Designer John Heffernan erfand mit diesen beiden Modellen Aston Martin und Bentley neu

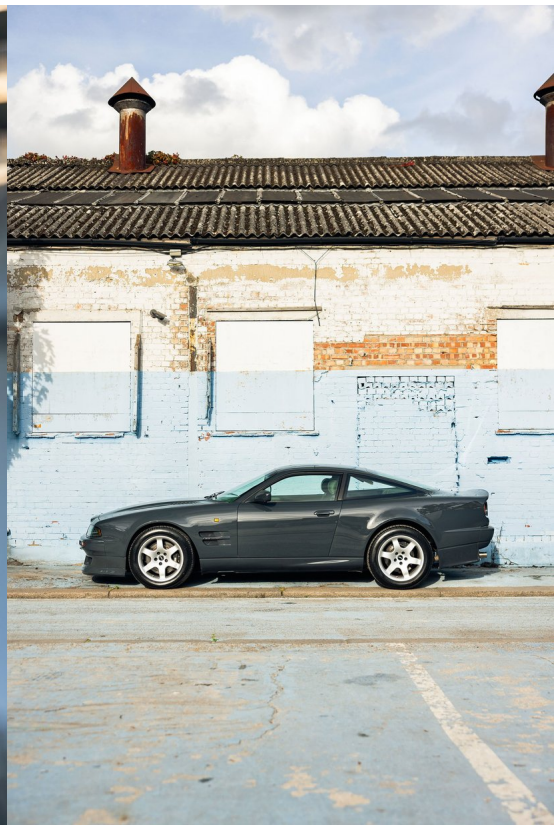
Lead
In den späten 1980er-Jahren entwarf John Heffernan mit dem Aston Martin V8 Virage und dem Bentley Continental R die beiden begehrenswertesten Grand Tourer dieser Epoche. Wir trafen den Automobil-Designer, um mehr über die Entwicklung dieser wegweisenden Briten zu erfahren.

Designer können ein ganzes Leben lang kein einziges Auto entwerfen. Doch in den späten 1980er-Jahren befand sich ein Mann in der einzigartigen Lage, nicht nur ein, sondern gleich zwei wegweisende Autos für zwei verschiedene Marken zu entwerfen. Vor uns steht heute das Ergebnis dieser Bemühungen: der Aston Martin Vantage V550 und der Bentley Continental T, Autos, die den Zenit ihres Segments markieren. An einem strahlenden Herbsttag bei Duke of London in Brentford sprach Classic Driver mit ihrem Designer John Heffernan.

Heffernans Karriere begann in England bei der GM-Tochter Vauxhall, ehe er von GM nach Amerika geschickt wurde, um dort für Pontiac zu arbeiten. Nachdem Opel jedoch die gesamte Designverantwortung übertragen bekommen hatte, veranlasste ihn die gespaltene Atmosphäre, 1977 zu Audi zu wechseln. Dies war der Moment, in dem der in der Entwicklung befindliche Audi 100 die Marke höher positionierte. Heffernan merkt an, dass die Arbeit bei Audi „mich auf die Selbstständigkeit vorbereitete. Den Designern dort wurde von den Ingenieuren mehr Respekt entgegengebracht, und es gab nicht die gleiche Feindseligkeit [wie bei GM].“ Das Design des Audi 100 war nicht das Einzige, was er beeinflusste: Ein Praktikant, den er betreute, Peter Schreyer, stieg später zum Chief Design Officer von Kia Motors auf. Die Verlockung einer Karriere in Deutschland wurde noch größer, als Heffernan zu einem Vorstellungsgespräch für die Position des Designchefs bei BMW eingeladen wurde. Trotz dieser vielversprechenden Entwicklung zog Heffernan aus persönlichen Gründen zurück nach England, „das damals 50 Jahre hinter der Zeit geblieben zu sein schien. London sah schrecklich aus, von Streiks und Unruhen geplagt.“

