

Historie do roku 1997

Mezi dubnem 1970 až květnem 1972 vyrobila automobilka Aston Martin 399 modelů s označením DBSV8. V té době se jednalo o nejrychlejší britský sériový vůz. Jeho motor - vidlicový osmiválec 5340 cm³ s rozvodem 2 x OHC a výkonem 276 kW, umožňoval vozu dosahovat největší rychlost 257,4 km/h a zrychlovat z 0 na 96 km/h za 6 s. Na začátku sedmdesátých let se však začaly nad Brownovým impériem stahovat mraky. V roce 1972 byl Sir David nucen prodat firmu Aston Martin midlandské rozvojové a investiční firmě Company Development. Noví majitelé nechali odstranit z názvu výše uvedeného modelu písmena DBS a vznikl tak typ V8, který se lišil pouze uspořádáním světlometů.

V roce 1973 bylo původní vstřikování vozu Bosch nahrazeno čtyřmi karburátory, a ty pak (v roce 1986), nahradilo vstřikování Weber. Pokračování řady DBS z období 5/1972 až 7/1973 pojmenovali noví majitelé Vantage (vyrobena bylo 70 kusů). Příklad byla stejná jako u modelu V8, ale pod kapotou se nacházel - na rozdíl od použitého pojmenování - starý šestiválec.

Ropná krize v roce 1974 postihla především výrobce britských luxusních automobilů. Vláda zachránila Rolls-Royce, ne však Aston Martin. Company Development koncem roku 1974 zbankrotovala a výroba se na Silvestra 74 zastavila. (Byla obnovena až na jaře 1976.) Přesto se na podnik usmálo štěstí. V roce 1975 jej koupili Američané G. Minden a P. Sprague. Společnost změnila název na Aston Martin Lagonda 1975 Ltd. (letopočet byl vypuštěn při reorganizaci firmy v roce 1980). Ale ani Američané nevydrželi s dechem a od 1. 1. 1981 továrna připadla britským firmám CH Industriales a Pace Petroleum. Poslední jmenovanou vlastnil automobilový nadšenec Victor Gauntlett, který usedl v řídicím křesle. Spolumajitel Peter Livanos zařídil, aby John Evans navrhl šasi sportovního prototypu, na jejíž realizaci se podílela dílna Tickford. Dva supersporty Nimrod s osmiválcem 5340 cm³ se zúčastnily Le Mans 1982, přičemž v letech 1981 - 82 vzniklo 9 těchto unikátních závodních speciálů. Steve O'Rourke, manažer skupiny Pink Floyd se postaral, aby konstruktér Len Bailey, (podílel se i na konstrukcích sportovních prototypů Ford GT 40 a Ford Mirage), připravil šasi s motorem Aston Martin 5,3. Vůz EMKA z roku 1983 se například zúčastnil ročníku 1985 čtyřadvacetihodinového závodu v Le Mans. V roce 1983 se holding Pace dostal pod finanční kontrolu americké organizace Automotive Investments, která do Severní Ameriky dovážela vozy Aston Martin (v jejím pozadí stály řecké rodiny Papanicolaouova a Livanosova). Peníze utržené za prodej firmy Pace investoval Gauntlett do značky Aston Martin a stal se tak protiváhou Řeků.

Robustní vozy Aston Martin V8 se vyráběly téměř dvacet let od dubna 1972 do roku 1989 a jejich počet překročil hranici 3300 kusů v provedení AMV8 Series 2, Series 3, Series 4, Volante, Vantage a Zagato.. Gauntlettův AMV8 se lišil množstvím drobnějších úprav od původních DBSV8. Nový model Vantage byl nabízen od května 1977 a s motorem o výkonu 276 kW dosahoval největší rychlost 274 km/h. Model Volante se dostal k zákazníkům až v červnu 1978.

Na podzimním autosalonu v Londýně v roce 1976 měl premiéru luxusní, poněkud futuristický sedan Lagonda. Sedany se v katalogu Aston Martin objevovaly velmi sporadicky. K původním Lagondám patřily typy: 2 1/2-Litre (1948-52), 2 1/2-Litre Mk II (1952-53), 3-Litre (1953-56), 3-Litre Series 2 (1956-57). Potom Lagonda Rapide, odvozená z DB4 (1961-64, 55 kusů), prototyp Lagonda V8 (na bázi DBS s prodlouženým rozvorem, legendární soukromý vůz Sira Davida z roku 1969), minisérie sedmi kusů Aston Martin Lagonda (od podzimu 1974 do 7/76). Přestože vývoj neúspěšného luxusního čtyřdvéřového auta stál firmu mnoho prostředků, noví majitelé věřili, že motor s podvozkem by se mohly stát základem nového typu. Továrna mohla nabídnout druhou typovou řadu a majitelé veřejně prokázat své schopnosti. William Towns přišel s neobyčejně nízkou a hranatou karosérií o celkové délce 5283 mm, ale stejném rozvoru jako původní AM Lagonda. Do světové premiéry na londýnském autosalonu v říjnu 1976 stihli připravit novinku za neuvěřitelných devět měsíců. Lagonda měla revoluční elektronickou přístrojovou desku s digitálními ukazateli a tehdy revolučními mikročipy informujícími řidiče v některém z volitelných jazyků. Firma nemohla uspokojit prvních sto objednávek, protože se nepodařilo najít britského dodavatele elektroniky. Projekt začal vypadat ztrátově. Až americké firmy se dokázaly s elektronikou vypořádat, ale cena vozu oproti původnímu několikanásobně vzrostla. Aston Martin Lagonda se proto dostal do sériové výroby až v roce 1978, ale pak jedenáct let vydělával. Do ledna 1990 vzniklo celkem 639 Lagond Series 1, 2, 3 a 4. Automobily měly známý motor V8 5340 cm³, největší výkon se neuváděl.

