

# BÄSTA BESTEN

ASTON MARTIN DB6 VANTAGE 1966

*Tredje steget i Astons DB-serie var kanske det bästa. Med bättre aerodynamik, mer plats och 325 hk var den alltid redo för kontinentala äventyr. Vi kör Sveriges enda svensksålda -66:a, nyss renoverad.*

TEXT CARL LEGELIUS FOTO SIMON HAMELIUS





Trots att DB6 var större än föregångaren DB5 var viktökningen måttliga 7 kg.

**E**n läderklädsel av god kvalitet kommer inte till sin rätt när den är ny. Då är skinnet fortfarande stramt och blankt, jämnt färgat och med raka sömmar. Perfekt men helt utan personlighet. Det krävs decennier av bruk och regelbunden vård med rätt produkter och en massa kärlek för att lädret ska få den genuina känsla som man har rätt att vänta sig. Jag känner tydligt att det är precis idag som mognadsprocessen nått zenit. Den röda sittdynan har aldrig varit mer välkomnande, aldrig vackrare, aldrig format sig bättre efter föraren. Det är nästan på dagen 52 år sedan denna Aston Martin DB6 Vantage levererades av Wendels Bil i Malmö och vi är ute på vad som nästan kan benämnas som en premiärtur efter en omfattande och långvarig renovering. Allt slitet är renoverat eller bytt – utom lädret jag sitter på. Mats Larsson som äger bilföretaget Auto Classica i Ystad har gått med på att tillfälligt släppa ut bilen från hedersplatsen i bilhallen.

– Men den är inte till salu, säger Mats. Jag har kämpat så hårt för den här bilen så nu släpper jag den inte.

**Förste ägare 1966** var ett företag i Stockholm med det hårdkokta namnet Atlas Oil Company. Det låg på Kommendörsgatan 11 på Östermalm och marknadsförde bland annat Sinclair Oils produkter – de med



DB6 blev den mest tillverkade DB-modellen och byggdes en tid parallellt med efterträdaren DB5.

den gröna dinosaurien. Då var bilen lackerad i silver-metallic och den enda nya Aston Martin att registreras i Sverige det året enligt tillgänglig statistik.

**DB6 som lanserades** hösten 1965 har stark koppling till DB4 som i sin tur kom 1958. Denna var ett stort steg för den lilla tillverkaren som sedan 1947 ägdes av traktortillverkaren och industrimannen David Brown. Han hade köpt fabriken på annons i The Times för drygt 20 000 pund och var övertygad om att framtiden fanns i exklusiva GT-vagnar. Det tidiga 1950-talets bilar innebar viktiga första steg i denna riktning men DB4 visade tydligt vägen.

DB4 var ritad av Touring i Italien och karossen var konstruerad enligt deras Superleggera-principer. Det innebar en bottenplatta i stål med en kaross uppbyggd med tunna rör klädda med aluminium. Detta gav hög vridstyvhet, låg tyngdpunkt och en mycket lätt kaross.

Motorn på 3,7 liter i DB4 var ny och konstruerad inhouse av Tadek Marek. Konfiguration med sex cylindrar på längden och två överliggande kamaxlar påminde om Jaguar men Aston Martin-motorn var mer tekniskt avancerad och hade både topplock och block i lättmetall. Helsynkroniserad fyrväxlad låda och skivbromsar på alla fyra hjulen var i framkant 1958, särskilt på en bil med fyra sittplatser. De 240



Sveriges enda svensksålda Aston Martin 1966 har just genomgått en omfattande renovering. Mycket har bytts men lädret i sittdynorna är det ursprungliga.



DB står förstås för David Brown som ägde Aston Martin mellan 1947 och 1972.



Elhissknapparna känns amerikanska och värmeregglagen kan hittas i enklare och äldre brittiska bilar. Det förtar inte upplevelsen!



Framifrån särskiljs DB6 från sina förfäder tydligast genom den tvådelade stötfångaren.



