

GOLD

cnr®

MAREC
2009

2,29 € 69 Sk



OCENENIE ZLATÁ PEČAŤ
NAJLEPŠÍ ČASOPIS
ROKA (2006)

Európske auto roka 2009

Opel Insignia



CELEBRITY: Gabika Škrabáková-Kreutz – Bez auta som bezradná
LADY'S CAR: Ingrid Janečková – V aute oceňujem praktické veci
ÚSPEŠNÍ: Cédric Pourcher du Chéné – Ranné vtáča verí v úspech



WTCC

114 Prípravy na boj

Zimná prestávka končí aj v ďalšom seriáli, ktorý sme vám prinášali celú minulosú sezónu. Po štarte rely pretekov sa o slovo začínajú hlásiť aj okruhoví špecialisti Majstrovstiev sveta cestných vozidiel WTCC.



preview

F1

110 Zbrojenie v plnom prúde

Termín prvej veľkej ceny roku 2009 sa neúprosne blíži, a tak väčšina tímov už stihla svoje monoposty nielen predstaviť, ale aj v rámci obmedzených možností otestovať. Podľa výsledkov týchto prvých previerok sa dá odhadnúť aký-taký obraz o postavení v štartovacom poli.



Exotics

104 Nezvyčajné automobily Joopa Donkervoorta

Lotus Seven bol veľmi nákazlivý stroj a jedným z tých, ktorí podľahli tejto epidémii, sa stal aj Holanďan Joop Donkervoort.



WRC

112 Rely Írska a Nórska

Aj keď začala nová sezóna a s ňou prišiel aj nový program majstrovstiev sveta v rely, vo výsledkovej listine akoby sa nič nezmenilo. Aj keď sa jedno z podujatí odohralo v nórskom kráľovstve severských jazdcov, po dvoch pretekoch okupuje prvé miesto s plným bodovým ziskom jeden muž. Sébastien Loeb.