V dubnu 1984 se uskutečnila malá oslava, neboť se narodil 10 000. Aston Martin. Společnost Aston Martin slibovala už řadu let nové výkonné kupé, ale chronický nedostatek peněz jeho vývoj neumožnil. Nakonec předseda správní rady Aston Martin, pan Victor Gauntlett, pověřil pětici britských karosářských ateliérů přípravou návrhu tvarů nového vozu. Zvítězil design Johna Heffernana a Kena Greenleye z

Královské akademie svobodných umění, kteří si předtím získali uznání tvary kupé Panthera Solo. Přestože měla mít novinka nový podvozek, sáhli nakonec z časových důvodů konstruktéři po částech podvozku z Lagondy a řízení z Fordu Sierra Cosworth doplněným o posilovač. Ford totiž v září roku 1987 koupil 75% akcií firmy, zatímco zbylých 25% zůstalo majetkem rodiny Livanos a V. Gauntletta, který zůstal šéfem společnosti. Fordův vliv na dění byl zpočátku prakticky velmi omezený. V říjnu 1988 viděl autosalon British Motor Show premiéru vozu, o němž továrna hlásala, že je navržen pro 21. století. Očekávanou novinkou a náhradníkem AMV8 bylo dvoudveřové kupé 2+2 Virage. K termínu konání autosalonu stihla firma zhotovit pouhé dva vozy. Virage sklídl při premiéře velké nadšení. S ohledem na předpokládané tempo produkce šesti vozů týdně byla výroba vyprodána na dva roky dopředu. První zákazníci se ovšem dočkali vozů až v roce 1990. Motor vozu poskytoval největší výkon 231 kW /6000 1/min, což dle firemních údajů zaručovalo rychlost 250 km/h a zrychlení z 0 na 96 km/h za 6,7 s.

V září 1990 se objevil otevřený Virage Volante, avšak zákazníci si stěžovali na velmi stísněný prostor vzadu. Tento problém z větší části odstranil přepracovaný Virage Volante 2+2 (premiéra Ženeva 1991), o rok později debutovalo rychlé sportovní kombi Virage Shooting Brake - jak napovídá název - zavazadlový prostor umožňoval přepravu sady golfových holí či loveckých pušek. Od ledna 1992 si bylo možno za 50 000 liber pořídit Virage s motorem zvětšeným na 6,3 litru/ 347 kW. Maximální rychlost se zvýšila na 280 km/h, zrychlení z 0 na 96 km/h zvládal vůz za 5,4 s.

Nutno se zmínit o další akvizici automobilky Ford. V lednu 1990 koupila od britské vlády "zlatý" balík akcií výrobce sportovních vozů Jaguar. V září 1992 po mnoha letech obětavé práce opustil Victor Gauntlett křeslo výkonného předsedy správní rady Aston Martin a na jeho místo usedl Walter Haynes, dříve místopředseda správní rady Ford of Europe. Rok 1992 se nesl ve znamení celosvětové recese a právě značka Aston Martin byla jednou z prvních, kterou krize postihla. Výroba klesla na dva kusy týdně, a to pouze jednoho modelu - Virage Volante.

Na podzimním birminghamském autosalonu roku 1992 měl premiéru v mnohém vylepšený a výkonnější model Virage se staronovým názvem Vantage. Automobil dostal do vínku upravený podvozek a přeplňování motoru 5,3 l/ 410 kW párem vysokotlakých rootsových dmychadel Eaton. Vůz dosahoval rychlosti až 298 km/h a zrychloval z 0 na 96 km/h za 4,6 s.

Walter Haynes v čele firmy Aston Martin si uvědomil, že značka potřebuje druhou, menší a levnější typovou řadu, a proto se rozhodl navrátit ke slavné tradici typů DB4, DB5, DB6 a pojmenovat připravovanou novinku DB7. Mimořádně povedený design DB7 zapadá do retro stylu, jímž se honosí sportovní vozy druhé poloviny devadesátých let. Na vývoji podvozku DB7 (odvozen od vozu Jaguar XJS) se podíleli specialisté vynikajícího závodníka a ještě lepšího obchodníka a úpravce Jaguarů - Toma Walkinshawa a jeho firmy TWR. Ocelové díly karosérie dodává renomovaná karosářská firma Motor Panel (výroba též pro Rolls-Royce, Bentley, MGF), kompozitové díly: přední blatníky, prahy dveří, víko zavazadlového prostoru a odnímatelný střešní díl vyrábí TWR v Draycott. Model DB7 získal od Jaguaru také další velmi významný díl. Řadový šestiválec 2xOHC objemu 3228 cm³ přeplňovaný dmychadlem Eaton s chladičem stlačeného vzduchu Jaguar pro sebe nikdy nepoužil. Výkon 250 kW (340 k)/5500 1/min umožňuje vozu zrychlovat z 0 na 96 km/h za 5,7 s a dosáhnout nejvyšší rychlosti 266 km/h. Při premiéře v roce 1993 (Ženeva) bylo oznámeno, že od dubna 1994 do konce roku má vzniknout 300 kusů DB7, potom by továrna měla dodávat asi 600 vozů ročně za cenu 80 000 liber. Použití iniciál DB byl také vyjádřením pocty Siru Davidovi Brownovi, který byl jmenován "Doživotním čestným předsedou společnosti Aston Martin". Nedlouho poté, 30. září 1993, devětaosmdesátiletý Sir David Brown v Monte Carlu zemřel.