

DB

Slavná éra

Britská automobilka Aston Martin zažila ve více než osmdesátileté historii vzestupy i pády. Jejím nejslavnějším obdobím bylo čtvrtstoletí po druhé světové válce, kdy ji vlastnil David Brown, jehož iniciály DB tvořily součást typového označení.

Legendární DBR 1,
dvojnásobný vítěz
závodu 24 hodin
v Le Mans 1959





Aston Martin DB Mk III – vůz třetí série řady DB 2/4 z roku 1958

v roce 1949, jeho malosériová výroba se však začala rozbíhat až na jaře 1950. Dvoulitné 4,1 m dlouhé zaoblené kupé, jehož tvary navrhl Frank Feeley, mělo ve standardní úpravě šestiválec 2,6 l o výkonu 105 k (77 kW) a dosahovalo největší rychlosti 165 km/h. Základ vozu tvořil prostorový trubkový rám, odpružení předních nezávisle zavěšených kol i poháněné tuhé zadní nápravy obstarávaly vinuté pružiny. Ještě během sezóny 1950 se vedle kupé objevil i dvoulitný kabriolet DB 2, počátkem roku 1951 pak následovala výkonnější verze s označením Vantage se šestiválcem naladěným na 125 k (92 kW), jež dokázala flirtovat s rychlostí 180 km/h. Do léta 1953 opustily výrobní linku ve Felthamu více než čtyři stovky vozů DB 2, včetně 102 kabrioletů.

V říjnu 1953 měl na londýnském autosalonu premiéru nový Aston Martin DB 2/4 s prostornější 4,3 m dlouhou 2+2místnou karoserií, jejíž zvláštností byly nahoru výklopné třetí dveře ve splyvavé zádi. Nový vůz se mimo jiné

Otcem prestižní britské značky sportovních vozů byl Lionel Martin, zámožný nadšenec, který se už před první světovou válkou věnoval motoristickému sportu. V květnu 1914 získal za volantem malého vozu Singer 10 HP vavříny v závodech do vrchu Aston Clinton, což ho později inspirovalo k vytvoření zvukného spojení Aston Martin. První automobil postavil v roce 1915, další následovaly až po skončení války. Během dvacátých let si značka Aston Martin získala popularitu sportovními a závodními vozy se čtyřválcovými motory 1,5 l, finančně se jí však nevedlo. V polovině 20. let změnila majitele a počínaje rokem 1927 vyráběla novou řadu jedenapůllitrových čtyřválců s označením International, od roku 1930 pak i v ostřejší závodní verzi Ulster. V průběhu 30. let automobily Aston Martin úspěšně závodily v Le Mans, nejlepším výsledkem bylo třetí místo v roce 1935. V sezóně 1936 se vedle sportovních vozů objevil i komfortnější cestovní typ

2,0 l, do začátku druhé světové války vzniklo celkem šest stovek automobilů Aston Martin.

Nová historie značky se začala psát v roce 1947, kdy jí díky inzerátu otištěnému v deníku Times odkoupil průmyslník David Brown, který do té doby vydělával především na zemědělských strojích a traktorech. Jen o pár měsíců později získal značku Lagonda a spolu s ní i projekt moderně řešeného řadového šestiválce 2,6 l s rozvodem 2 x OHC, jehož patronem byl Walter Owen Bentley. Prvním novým výrobkem značky Aston Martin se však stal sportovní vůz s dvoulitrovým čtyřválcem, který se objevil na trhu v roce 1948, vznikl však jen v šestnácti exemplářích. Tento automobil původně známý pod jménem Atom dostal zpětně – a neoficiálně – označení DB 1.

Skutečným průkopníkem nové éry se však stal až typ DB 2, zcela nový vůz poháněný již zmíněným šestiválcem 2,6 l, jenž se coby prototyp objevil v Le Mans



Zaoblená záď s třetími dveřmi byla typickou partií modelu DB Mk III



Původní dvoumístné kupé DB 2 vyráběné v letech 1950 až 1953

DB 4 GT Jet s karosérií Bertone z roku 1961



Aston Martin DB 4 se standardní přídi s klasicky umístěnými světlomety

vyznačoval neděleným panoramatickým čelním sklem, zvýšenou střešou a robustnějšími nárazníky. Zpočátku převzal obě verze motoru 2,6 l, od léta 1954 se však začal montovat šestiválec převrtaný na 2,9 l, který už ve standardní verzi dával 140 k (103 kW) a uděloval kupé rychlost až 190 km/h. V roce 1954 koupil David Brown karosárnu Tickford v Newport Pagnell v buckinghamském hrabství, která již dříve oblékala jeho automobily. O necelých pět let později se tam z Felthamu přestěhovala kompletní výroba automobilů Aston Martin, ale k tomu se ještě dostaneme.

