

## Historie do roku 1970

V roce 1947 se továrna dostala opět do finančních potíží, není tedy divu, že se do května roku 1950 vyrobilo jen 14 kupé a jeden saloon Atom. Někdy na podzim roku 1946 upoutal průmyslník Davida Browna inzerát v Timesech. V životopisné knize David popisuje, jak mu padl do oka inzerát nabízející k prodeji známou továrnu sportovních vozů. "A tak jsem odpověděl". "Dovedete si jistě představit, jak jsem byl překvapen, když jsem se dozvěděl, že jde o Aston Martin. Čekal jsem nějakou mnohem méně známou značku. Muselo to být někdy koncem roku 1946, kdy jsem se vypravil dolů do Felthamu. Nebylo tam nic moc k vidění, kromě prototypu zvaného Atom". Láska k automobilům a osobní zkušenost s Atomem způsobily, že se Brown stal v únoru 1947 za rovných 20 000 liber novým majitelem firmy. Ze všeho nabytého majetku použil jen něco z vybavení dílen, které přestěhoval na druhý konec Anglie a vývojově nedokončený sedan Atom. Brown vycítil, že se lépe uplatní kabriolet, než uzavřené kupé. Do práce zapojil tým šéfkonstruktéra Claude Hilla, jehož prvním úkolem bylo zesílit podvozek Atomu. Sir David měl ovšem jiné starosti. Za obdobně kuriózních okolností koupil další známou automobilovou firmu. Ani ne do roka se stal majitelem značky Lagonda. U Lagondy našel po ztrátě vlastního podniku příležitost stále více zatrpklý W. O. Bentley, který zde zkonstruoval vynikající řadový šestiválec 2,6 litru se dvěma vačkovými hřídeli a rozvodem OHC. Když Lagonda změnila majitele, byl již Bentley v důchodu. Její poválečný model měl nezavislé zavěšení všech kol a již zmíněný šestiválec. Přizpůsobený Atom s motorem Lagonda, to bylo ono.

Aston Martin s novým větrem v plachtách se začal zúčastňovat závodů. Po vítězství v závodě na 24 hodin v belgickém Spa roku 1948 se Brown rozhodl nasadit tým v závodech na kontinentě i v Americe. V dubnu 1950 měl premiéru vůz Aston Martin DB2 (= DB jako David Brown). Teprve retrospektivně byl DB1 označen Atom s motorem Lagonda. Premiéře předcházely tři prototypy postavené pro Le Mans 1949, kde si ale nevedly valně. Model DB2 měl elegantní uzavřenou karoserii italského stříhu ze skicáře Franka Feeleye z firmy Aston Martin, který byl též autorem tvarů Lagond z třicátých let. Trubkový rám měl původ v DB1, motor nesoucí označení Lagonda 2,6 l měl rozvod 2 x OHC (největší výkon 78,3 kW/1/5000 min, rychlost až 177 km/h, zrychlení z 0 na km/h za 12,3 s).

V lednu 1951 předvedla firma model s motorem Vantage o výkonu 93 kW, jenž vozu zaručoval rychlost až 185 km/h. Na autosalonu v Londýně v říjnu 1953 se objevil model DB2/4 se zadním párem stísněných sedadel. Z 411 vyrobených kusů DB2 mělo 97 karoserií s plátěnou střechou. V letech 1950 až 1953 vzniklo 10 závodních DB3 s motory Vantage 2,9 l, vyladěnými na výkon 103 kW (140 k). Tyto vozy byly úspěšné v mnoha závodech. Na ně navazovalo 30 kusů DB3S určených z poloviny pro sportovní kolbiště. Po 565 kusech DB 2/4 se mezi říjnem 1955 až srpnem 1957 narodilo 199 kusů druhé série DB 2/4 Mk II, které se v zásadě odlišovaly větším a výkonnějším motorem 2922 cm<sup>3</sup> (motor Vantage jich poskytoval výkon 123 kW). Karoserie dodávala renomovaná firma Tickford.