Die 1980er-Jahre markierten einen Wendepunkt sowohl für Heffernan als auch für das Vereinigte Königreich und mündeten für John in eine Partnerschaft mit Ken Greenley. „Ken und ich waren sehr unterschiedliche Designer: Er war eher amerikanisch, ich war vom europäischen Design und dem deutschen Rationalismus beeinflusst. Wir ergänzten uns gegenseitig.“ Während er am Royal College of Art arbeitete, erhielt Greenley einen unerwarteten Anruf von Victor Gauntlett, CEO von Aston Martin und de facto Produktdirektor: „Ich arbeitete zu dieser Zeit freiberuflich an Lastwagen und Industriedesign-Produkten sowie dem Bentley P90, und Ken rief mich an, um mir zu sagen, dass Victor gesagt hatte: 'Ihr habt einen Panther und einen Bentley gezeichnet, ich denke, Ihr seid bereit, einen Aston Martin zu entwerfen.'“

Wenn man jetzt vor den Autos steht, kann man sich nur schwer vorstellen, welchen anderen Weg sie jeweils genommen hätten. Der Bentley Continental begann sein Autoleben als ein Rolls-Royce Cabriolet, das den Corniche ersetzen sollte. Was den Virage betrifft, so zeigt Heffernan sein Modell eines knallroten Sportwagens. „Mein Vorschlag hatte ursprünglich Klappscheinwerfer, aber die Ingenieure wollten das nicht. Kens Vorschlag war ein Fastback - was nach Victors Meinung eine schöne Corvette ergeben hätte!“ Der verstorbene Peter Horbury, der damals bei Mike Gibbs Associates (MGA) arbeitete, reichte ebenfalls einen guten Vorschlag ein. „Victor hatte bereits gesagt, dass er wollte, dass ich es mache. Er sagte: ‘Ich weiß, Dein Entwurf ist ein bisschen Ferrari-mäßig, aber ich denke, er ist interessant.’“ So entwickelte sich Heffernans Vorschlag zu einem maßstabsgetreuen Modell.



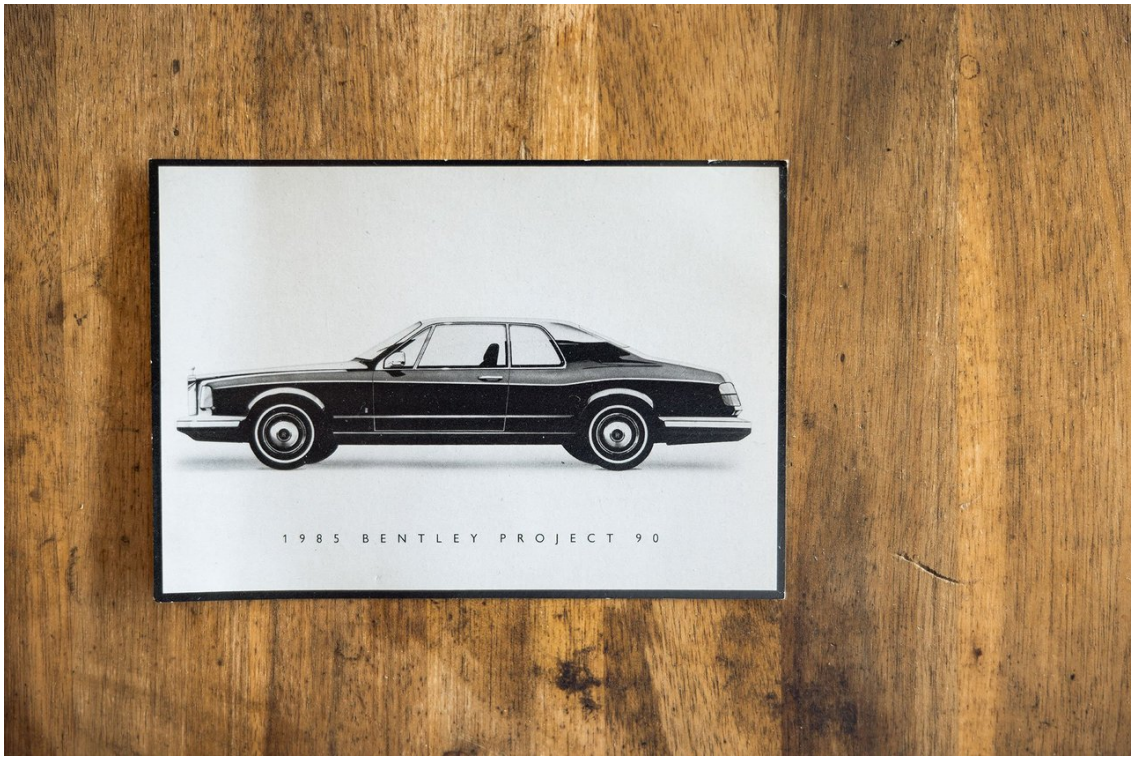
Die erste Aufgabe bestand darin, konventionelle Scheinwerfer in die Frontpartie einzubauen. „Sie stellen es mir frei, die passenden zu beschaffen“, sagt Heffernan. Zu den potenziellen Spendern gehörten die Scheinwerfer eines Audi 200 und, noch unwahrscheinlicher, eines Porsche 959. Es überrascht nicht, dass die Wahl auf den Audi fiel. Doch galt es eine weitere Vorgabe zu erfüllen: Es galt Scheinwerfer zu finden, die sich deutlich von denen des Virage abhoben. Heffernan brauchte nicht lange zu suchen, um die perfekte Lösung zu finden: „Aston Martin besaß damals Zagato, die den Alfa SZ gebaut hatten. Wir konnten keine eigenen Scheinwerfer herstellen, das wäre zu teuer gewesen, also verwendeten wir die gleichen Scheinwerfer wie beim SZ. Aston hat Triplex nur für die Glasabdeckung bezahlt."

