

# Sportovci z Newport Pagnell



OD KONCE PADESÁTYCH DO  
POČÁTKU SEDMDESÁTYCH LET  
TRVAL ZLATÝ VĚK ANGLICKÝCH  
SPORTOVNÍCH ŠESTIVÁLCŮ ASTON  
MARTIN DB4, DB5 A DB6.

## Nová generace

Ve dvacátých a třicátých letech minulého století se značka Aston Martin proslavila hbitými sportovními a závodními vozy, ježich výroba však nikdy nebyla rentabilní. V poválečném roce 1947 odkoupil automobilku Aston Martin zámožný výrobce traktorů David Brown (1904–1993), o rok později si pořídil i značku Lagonda a v roce 1955 získal karosárnu Tickford. Její budovy v Newport Pagnell se staly rodištěm nové generace automobileů Aston Martin, z nichž první s označením DB4 debutoval na podzim roku 1958.



Sedivcem DB4 se stal zbrusu nový řadový šestiválec s blokem hlevou z hliníkové slitiny, sedmkrát uloženým klikovým hřídelem a rozvodem DOHC, tedy se dvěma váckovými hřidelem v hlavě. Jeho tvůrcem byl konstruktér polského původu Tadeusz alias Tadek Marek (1908–1982), rodák z Krakova, který dříve pracoval v automobilce Austin.

Šestiválec o objemu 3 670 cm<sup>3</sup> dával v provedení se dvojím karburátory SU výkon 240 k (177 kW) a navazovala na něj čtyřstupňová manuální převodovka.

SIR DAVID BROWN (1904–1993) VLASTNIL AUTOMOBILKU V LETECH 1947 AŽ 1972

JEDEN Z TŘÍCETI KABRIOLETŮ DB4 ČTVRTÉ SÉRIE Z ROKU 1962, TENTO MÁ VOLANT VLEVO

KUPÉ ASTON MARTIN DB4 V PŮVODNÍM PROVEDENÍ S JEMNOU MŘÍŽKOU MASKY

◀ ASTON MARTIN DB5, BRITSKÁ AUTOMOBILOVÁ IKONA POLOVINY Šedesátých let

Základem vozu byla robustní podlahová plošina, kterou stejně jako celý podvozek s nezávislým zavěšením předních kol, počítanou tuhou zadní nápravou, pérovaním vpředu i vzadu vinutými pružinami, hřebenovým řízením a kotoučovými brzdami Dunlop na všech čtyřech kolech navrhl konstruktér Harold Beach. Šestnáctipalcová drátová kola Rudge s centrální maticí nesla pneumatiky Avon rozměru 6,00 x 16.

Elegantní karoserie 2+2místného kupé vznikla u milánské firmy Touring, její linie vytvořil designér Federico Formenti. Decentní nápis Superleggera po stranách kapoty motoru prozražovaly, že je karoserie stavěna patentovanou technologií s prostorovým rámem z tenkostěnných trubek pokrytým panely z hliníkového plechu. Jen několik prototypů bylo karosováno v Miláně, ostatní vozy podle italského návodu oblékala továrna v Newport Pagnell.

Kupé DB4 mělo rozvor 2,49 m, bylo dlouhé 4,49 m, široké 1,68 m a vysoké 1,31 m. Vykažovalo pohotovostní hmotnost 1360 kg, dosahovalo největší rychlosti 225 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovalo za necelých 10 s.

Na podzim 1959 se vedle základního provedení objevilo odlehčené dvoumístné kupé DB4 GT s rozvorem zkráceným na 2,36 m, délkou 4,36 m a hmotností 1270 kg. Na první pohled se odlišovalo světlomety zapuštěnými do obližích předních blatníků, pod aerodynamické kryty.

Tentokrát byl šestiválec 3 670 cm<sup>3</sup> osazen třemi dvojitými karburátory Weber, měl zvýšený stupeň komprese a dával čistý



◀ ASTON MARTIN DB4 GT  
DOSTAL JAKO PRVNI  
AERODYNAMICKÉ  
KRYTY SVĚTLOMETU



I ODZADU VYNIKÁ  
PŮVAB KAROSERIE,  
KTEROU NAVRHL  
DESIGNÉR FEDERICO  
FORMENTI



◀ GIORGETTO GIUGIARO  
NAVRHL LINIE  
UNIKÁTNÍHO KUPÉ  
DB4 GT BERTONE JET  
(1961)



◀ KUPÉ ASTON MARTIN  
DB5 PROSLAVILA  
V ROCE 1964  
BONDOKA  
GOLDFINGER



◀ CELKEM SEDM  
KRUHOVÝCH  
PŘISTROJŮ A HODINY  
ZDOBÍ PALUBNÍ DESKU  
KUPÉ DB5



► výkon 302 k (222 kW). Vůz dosahoval největší rychlosti přes 240 km/h, zákazník mohl volit mezi pěti hodnotami stáleho převodu v rozvodovce.