Po malé modernizaci na podzim 1955 se typ DB 2/4 dočkal větších změn až o dva roky později, kdy byl na londýnském autosalonu představen vůz DB Mark III. Byla to vlastně třetí série typu DB 2/4, číselný zlomek se však z obchodního označení jaksí vytratil. Moder-

nizovaný vůz měl masku inspirovanou závodním typem DB 3 S, jejíž tvar kopíroval i panel přístrojové desky pod volantem, záď zdobila větší svisle orientovaná sdružená světlá a celkově kupé působilo uhlazenějším dojmem. Jako první sériový vůz své značky dostal DB Mark III přední kotoučové brzdy. Šestiválec 2,9 l, na jehož úpravách pilně pracoval konstruktér polského původu Tadek Marek, existoval ve čtyřech výkonových verzích: standardní nabízel 162 k (119 kW), nejostřejší 195 k (143 kW). Výroba vozů DB Mark III pokračovala až do roku 1959, celková produkce automobilů DB 2/4 všech tří sérií se přehoupla přes 1300 exemplářů, z nichž necelé dvě stovky měly otevřené karoserie.

Mezitím však už v říjnu 1958 způsobil senzaci na londýnském výstavišti Earls Court nový Aston Martin DB 4, mimořádně elegantní 2+2místný vůz třídy GT s kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech, hliníkovým šestiválcem 3,7 l a karosérií stavěnou technologií Superleggera v licenci milánské karosárny Touring. Typ DB 4 byl prvním vozem své značky kompletně vyráběným v továrně Newport Pagnell a také prvním členem mimořádně úspěšné a prestižní modelové řady, jejíž celková produkce do roku 1970 dosáhla čtyř tisíc automobilů.

Prodej nového typu DB 4 začal počátkem roku 1959 a v téže sezóně se značka Aston Martin dočkala největšího sportovního triumfu ve své historii. Už od jara 1950 řídil její sportovní tým neúnavný John Wyer a v červnu 1959 konečně dovedl své muže a stroje k vítězství v závodech 24 hodin v Le Mans, navíc



Kupé Aston Martin DB 5 se světlomety pod aerodynamickými kryty



Vzácný kousek – aerodynamické kupé DB 4 GT Zagato ročníku 1962

ned dvojnásobnému. Otevřené sportovní vozy DBR 1 poháněné třilitrovým šestiválcem obsadily první dvě místa v cíli, když palmu vítězství získala britsko-americká dvojice Roy Salvadori a Carroll Shelby, zatímco druhý skončil francouzsko-belgický tandem Maurice Trintignant a Paul Frere. Navíc Aston Martin vyhrál v roce 1959 i mistrovství světa značek sportovních vozů, když předstihl Ferrari a Porsche.

Vraťme se ale k sériové produkci vozů z Newport Pagnell. Při rozvoru 2,49 m byl Aston Martin DB 4 dlouhý 4,5 m, vykazoval pohotovostní hmotnost těsně nad hranicí 1300 kg a mohl se pochlubit vskutku výkonným poháňacím ústrojím. Šestiválcový motor 3,7 litru ve standardní úpravě dával 240 k (177 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou vozu uděloval největší rychlost 225 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 9 s. Zákazník si mohl objednat elektricky ovládaný rychloběh zvukného

jména Laycock de Normanville, tuhá zadní náprava Salisbury mohla být opatřena samosvorným diferenciálem.

