much to Aston Martin Stuttgart for making it happen. The team provided fantastic support and let me see other vehicles as well. And although we were able to include a lot of the important models in this book, though not all of them, our revised and expanded edition had to call it quits at 272 pages. We wanted the book to be published on schedule, especially after the first edition was sold out after just a few months, commanding top dollar in the secondary market.

So as you page through and enjoy the 135 photos in this book, you're forging a connection between you, the reader, and me, the photographer. I had the privilege to spend a lot of time, energy, and passion with these treasures on wheels. From my perspective, it still wasn't enough when you consider how much time and care the Aston Martin team has been putting into every detail, on each and every model, since 1913. It's a passion you can see and feel in the cars that make James Bond's heart beat faster—and ours too.

René Staud



*Images for the
ages, not just for
ad campaigns
and catalogs.*



Obwohl ich seit 1966 als Fotograf fast jedes Automobil vor der Linse hatte, sind doch die Jahre 2000 bis 2014 die Bemerkenswertesten: die Zeit, in der Dr. Ulrich Bez Chef von Aston Martin war und das moderne Markengesicht wesentlich prägte. Er übernahm die Firma mit einer jährlichen Produktion von 600 DB7, brachte als Erstes den Vanquish auf Vordermann, gefolgt von zwei künftigen Legenden, dem DB9 und V8 Vantage. Dazwischen Ikonen wie DB7 Zagato und American Roadster. 7200 gebaute Autos im Jahr 2008, Rapide und One-77 2009 sowie der CC 100 zum hundertjährigen Bestehen der Firma waren weitere Höhepunkte.

Glücklicherweise engagierte mich Dr. Bez, um diese Designikonen nicht nur ins rechte Licht zu rücken, sondern er nahm sich auch die Zeit, so einzigartige Bildkonzepte wie „Aston Martin Meets Art“ im Team mit Prof. Coordt von Mannstein zu entwickeln und das nötige Budget für diese einmaligen Shootings zu ermöglichen.

Und es entstanden großartige Serien wie „Fire and Ice“ und die DBS Masterpieces „Thunder and Lightning“, Bilder für die Ewigkeit und nicht nur für Kampagnen und Kataloge. Tausende großformatige Prints zieren die Showrooms in aller Welt und unzählige Penthouses und Designerbüros.

Als Basis für mein erstes Aston Martin Buch 2014 war das aber nicht genug, um dem legendären britischen Autohersteller gerecht zu werden, und so reiste ich für die früheren Modelle um die Welt. Einzigartige Begegnungen mit Sammlern und Förderern der Marke

bereicherten mein Leben und mein Bildarchiv, und auch nach der Übergabe der Verantwortung von Dr. Bez an Andrew Palmer und bis heute suchte und fand ich die eine und andere Perle, die in einem Buch über die wohl interessanteste Marke in der Automobilwelt nicht fehlen darf.

Das neueste Modell Valhalla ist noch nicht einmal gebaut, die Designstudie war noch nicht einmal in meinem Studio, aber die Bilder, geschootet anlässlich einer geheimen Preview, sind im Buch. Dafür an dieser Stelle Dank an Aston Martin Stuttgart. Das Team unterstützte mich großartig, indem es mir auch weitere Fahrzeuge überlassen hat. Und auch wenn wir zwar viele wichtige, aber nicht alle Modelle in diesem Buch zeigen können, war bei 272 Seiten der überarbeiteten Neuauflage Schluss. Schließlich sollte das Werk pünktlich erscheinen, nachdem die Erstausgabe bereits nach Monaten vergriffen war und seither zu Liebhaberpreisen gehandelt wird.

Wenn Sie also nun beim Durchblättern die 135 Bilder genießen, entsteht auch eine Verbindung zwischen Ihnen, den Lesern, und mir, dem Fotografen. Ich durfte dafür mit unendlicher Hingabe und Freude viel Zeit mit den Preziosen auf vier Rädern verbringen und das war aus meiner Sicht gleichzeitig nur kurz, wenn man bedenkt, wieviel Liebe und Zeit das Team von Aston Martin seit 1913 in jedes Detail, in jedes Modell steckt. Diese Passion erkennt man in den Fahrzeugen, die nicht nur James Bond glücklich machen.

René Staud

Bilder für die Ewigkeit und nicht nur für Kampagnen und Kataloge.

© 2022 teNeues Verlag GmbH + Co. KG, Kempen

Photographs © 2022 René Staud, Leonberg, Germany.
www.renestaud.com. All rights reserved.

Retouching and composing: René Staud Postproduction Team
Production by Alwine Krebber, teNeues Verlag
Color separation by Robert Kuhlendahl, teNeues Verlag

Design concept by Atelier Hans Ulrich Scholpp
Redesign by Anika Lethen

Texts by Paolo Tumminelli
Translations by Schmellenkamp Communications GmbH,
Amanda Ennis
Copyediting by Maria Regina Madarang (English) &
Mareike Ahlborn, Esther Caspers (German)
Editorial coordination by Pit Pauen, teNeues Verlag

ISBN 978-3-96171-409-4

Library of Congress Control Number: 2022943639

Picture and text rights reserved for all countries. No part of this
publication may be reproduced in any manner whatsoever.

While we strive for utmost precision in every detail, we cannot be
held responsible for any inaccuracies, neither for any subsequent
loss or damage arising.

Every effort has been made by the publisher to contact holders of
copyright to obtain permission to reproduce copyrighted material.
However, if any permissions have been inadvertently overlooked,
teNeues Publishing Group will be pleased to make the necessary
and reasonable arrangements at the first opportunity.

Bibliographic information published by the
Deutsche Nationalbibliothek:
The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the
Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are
available on the Internet at dnb.dnb.de.

Published by teNeues Publishing Group

teNeues Verlag GmbH
Ohmstraße 8a
86199 Augsburg, Germany

Düsseldorf Office
Waldenburger Straße 13
41564 Kaarst, Germany
e-mail: books@teneues.com

Augsburg/München Office
Ohmstraße 8a
86199 Augsburg, Germany
e-mail: books@teneues.com

Berlin Office
Lietzenburger Straße 53
10719 Berlin, Germany
e-mail: books@teneues.com

Press Department
presse@teneues.com

teNeues Publishing Company
350 Seventh Avenue, Suite 301
New York, NY 10001, USA
Phone: +1-212-627-9090
Fax: +1-212-627-9511

www.teneues.com



teNeues Publishing Group
Augsburg / München
Berlin
Düsseldorf
London
New York

teNeues