NEZVYČAJNÉ AUTOMOBILY

JOOPA DONKERVOORTA

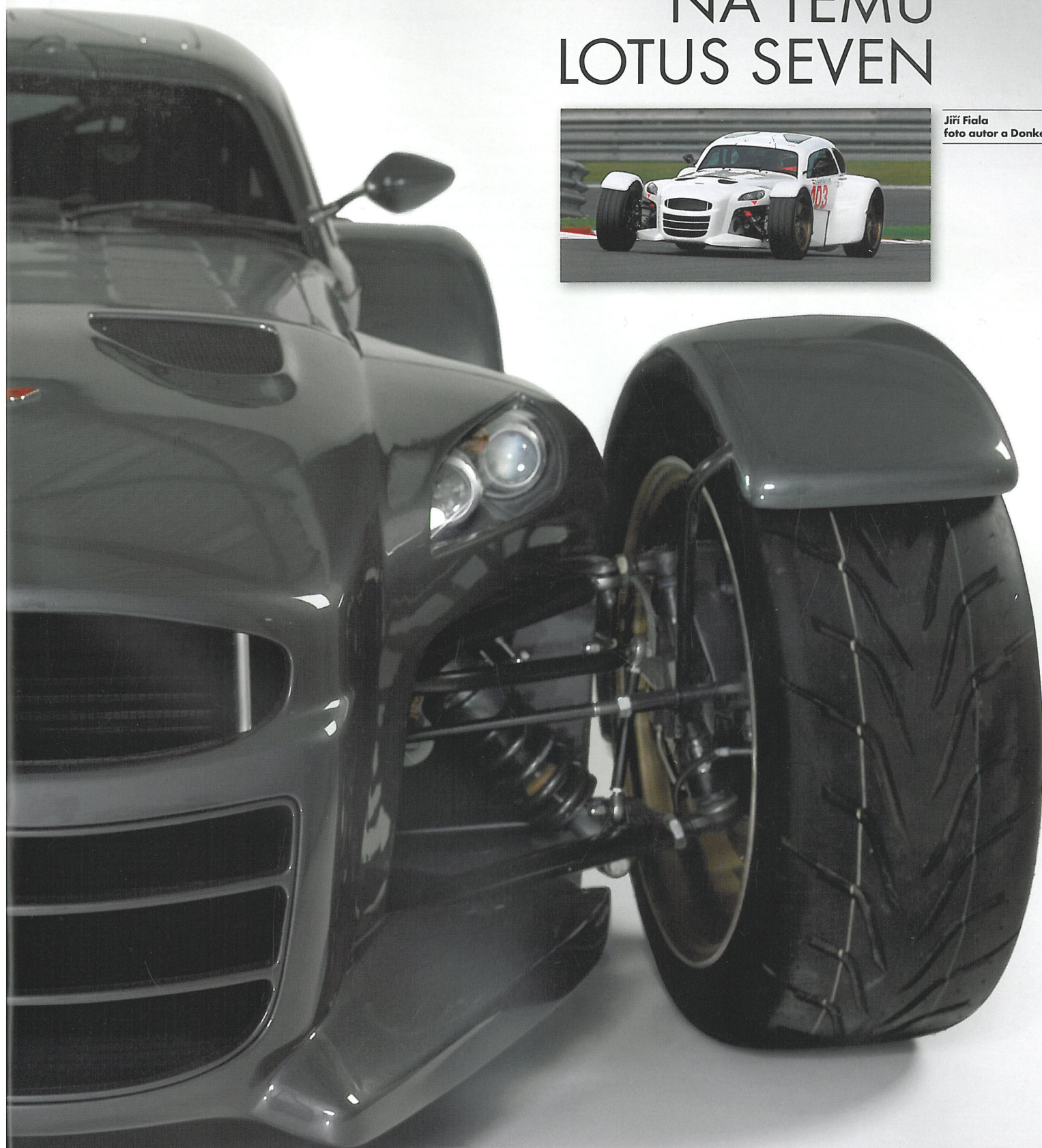
Legendárny Colin Chapman, zakladateľ spoločnosti Lotus, hovorieval: „typ Seven bolo auto, o ktorom som sníval už v škole. O niekoľko rokov neskôr sa podarilo dať snu materiálnu podobu a zrodilo sa najľahšie, najšrovejšie a najvýkonnejšie auto - motocykel na štyroch kolesách. Lotus Seven bol veľmi nákazlivý stroj a jedným z tých, ktorí podľahli tejto epidémii sa stal aj Holanďan Joop Donkervoort.



HOLANDSKÉ VARIÁCIE NA TÉMU LOTUS SEVEN



Jiří Fiala
foto autor a Donkervoort



Zamiloval sa do britských športových vozov, najmä do tých, ktoré sa dali kúpiť ako stavebnica. Dosť ho ale hnevali tradičné nedostatky takýchto „kitov“. Mnohé dielce boli nepresné, za jazdy vydávali neprijemné zvuky, ich kvalita bola veľmi rôznorodá a výnimočné neboli ani netesné olejové vedenia. Začiat-

kom 70. rokov si chcel zložiť jednu z takýchto stavebníc. Keď sa na prelome rokov 1975/76 pustil do diela vo svojej garáži, rýchlo zistil, že veľa dielcov „nepasuje“, niektoré dokonca chýbali, niekoľkokrát sa musel vrátiť k predajcovi, stavba trala oveľa dlhšie a hotové auto sa výrazne predražilo. Perfekcionista Donkervoort nakoniec začal sám dovážať stavebnice značky Caterham, ktorá mala práva pokračovať vo výrobe

typu Lotus Seven. Stihol importovať niečo vyše dvadsať Caterhamov, než ich dovoz v roku 1976 holandská vláda zakázala.