Podvozků DB4 GT bylo do roku 1963 vyrobeno jen sto, přičemž tři čtvrtiny z nich byly karosovány v mateřské továrně do podoby kupé Superleggera. Šest vozů dostalo experimentální karoserie pro závody na okruzích, většinu ze zbývajících dvou desítek podvozků DB4 GT oblékl italské karosárny.

V říjnu 1960 bylo na pařížském autosalonu představeno dvoumístné kupé DB4 GT Zagato s velmi dynamicky působící zaoblenou karoserií, kterou navrhl Ercole Spada. Vůz s rozvorem 2,36 m byl dlouhý 4,27 m a vysoký jen 1,27 m, jeho hmotnost se podařilo snížit na 1225 kg. Výkon šestiválců měl lehce zvýšený na 314 k (231 kW) a dokázal atakovat hranici 250 km/h. Počet autentických kupé DB4 GT Zagato nepřekročil číslo 19, několik jich bylo karosováno v Anglii.

Unikátem zůstalo dvoumístné kupé DB4 GT Bertone Jet představené v březnu 1961 v Ženevě. Jeho osobitě strižené tvary navrhl tehdy jen dvaadvacetiletý Giorgetto Giugiaro, vedoucí designér studia Bertone.

### Kupé i kabriolety

Automobily DB4 se vyráběly do léta 1963, celkem jich v pěti sériích vzniklo přes 1 200, včetně již zmíněné stovky kupé DB4 GT.

Vozy DB4 druhé série vyráběné od konce roku 1960 měly kapotu motoru nově zavěšenou vpředu místo vzadu, jejich šestiválec dostal větší olejovou vanu a v nabídce za příplatek přibyl chladič oleje a elektricky ovládaný rychloběh.

Na jaře 1961 nabíhla třetí série kupé DB4, jež měla na zadních blatnicích po třech malých kruhových světlech nad sebou místo dřívějších svíslých svítidel.



BRUTÁLNÍ KRÁSA: JEDNO Z DEVATENÁCTI KUPÉ ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO

AUTOREM ZAOBLENÝCH TVARU KUPÉ DB4 GT ZAGATO BYL DESIGNÉR ERCOLE SPADA



Od podzimu 1961 vyráběná čtvrtá série se vyznačovala výraznější mřížkou masky a sníženým otvorem pro vstup vzduchu na kapotě, chladicí oleje už se montoval standardně. Vozы s ostřejší verzí motoru Vantage vyladěnou na 286 k (210 kW) bylo možné objednat se zaoblenou přídí shodnou s modelem GT. V rámci čtvrté série se poprvé vedle kupé objevily i kabriolety DB4, vznikly jich však pouhé tři desítky.

Vozy DB4 páté a poslední série z let 1962–63 měly mírně zvětšený prostor pro cestující a jejich délka vzrostla na 4,57 m. Počet vozů v úpravě Vantage dosáhl 95 exemplářů, z nichž většina měla obroučku přídí se zapuštěnými světlomety. Produkce kabrioletů páté série se

zastavila na čísle 40, novinkou byla za příplatek nabízená odnímatelná pevná střecha.

V létě roku 1963 byl představen Aston Martin DB5, který bezprostředně navazoval na model DB4 Vantage se zaoblenou přídí. Pod kapotou DB5 se však skrýval větší šestiválec převrtaný na 3 995 cm<sup>3</sup>. Se třemi karburátory SU dával výkon 282 k (208 kW) a zpočátku byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou doplněnou rychloběhem, záhy jí však nahradila nová pětistupňová převodovka ZF.

DB5 jezdil na menších patnáctipalcových drátových kolech opatřených pneumatikami 6,70 x 15, čtveřice kotoučových brzd Girling byla propojena do dvou okruhů a doplněna posilovačem. Zákazník si mohl objednat třístupňovou automatickou převodovku Borg-Warner, která zvyšovala komfort, ale degradovala sportovní charakter luxusního kupé.

Při nezměněném rozvoru 2,49 m a délce 4,57 m vykazovalo kupé DB5 pohotovostní hmotnost kolem 1 450 kg a dosahovalo rychlosti přes 230 km/h.

Palubní desku DB5 zdobilo sedm kruhových přístrojů a hodiny, dominantní byly rychlomér celohovaný do 180 mph (290 km/h) a otáčkomér se stupnicí do 6 000 1/min. Nalevo od rychloměru měly své místo palivomér a teplomér vody, napravo od otáčkoměru pak tlakomér a teplomér oleje. Všechny tyto „budíky“ byly značky Smiths, pouze ampérmetr dobíjení umístěný uprostřed mezi rychloměrem a otáčkoměrem nesl nápis Lucas.