Die tief heruntergezogene Karosserie des V550 verrät Heffernans Verständnis für das, was machbar ist. Der einzige Schnörkel ist eine Blase im Schweller, um den Abtrieb zu erhöhen. „Audi hat für den 100er 4000 Stunden im Windkanal getestet; wir hatten einen Tag an der Universität Southampton. Die ersten Tests waren nicht vielversprechend, null Auftrieb war schwer zu erreichen. Die Tatsache, dass der V600 Vantage in Nardo schließlich fast 320 km/h erreichte, „ohne umzukippen“, gab einen Hinweis auf die wirkenden Kräfte.

Heffernan, der jetzt auf das Hinterrad zeigt, kommentiert: „Ich wollte hier mehr Muskeln, 10 mm an der Schulter hinzuzufügen, aber wir hatten keine Zeit mehr für die Modellierung, bevor wir sie dem CEO präsentieren konnten. Ich denke immer noch darüber nach.“ Im Inneren des Wagens lässt Heffernan seinen Blick schweifen, bemerkt den makellosen Dachhimmel und hält bei den Holzeinlagen inne. „Ich wollte, dass sie aus maschinell bearbeitetem Metall bestehen, aber Victor Gauntlett bestand auf Holz. Er behauptete, dass seine Kunden Holz wollten.“ Bedauert er etwas? „Das Airbag-Lenkrad ist furchtbar. Wir haben Ford-Teile verwendet, also ist auch dieses Lenkrad von ihnen.“ 1993, im Jahr der Markteinführung des Vantage, wurde Aston Martin dann offiziell in die Premier Automotive Group von Ford aufgenommen.

Wenn sie so nebeneinander parken, fällt es schwer, nicht vom Kühlergrill des Bentleys abgelenkt zu werden, der in der späten Septembersonne gegenüber dem schwarzen Kühler des Aston aufblitzt. „Das war keine Frage des Budgets; wir hätten es uns leisten können, einen verchromten zu bauen, aber ich wollte unbedingt diesen Stealth-Look.“ Neben dem makellosen Bentley wirkt der Vantage wie für eine Schlägerei bereit. Vielleicht ist es dieser Kontrast, der am meisten beeindruckt: In einer Zeit, in der italienische Designhäuser ähnliche Designs für verschiedene Kunden verkauften, scheint Heffernans Handschrift so gut wie nicht durch. „Wir waren nicht wie Italdesign, wo man sich in einen bestimmten Look einkauft. Wir haben viel zu jeder Marke recherchiert, um zu versuchen, den markentypischen Look fortzuführen.“ So kommt es, dass der Vantage und der Continental eine klare Zielsetzung verfolgen, die uns daran erinnert, dass die Rolle eines Designers oft darin besteht, andere Eigenschaften als die eigenen zu vermitteln. Dennoch zögert Heffernan nicht, den Maserati Ghibli und den De Tomaso Mangusta als seine Favoriten zu nennen.