Späť k rysovej doske

Joop Donkervoort sa zdravo naštvál a postavil sa k rysovej doske. Za jeden a pol roka skonštruoval nové, vylepšené auto na báze modelu Lotus Seven a pomenoval ho Typ D. Aj keď sa tento nový automobil opticky príliš nelíšil od tretej série modelu Lotus Seven, Joop urobil veľa zmien. Priestorová ľahká rúrková konštrukcia dostala výstuže, auto sa natiahlo do dĺžky aj mierne do šírky a Donkervoort vypočul pranie robustnejších kontinentálnych zákazníkov, ktorým bol pôvodný kokpit väčšinou pritesný. Kvôli bezpečnosti presťahoval delenu liatinovú palivovú nádrž pred zadnú nápravu. S týmto autom už nemali problém ani holandské úrady a spoločnosť Donkervoort ho začala predávať v zloženom stave aj ako stavebnicu. Prvé zákaznicke auto sa narodilo v roku 1979

a peniaze zarobené predajom prvej série 25 kusov investoval majiteľ do ďalšieho vývoja a vylepšovania.

Zamračené

No na obzore sa začali kumulovať prvé mračná. Donkervoort musel čeliť meškaniu a nakoniec dokonca bojkotu dodávok podvozkov z Veľkej Británie. Angličania správne vycítili nebezpečnú konkurenciu. Donkervoort sa obrátil na technickú univerzitu v Eindhovene a poskytol jej jeden podvozok typu D. Zadanie bolo, aby sa pokúsili skonštruovať nový podvozok a pritom sa nesmeli odchyliť od tvaru a jazdných vlastností originálu. Inžinieri a študenti si poradili a v roku 1981 sa predstavil už na novom podvozku nový typ S8 (Super Eight). V roku 1983 si ho mohli prebrať prví zákazníci a pochvaľovali si dlhší a širší interiér a núdzovú plátennú striešku. Nový rúrkový rám bol pevnejší aj kvôli zosilnenému centrálnemu tunelu prevodovky. Nový dizajn prednej masky sa spolu s bočný-



Najvýkonnejším modelom v tom čase bol Donkervoort D8 270 RS. Predstavil sa v roku 2006 a mal hmotnosť iba 630 kg

mi vetrákmi stal vzorom pre nové firemné logo. Hliníková karoséria dostala masívnejšie laminátové predné aj zadné blatníky.

Jasno v strojomni

Holandania montovali do pôvodného modelu Super Seven 1,6, ktorý sa predstavil v roku 1978, štvorvalcový motor Ford Kent s výkonom 90 koní, maximálnou rýchlosťou 170 km/h a zrýchlením z 0 na 100 km za 7,0 sekundy. Tento

pohonný agregát z modelového radu Ford Cortina spolupracoval so štvorstupňovou manuálnou prevodovkou. Sedadlá sa dali objednať aj s koženým poťahom. V roku 1985 ho vystriedal v type Super Eight štvorvalec OHC z typu Ford Taunus s výkonom 110 koní a maximálkou 190 km/h. Zadná náprava pochádzala z typu Ford Capri. Novinka mala pekné liate kolesá z hliníku a bola definitívnou bodkou za érou stavebníc. V prvých rokoch

svojej kariéry si našiel tento typ vyše 140 zákazníkov a všetky zarobené peniaze investoval Donkervoort do rozširovania výroby. Typ D a S8 nakoniec dosiahol predaj vyše 400 kusov. V rokoch 1985 až 1993 sa predstavil model Donkervoort S8A s dvojlitrovým motorom, ktorý s holandským vstrekovaním po-

núkal výkon 117 koní a spolupracoval s päťstupňovou prevodovkou z typu Ford Sierra. Zadná náprava nebola najskôr tuhá, ale nezávislé zavesenie kolies kombinovalo lichobežníkové dielce, priečne ramená, vinuté pružiny a nastaviteľné tlmiče Koni. Pôvodný podvozok z ocelových rúrok nahradili lepené hliníkové