Od září 1964 byl k manuálnímu nabízený model DB5 Vantage, jehož motor osazený trojicí dvojitých karburátorů Weber dával 314 k (231 kW) a uděloval vozu rychlosť 240 km/h. Mimořádnou popularitu si získalo stříbrné kupé Aston Martin DB5 v roce 1964 tím, že s ním ve filmu Goldfinger rádil Sean Connery alias agent 007 James Bond.

Pro přátele a prominentní zákazníky nechal David Brown v letech 1964–65 přestavět dvanáct kupé DB5 do podoby

► tridveřových kombi s označením Shooting Brake. Přestavbu provedl londýnský karosář Harold Radford, který stejným způsobem později zhodnotil i pětici kombi typu DB5. Ale nepředbíhejme.

Celkem bylo do září 1965 vyrobeno přes tisíc automobilů DB5, včetně 125 kabrioletů. Čtyři desítky podvozků DB5 s rozvorem 2,49 m posloužily v letech 1965–66 ke stavbě dalších kabrioletů s označením Volante.

### Poslední v řadě

Poslední z řady klasických sportovců z Newport Pagnell slavil premiéru v říjnu 1965 na londýnském autosalonu pod označením DB6. Měl rozvor prodloužený na 2,59 m a celkovou délku 4,62 m,

přičemž prostornější kabina se vyznačovala zkrácenými bočními okénky za dveřmi a lehce zvýšenou střechou. Od předu se DB6 od svého předchůdce lišil děleným nárazníkem, odzadu svisle ukončenou zadní horní hranou plnící funkci spoileru. Karoserie DB6 už nebyla stavěna metodou firmy Touring, takže z kapoty zmizely nápisy Superleggera.

Sestivalec 3 995 cm<sup>3</sup> v základním provedení dával výkon 282 k (208 kW) a spolu s pětistupňovou převodovkou ZF umožňoval vozu o hmotnosti 1 475 kg uhánět rychlosť až 240 km/h. Verze Vantage s motorem vyladěným na 325 k (239 kW) dokázala překonat hranici 250 km/h. Obě motorizace výrobce alternativně nabízel s třístupňovou automatikou Borg-Warner, tentokrát bez příplatku.





KABRIOLET DB6 MK 1 VOLANTE ROČNÍKU  
1968 MĚL ROZVOR STEJNÝ JAKO KUPÉ

◀ DVĚ KOMBI SHOOTING  
BRAKE S KAROSERIÍ  
RADFORD: VLEVO DB5,  
VPRAVO DB6



Ten továrna požadovala jen za montáž samosvorného diferenciálu Salisbury.

Novinkou podzimu 1966 byl kabriolet DB6 Volante, jenž už měl stejný rozvor náprav a celkovou délku jako kupé DB6, z něhož převzal i svisele zakončenou záď se spoilerem a řízení s posilovačem. Komfort zvyšovalo elektrické ovládání střechy kabrioletu.

Do léta 1969 bylo vyrobeno celkem 1 325 kupé DB6 první série, 140 kabrioletů DB6 Volante a pět kombi přestavěných firmou Radford.

Zdánlivě příznivé údaje o odbytu zakrývaly skutečnost, že prodej nebyl ziskový a automobilka se ocitla ve finanční tísni. Navíc byl v září 1967 představen nový typ DBS s prostornější karoserií moderních linií, zpočátku vybavený čtyřlitrovým šestiválcem shodným s DB6, o dva roky později pak zcela novým motorem V8 o objemu 5,3 litru.

Éru klasických vozů z Newport Pagnell zakončila druhá série typu DB6 s označením DB6 Mk 2 vyráběná do listopadu 1970. Čítala 245 kupé a 38 kabrioletů Volante, přičemž navenek se vozy DB6 Mk 2 lišily od exemplářů první série jemnými lemy kolem výrezů blatníků.

Dodejme jen, že Sir David Brown (šlechtický titul získal počátkem roku 1968) ztrátovou automobilku v roce 1972 prodal a z automobilové branže po anglicku zmizel. Sportovní vozy nesoucí v typovém označení jeho iniciály DB dnes patří k nejvíce ceněným sběratelským objektům. ◀

NA PODZIM 1965  
DEBUTOVALO KUPÉ  
ASTON MARTIN DB6  
S DELŠÍM ROZVOREM



JEMNÉ LEMY KOLEM  
VÝREZŮ BLATNÍKŮ  
PROZRAZUJÍ KUPÉ  
DB6 MK 2 (1969–70)