V říjnu 1959 debutoval sportovněji laděný Aston Martin DB 4 GT s rozvorem zkráceným na 2,36 m, celkovou délkou 4,35 m a odlehčenou karoserií, jehož šestiválec se třemi dvojitými karburátory Weber nabízel výkon 302 k (222 kW), takže s ním kupé uhánělo přes 240 km/h. Od svých relativně slabších sourozenců se model DB 4 GT na první pohled odlišoval světlomety zapuštěnými do blatníků a opatřenými aerodynamickými kryty z organického skla. O rok později, v říjnu 1960, se představil další krasavec: DB 4 GT Zagato, aerodynamické kupé s karoserií italské proveniencie a motorem naladěným na 314 k (231 kW). Dvě desítky podvozků DB 4 GT putovaly do Milána, prokazatelně spatřilo světlo světa 19 automobilů v tomto provedení. Jeden podvozek DB 4 GT putoval koncem ro-



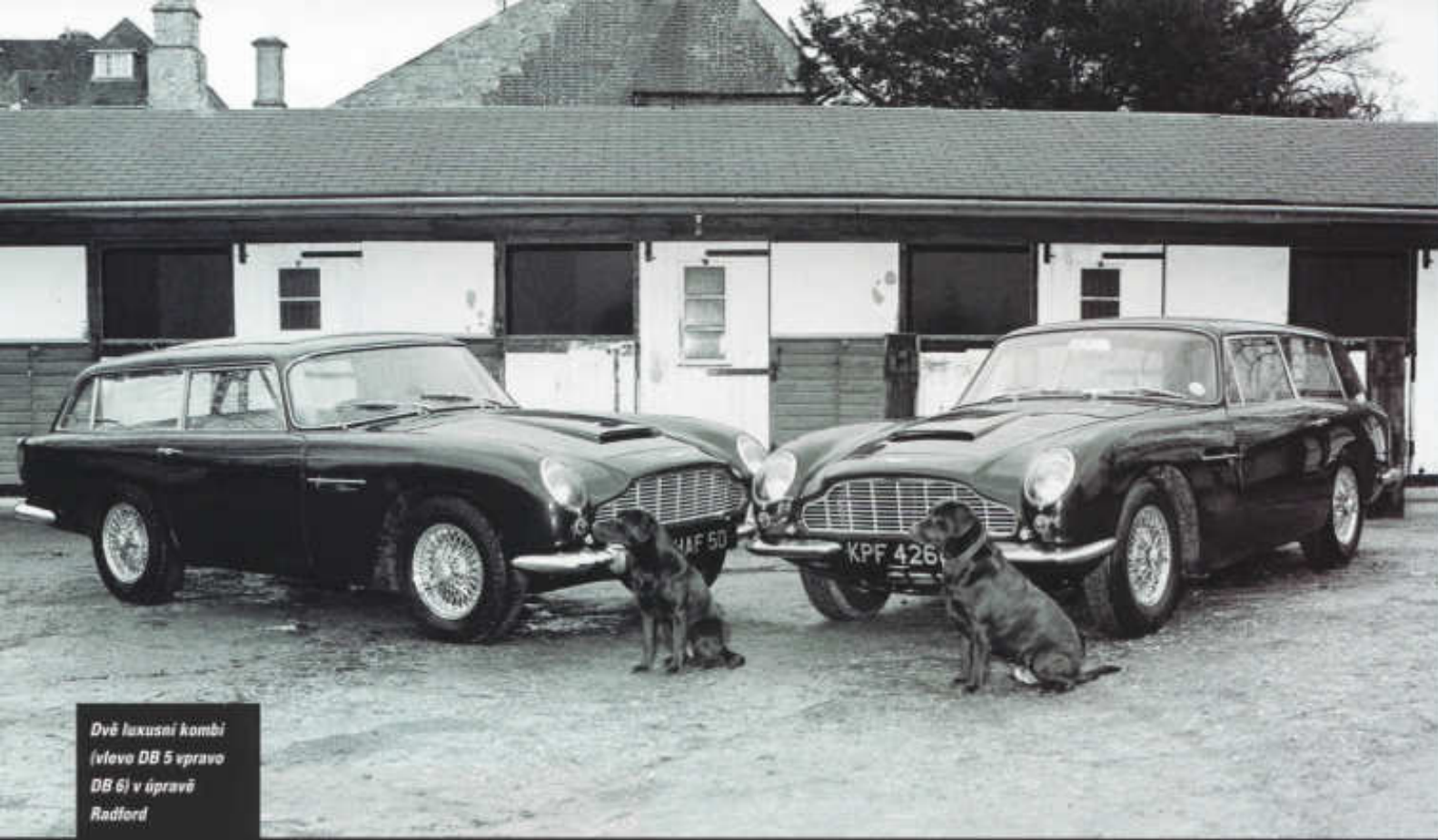
Kabriolet DB 6 Volante první série se vyráběl v letech 1966 až 1969

ku 1960 do turínské karosárny Bertone, kde na něj Giorgetto Giugiaro navrhl půvabné kupé jménem Jet, jež v březnu 1961 patřilo mezi lákadla ženevského autosalonu. Zajímavostí bylo, že na rozdíl od všech ostatních vozů této řady neměl tento prototyp karoserií z hliníku, ale z ocelového plechu.