Den raka sexan är helt i aluminium. Ventilerna är vinklade 60 grader för bättre förbränning.

## ” Det handlade alltså inte främst om pengar utan på en begränsad tillgång på bilar

hästkrafter som motorn gav vid 5 500 r/min räckte för en toppfart på nästan 240 km/h. ”*Aim of a million motorists, achievement of few, for this kind of craftsmanship cannot be mass produced.*” slog Aston Martin själva fast i broschyren för DB4. Det handlade alltså inte främst om pengar utan på en begränsad tillgång på bilar. Vad de inte skrev var att de första kunderna fick agera försökskaniner och själva bidra till att barnsjukdomarna botades. En allvarlig sådan var för små toleranser i motorn – maskinen tappade oljetryck när den blev varm. DB4 utvecklades under hela produktionstiden fram till 1963, totalt byggdes inte mer än ca 1 200 bilar. När efterträdaren DB5 släpptes 1963 var den i mycket snarlik sista upplagan av DB4 som bland annat vuxit lite med åren. Den stora skillnaden var

motorn som nu var på fyra liter. Effekten var densamma som i första DB4:an – 240 hk – men flexibiliteten betydligt bättre. DB5 tillverkades bara i 1 018 exemplar mellan juli 1963 och september 1965 men har ändå blivit den Aston Martin som för många definierat märket. Tacka Sean Connery för det!

**När DB6 ersatte DB5** hösten 1965 var det ytterligare en vidareutveckling snarare än en ny bil. DB4 Mark 10 har Aston-kännare kallat den.

Det man arbetat med främsta var aerodynamiken. Med ökande motoreffekt hade uppträdandet i riktigt höga farter blivit alltmer viktigt. De lyftkrafter som påverkade bakvagnen på DB5 botades med en nydesignad bakdel. Det mjukt rundade ersattes av en tvärt avhuggen häck och en liten spoiler. Dessutom var hjulbasen större och taklinjen högre för att öka utrymmena.

Trots de ökade yttermåttarna och mer användning av stålplåt istället för aluminium i bakdelen av karossen var viktökningen måttlig och fartresurserna fantastiska.

Aston Martin hade en något underlig prispolitik. Grundpriset låg strax under 5 000 pund vilket motsvarade drygt sex stycken MGB GT. Å andra sidan kostade inte de tillval som fanns något extra. Kunden kunde alltså ”gratis” välja automatlåda, diffbroms och fram-



Det är i detaljarbetet som det blir tydligast att detta är en handbyggd bil.





för allt Vantage-utförandet med tre Weberförgasare istället för tre SU och då få effekten ökad från 282 hk vid 5 500 r/min till 325 hk vid 5750 r/min.

**Det är klart att disponenter** hos Atlas Oil Company valde Vantage-paketet och när jag trycker ned gaspedalen och matar de tre italienska förgasarna med lite mer bensin är responsen ögonblicklig. Jag sitter högt i den röda läderfätöljen men hinner inte ta in så mycket av den vackra förarplatsen. Det är nog med hålla koll på vägen och landskapet som i allt högre takt blixtrar förbi. Kuggstångsstyrningen är trots servohjälp superkrispig och bromsarna biter efter lite inkörning övertygande. Ändå är det svårt att frigöra sig från hur mycket en sådan här bil är värd i dag – hur förhåller man sig till det som ägare?

Annat var det 1980 när tidigare ägaren Johan Helenius stod i trakterna kring Stockholms Frihamn och tittade på samma bil. Den var då 14 år gammal och lite småsliten men fortfarande komplett och original. DB6:an var till salu och säljaren begärde 40 000 kronor.

– Jag var den ende som ringde på annonsen, säger Johan Helenius. Folk var livrädda för Aston Martin.

Johan hade som student inte själv råd men fick sin pappa som också gillade brittiska sportbilar att slå till, efter att priset pratats ner till 32 000 kronor.