Unser Blick schweift zum vorderen Kotflügel des Bentley und zu den akribischen Oberflächen. „Ken und ich haben uns den Ton zum Modellieren geteilt. Die Themen, die wir auf den unterschiedlichen Seiten bearbeiteten, waren die gleichen, die Unterschiede lagen im Schnitt.“ Vor allem dort, wo Heffernans Vorschlag einen negativen Schnitt oberhalb der Feature-Linie aufwies, „arbeitete Ken mit seinem Modellierer daran, zusätzliche Muskeln hinzuzufügen.“ Das Thema funktionierte, und Greenley fuhr fort, die Karosserie und einen Teil der Front zu entwickeln, wo die einteiligen Scheinwerfer des gescheiterten Corniche durch Zwillingslampen ersetzt wurden, die zu einem Markenzeichen von Bentley geworden waren. In der Zwischenzeit arbeitete Heffernan am Dach und am Heck des Wagens weiter: „Wir versuchten es mit schwarzen Einfassungen für die Scheiben, bevor wir uns für Edelstahl entschieden und den Spoiler integrierten, da die Ingenieure einen geringeren Luftwiderstand wünschten. Der Verkaufsleiter Tom Purves sagte uns, dass der Silver Spirit für manche Kritiker wie ein New Yorker Taxi aussah, also wollte ich diese vertikalen Rückleuchten.“ Eine scharfe Abrisskante des Kofferraums begrenzt optisch die enorme Länge des Wagens.



„Im Gegensatz zu Aston Martins in-house-Design haben wir den Bentley außerhalb des Hauptstudios in Crewe entworfen. Sie wollten ein externes Team, also spendete Park Ward ein Nebengebäude einer Londoner Feuerwache aus den 1930er-Jahren, die sie als Designstudio ausstatteten.“ Die Größe des Bentley stellte jedoch eine Herausforderung dar: „Wir konnten nur 90 Zentimeter vom Auto entfernt stehen. Um Bill Mitchell (den legendären Designchef von GM) zu zitieren: „Es war, als würde man in einem Badezimmer eine Posaune spielen. Wir arbeiteten eine Woche an dem Bentley, dann eine weitere an dem Aston Martin und dem Panther Solo 2“. Das Team in Crewe entwickelte das Interieur, während Mulliner den Radstand verkürzte und die Spur für den hier gezeigten Continental T verbreiterte.

Der Bentley Continental R wurde 1991 auf dem Genfer Salon vorgestellt, wo er sich das Rampenlicht mit der Mercedes-Benz W140 S-Klasse teilte. „Hans-Harald Hanson war ein ehemaliger RCA-Student und arbeitete in dem Studio, das sie in Italien eröffnet hatten. Er äußerte sich sehr abfällig über den Bentley, dann nahm er mich mit zum Mercedes und sagte: 'Das ist die Zukunft'. Er hatte Recht, aber er war vor allem verärgert, dass wir an diesem Tag viel Presse bekamen. Fünf Jahre später wurde der Continental T mit einem Preis von 250.000 Pfund zum teuersten Auto der Welt, das in der Volkswagen-Ära seinesgleichen suchte. Heffernan erinnert sich, wie Victor Gauntlett bei der Vorstellung des Wagens ausrief: „Ihr habt mir nicht gesagt, dass ihr beide zur gleichen Zeit gemacht habt!“

Wie fühlt es sich an, die beiden Autos nach dreißig Jahren wieder vereint zu sehen? „Wenn ich die beiden zusammen sehe, bin ich stolz darauf, dass Ken und ich unseren Teil dazu beigetragen haben, die Geschichte der beiden Unternehmen fortzuführen. Aston war zu dieser Zeit am Boden zerstört, und einige bei Rolls-Royce Vickers wollten die Marke Bentley schon zu Grabe tragen. Es war all unsere Bemühungen wert, dass beide Marken unter ihren neuen Eigentümern wieder gesund dastanden. Außerdem habe ich das Gefühl, dass beide Autos die letzten 30 Jahre gut überstanden haben.“ Auf die Frage, welchen er bevorzugt, antwortet Heffernan: „Der Vantage liegt mir mehr am Herzen. Er bot die Chance, etwas Anderes zu machen.”

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/designer-john-heffernan-erfand-mit-diesen-beiden-modellen-aston-martin-und-bentley-neu
© Classic Driver. All rights reserved.