Od podzimu 1961 existoval Aston Martin DB 4 i jako úhledný kabriolet, současně nabídku obohatila ostřejší

Kabriolet DB 4 ve vstupní hale mateřské továrny Newport Pagnell





*Dvě luxusní kombi
(vlevo DB 5 vpravo
DB 6) v úpravě
Radford*

verze DB 4 Vantage s motorem o výkonu 266 k (196 kW). Podle dobových statistik těchto vozů vzniklo v letech 1961 až 1963 jen asi 160, z toho tři desítky s otevřenou karosérií. Zatímco kupé DB 4 Vantage měla většinou příď ve stylu DB 4 GT se zapuštěnými světly, z kabrioletů tuto úpravu dostal jen jeden. Do léta 1963 vzniklo přes 1100 automobilů DB 4, z toho sedm desítek kabrioletů, a asi stovka vozů DB 4 GT v různých provedeních, včetně dvou desítek modelů Zagato a šesti závodních vozů továrního týmu.

V létě 1963 převzal štafetu nový Aston Martin DB 5 s příďí připomínající DB 4 GT a nad sebou umístěnou trojici malých kruhových zadních světel (stejně řešení se už objevilo na vozech posledních sérií DB 4). Šestiválec zvětšený na 4,0 l nabízel standardní výkon 282 k (207 kW), v úpravě Vantage pak až 314 k (231 kW). Místo standardní čtyřstupňové převodovky DB, případně s rychloběhem, si zákazník mohl za příplatek objednat i pětistupňovou převodovku ZF, přičemž s oběma dosahoval DB 5 rychlosti 230 km/h. V nabídce nechyběla ani třístupňová automatika Borg-Warner určená především pro americké zákazníky. Vedle necelých devíti stovek kupé vzniklo i 125 kabrioletů DB 5 a v letech 1965 až 1967 přestavěl karosář Harold Radford dvanáct vozů DB 5 na luxusní lovecká kombi (později připojil ještě pět dalších odvozených

z následujícího typu DB 6). Mimořádnou popularitu vynesla v roce 1964 kupé Aston Martin DB 5 velkoryse napsané role ve filmu Goldfinger, kde se s ním proháněl neohrožený a neodolatelný agent James Bond. Pro filmování tehdy byly speciálně upraveny čtyři vozy, přičemž jeden byl zničen a dva další se po natáčení vrátili do civilní podoby – nic netušící zákazníci je koupili jako mírně ojeté.

Posledním členem klasické řady DB byl typ DB 6 představený v Londýně v říjnu 1965. Měl rozvor prodloužený na 2,58 m, celkovou délku 4,6 m a vyznačoval se jiným tvarem kabiny, zadních bočních oken i ostře zakončenou záďí se svislou stěnou. Tentokrát už automobilka nevyužila licenci karosárny Touring, proto také z přední kapoty zmizely dosud montované (a vysoce ceněné) nápisy Superleggera. DB 6 převzal čtyřlitrový šestiválec svého předchůdce, tentokrát už standardně spojený s pětistupňovou převodovkou. Souběžně se od října 1965 vyráběl kabriolet Volante s kratším rozvorem 2,49 m (vznikly jich necelé čtyři desítky), v říjnu 1966 jej nahradil otevřený DB 6 Volante s delším rozvorem 2,58 m.

V červenci 1969 prošel Aston Martin DB 6 inovací, jež se navenek projevila např. lemy kolem blatníků, a dostal označení DB 6 Mark II. Problémy spojené s vývojem a neúspěšným startem většího typu DBS vyráběného už od podzimu 1967 ovlivnily i závěr kariéry

*Poněkud objemná záď
loveckého kombi
DB 6 z karosárny
Radford*



*Klasický profil kupé
Aston Martin DB 5
z poloviny 60. let*

DB 6 Mk II, jež trvala do listopadu 1970. Vozů DB 6 druhé série se prodaly necelé tři stovky (včetně čtyř desítek kabrioletů), tedy zlomek ve srovnání s první sérií, jež čítala 1325 kupé a 140 otevřených vozů.

Jan Tuček