Následující model Mk III se odlišoval příplatkovými kotoučovými brzdami Girling, (po 100 vyrobených kusech se dodávaly standardně), a přepracovaným motorem o výkonu 121 kW. Od roku 1958 bylo možno získat za příplatek také trojitý karburátor SU, který zvyšoval výkon motoru na 143 kW. Maska chladiče doznala jemných úprav a z názvu se vytratila čísla 2/4. Do července 1959 vyrobila firma 551 těchto vozů.

Během let 1956 až 1960 vzniklo 14 speciálů DBR pro populární závody sportovních vozů. Carrol Shelby a Roy Salvadori zvítězili v Le Mans 1959 a Aston Martin získal téhož roku světové prvenství ve světovém šampionátu sportovních vozů (také díky talentu Stirlinga Mosse). DBR měly různé motory, přičemž se také zkoušel prototyp s motorem o objemu 3,7 litru. Všechny dosavadní modely DB poháněl Bentleyův šestiválec a konstrukce podvozku vycházela z Atomu. Relativně vysoká produkce zajistila, že se finance firmy dostaly alespoň kousek nad červená čísla. Bylo jasné, že se motor Lagonda dostal na hranici možností vývoje a proto šéfkonstruktér Tadek Marek začal v roce 1955 rýsovat nový motor. Na London Motor Show v říjnu 1958 se odehrála slavná premiéra modelu DB4. Elegantní 2+2 místnou karoserii navrhla milánské studio Touring a vyráběla ji již zmíněná firma Tickford. Hliníkový šestiválec vozu o objemu 3670 cm<sup>3</sup> poskytoval největší výkon 179 kW/5500 1/min a největší točivý moment 325 N.m/5500 1/min. DB4 zrychloval z 0 na 96 km/h za 9,3 s a dosahoval rychlosti až 225 km/h. Roku 1962 uvedla firma na trh výkonnější a oblíbenější verzi Vantage s výkonem 194 kW. Do června 1963 vzniklo 1110 vozů DB4, celkem pěti "Sérií", z toho 70 otevřených s plátěnou střechou (drophead, od roku 1961) či s příplatkovou odnímatelnou pevnou střechou.

Do historie se rovněž zapsalo 95 kusů DB4GT (1959 - 1963) určených pro sport. Byly vybaveny motory 3750 cm<sup>3</sup> s různými karburátory, jež jim umožňovaly dosahovat rychlosti až 228 km/h. Od

července 1963 do září 1965 byl vyroben 1021 kus DB5, z toho 123 otevřených Volante. Motor byl převrtán na objem 3995 cm<sup>3</sup>, se třemi karburátory SU dával výkon až 207 kW. Vantage s trojicí karburátorů Weber (231 kW /5750) byl v nabídce firmy od září roku 1964.

Model DB6, představený na londýnském autosalonu v říjnu 1965, se odlišoval o 95 mm prodlouženým rozvorem a vyšší stavbou. Jen model Vantage získal na výkonu (z 231 kW na 239 kW). Do července 1969 vyrobila firma 1504 modelů DB6 včetně provedení Volante.

Do listopadu roku 1970 vyrobila firma Aston Martin 278 vozů DB6 Mk2 (včetně Volante a Vantage), které byly vybaveny vstřikováním AE-Brico a standardně montovaným posilovým řízením. V září 1967, (na autosalonu v Paříži a pak v Londýně), byl představen veřejnosti model DBS, jimž chtěla značka reagovat na klesající prodeje svých vozů. Italská karosárna Touring připravila předtím dva krásné dvoumístné prototypy DBSC. Sériová čtyřmístná kupé však byla velmi mohutná a těžká. Standardní řadový čtyřlitrový šestiválec modelu DBS nabízel výkon 207 kW, Vantage 239 kW.