Vo februári 2007 predstavila značka revolučnú novinku – prototyp kupé D8 GT s patentovaným riešením výklopných dvierok

panely, revolučná technológia, ktorú používali dovtedy iba v leteckom priemysle. Donkervoorty tak boli nielen ľahšie, ale mali aj lepšiu tuhosť karosérie a tým aj lepšie jazdné vlastnosti. Tiež do nich menej zatekalo. Plnokrvný športiak dosahoval už maximálnu rýchlosť 205 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h mu trvalo iba 6 sekúnd. Celkový vzhľad sa mierne zaoblil a scivilizoval. Model Donkervoort S8A úspešne absolvoval bariérové nárazové skúšky a splnil tak všetky homologizačné normy. Donkervoort tak dostal oficiálne schválenie v Holandsku a ďalších krajinách a stal sa plnokrvným automobilovým producentom. Zaujímavým príplatkovým doplnkom bola v tom čase detská sedačka, vstavaná napevno do batožinového priestoru vzadu a chránená vlastnou strieškou. Ďalším komerčne úspešným modelom bol Donkervoort S8AT z rokov 1985 až

1994, ktorý sa odlišoval prepíňaním Garret T3. Výkon narástol na 170 koní, rýchlosť na 220 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h sa skrátilo na 5 sekúnd. Prvé kusy ešte jazdili na podvozku S8A, ale v roku 1988 presadli na modernejší D10.

Jubilejný D10

V rokoch 1988 až 1989 sa objavoval vzhľadom revolučný, oblejší a krátkymi blatníkmi vyzbrojený model Donkervoort D10. Joop Donkervoort ním oslávil desiate výročie značky a zároveň 10. septembra 1988 otvoril novú továreň v Nieuw Loosdrecht. Novinku predstavil na parížskom autosalóne ako „Seven 21. storočia“. Šasi S8A niesli motor so zdvihovým objemom 2 160 cm³ s turbodúchadlom Garret T3. Výsledkom bol výkon 190 koní. Dvierka a sedadlá boli z kevlaru a hliníka. Rezervné koleso však muselo

von a keďže chýbalo čelné sklo, museli vodič aj spolujazdec povinne nosiť bezpečnostné prilby. Redukčná diéta však ponúkla hmotnosť iba 650 kg, maximálnu rýchlosť 240 km/h a akceleráciu z 0 na 100 km/h iba za 4,8 sekundy. Na Joopa Donkervoorta sa však rútili ďalšie technické výzvy. Moderné časy si vyžiadali výfukové plyny čistené katalyzátormi. Ich pridaním však zleniveli pohonné agregáty. Ford nemal v ponuke vhodný motor a Donkervoort tak musel siahnuť po vlastnej úprave obstaroženého dvojvačkového štvorvalca, ktoré doplnil turbom, piestami Cosworth a novým elektronickým riadiacim systémom. Špeciál Donkervoort D10 sa dočkal série iba 10 kusov.

Éra Zetec

Štafetu bežnej výroby prevzal po S8A model S8AT. Ford predstavil moderný

rad agregátov Zetec a Donkervoort reagoval typom D8, ktorý debutoval na amsterdamskom autosalóne v roku 1985. Do podvozku S8AT sa usadil motor Zetec a to si vyžiadalo zásahy do skeletu kvôli zmenám v zbernom potrubí a kvôli spojivej skrini. Opticky sa tento model odlišoval od predchodcov mriežkou chladiča s vodorovnými priečkami. Oproti predchodcovi sa podarilo aj ušetriť ďalších 45 kg hmotnosti. Základný sériový model jazdil s atmosférickým štvorvalcom s technikou 16 ventilov, zdvihovým objemom 1 796 cm³ s výkonom 140 koní. Dosahoval maximálnu rýchlosť 200 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km trvalo 6 sekúnd. O dva roky mladší model D8 Sport dostal lepšie tvarované a väčšie čelné sklo, motocyklové predné blatníky, karbónovú prístrojovú dosku a elektronické vstrekovanie. Rozdielne verzie mali výkon 160 alebo 180 koní a dosahovali maximálnu rýchlosť až 210 km/h. Najvýkonnejšia verzia D8 Cosworth mala motor so zdvihovým objemom 1 994 cm³ s turbodúchadlom Garret T3 s medzichladičom. Ponúkala maximálnu rýchlosť až 235 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,8 sekundy. Prototyp sa predstavil na ženevskom autosalóne v roku 1993. Táto najvýkonnejšia verzia sa však vyrábala iba v rokoch 1995 až 1997, kým mal Cosworth motory v ponuke.