Några år senare plockades bilen delvis isär och en renovering påbörjades, ett arbete som dock snart stannade av. Den blev sedan stående i många år medan

Johan Helenius lade energi på sitt företag Competition Motors i Alunda – nu en välrenommerad specialist på klassiska sportvagnar. Att hinna med egna bilar med en sådan verksamhet är nästan omöjligt. Det slutade med att han sålde DB6:an till en kund, samtidigt som han fick uppdraget renovera den. Under flera år växte sedan en perfekt DB6 Vantage fram i Johan Helenius verkstad men arbetet fick avbrytas på mallinjen. Den nya ägaren hade inte möjlighet att fullfölja renoveringen och bilen måste säljas.

Köpare blev Mats Larsson i Ystad och även om bilen såg i det närmaste klar ut återstod en hel del arbete och letande av delar.

– Vi köpte en original reservdelshandbok och sedan blev det många timmar vid datorn, säger Mats. Bara luftburken till Weberförgasarna gick på 18 000!

I april 2017 var bilen äntligen färdig och kunde besiktigas – för första gången på 35 år.

**Aston Martin DB6** tillverkades ända fram till 1970 och blev med 1967 exemplar (inklusive den öppna Volante) den mest framgångsrika i trion som inleddes med DB4. Den är idag också den modell som är lägst värderad, DB5 kostar ungefär det dubbla.

Sista sträckan tar Mats över ratten och visar hur en Aston ska avnjutas på skånska krokvägar. Han drar den hårt på växlarna och belönas med ett fantastiskt avgasljud och en häpnadsväckande acceleration. Allt medan näsborrarna drar in en underbar doft av perfekt åldrad läderklädsel. ☺



Mats Larsson har i sin stora anläggning i Ystad alltid ett 50-tal klassiska bilar till salu. DB6:an är inte en av dem.

#### ASTON MARTIN DB6 VANTAGE 1966

**Nypris:** Ej noterad i Sverige. 15 400 dollar i USA, 4 998 pund i UK.

**Värde idag\*:** Ca 4 000 000 kronor.

**Motor:** Rak sexcylindrig med två kedje-drivna överliggande kamaxlar, två ventiler per cylinder. Tre tvåports Weberförgasare. Vattenkylning. Volym 3995 cm<sup>3</sup>. Max effekt 325 hk DIN vid 5750 r/min. Max vridmoment ca 393 Nm vid 4 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda eller trestegs automat.

**Mått:** Axelavstånd 258 cm. Längd/bredd/höjd 462/167/136 cm. Spårvidd fram/bak 137/136 cm. Tj. vikt 1 640 kg. Tank 60 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädrar fram och bak. Fram triangellänkar, teleskopstöttdämpare, krängningshämmare. Bak stel axel med längslänkar, wattlekage och kolvstötstämpare. Som tillval Salisbury differentialbroms.

**Styrning:** Kuggstång. 3 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10,4 m.

**Hjul:** Ekerfälgar 6 tum, däck 6.70-15.

**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo.

**Fartresurser:** Toppfart 235-260 km/h. Acceleration 0-100 km/h ca 8 s.

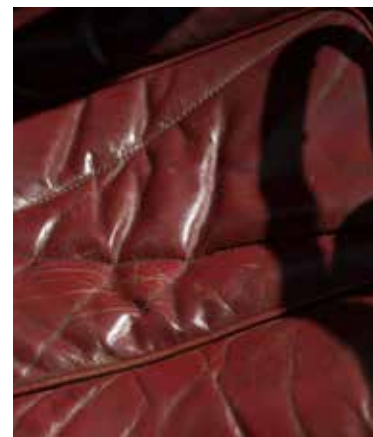
**Förbrukning:** Ca 1,5-2,0 l/mil bl. körning.

**Källor:** Autocar, Road & Track mfl.

\* Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



Den högre taklinjen och tvärt avhugna aktern med en liten spoiler gjorde underverk för väg-uppträdandet i riktigt hög fart.



Femväxlad låda från ZF – knivskarp!