Éra Audi

V polovici 90. rokov začal Joop Donkervoort pracovať na novom aute a zároveň hľadal nového dodávateľa motorov. Pomohol mu vtedajší šéf Audi Franz-Josef Paefgen, ktorý sa neskôr stal šéfom značky Bentley. Zariadil dodávku motorov, ale zriadil tiež, aby ich nemeckí inžinieri vyladili pre potreby Holanďanov a poskytli Donkervoortovi dokonca možnosť testovať v aerodynamickom tuneli. Audi má tak veľký podiel na optimalizácii nových tvarov karosérie a na znížení aerodynamického hluku. Všetky Donkervoorty mali dovtedy motory a prevodovky vpredu s pohonom

zadnej nápravy. Novinka dostala usporiadanie transaxle, teda prevodovka sa presťahovala k zadnej rozvodovke. Tým sa podarilo optimalizovať rozloženie hmotnosti a znova vylepšiť jazdné vlastnosti, čo sa prejavilo najmä na pretekárskych okruhoch. Kardanový hriadeľ tvorila hliníková rúra, predĺžila sa celková dĺžka, rázvor aj šírka roadsteru. V strojnici vládol najskôr vidlicový šesťvalec s technikou 30 ventilov, zdvihovým objemom 2 771 cm³ a výkonom 280 koní, ktorý sa dnes už nevyrába. Dvadsaťte výročné oslávil tradične model Donkervoorth D20, no vyrobilo sa ich iba pár a nepokúšali sa ho ani homologovať, ani sériovo vyrábať, pretože hoci motor nemal výrazné hodnoty výfukových plynov a v kombinácii

zdvihovým objemom 1 781 cm³ ponúkali maximálnu rýchlosť 210 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5 sekúnd. Rovnako pracovali napríklad v modelovom rade Audi TT. Športový model R vyladili dokonca na výkon 245 koní.

Diablova hračka

V roku 2001 sa predstavili opticky retušované modely D8 150E, 180E a 210E. Najvýkonnejším modelom v tom čase bol Donkervoort D8 270 RS. Predstavil sa v roku 2006 a mal hmotnosť iba 630 kg. Táto diablova hračka dostala väčšie turbo aj medzichladič, dva prídavné bočné chladiče a nový vstrekovací systém. Blízka spolupráca s automobilkou Audi si však vyžiadala aj nové

ktorý firma organizovala od roku 1993. Joop Donkervoort sa finančne vyčerpal a v roku 2001 sa definitívne rozišiel s britským Caterhamom, ktorý dovtedy dodával podvozky. Holanďania boli na tom tak zle, že na pol roka museli zastaviť výrobu. V poslednej minúte finančne vypomohlo Audi. Značka uspela s homologáciou typu WideTrack, ktorý mal vpredu o 50 mm širší rozchod a prevzal mnohé konštrukčné prvky z typu D20. Všetko sa podarilo a 1. januára 2004 sa WideTrack, senzácia roka 2003, stal základným modelom moderných Donkervoortov.

Koniec britského vzoru

Prototyp a bonbónik, ktorý pripomínal 25. výročie, niesol jubilejné označenie J25 a ponúkal znova impozantné výkony. Maximálny výkon 260 koní, maximálna rýchlosť až 235 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,5 sekundy hovoria jasnou rečou. Prerobený dizajn karosérie aj zmeny pod ňou odstrihli Donkervoort definitívne od jeho britského pravzoru. V týchto ťažkých časoch sa firma prestala zúčastňovať na prestížnych autosalónoch a začalo sa na ňu trocha zabúdať. O to väčšiu pozornosť vzbudila prítomnosť na monackom veľtrhu Top Marques v roku 2006. Škoda by bolo značky, ktorá vyrobila za prvých 25 rokov svojej existencie vyše 1 000 Donkervoortov. Späť do prítomnosti. Dnešnými nosnými modelmi sú D8 150E, 180E, 210E a 270 RS. Vo februári 2007 predstavila značka revolučnú novinku – prototyp

kupé D8 GT s patentovaným riešením výklopných dvierok. Trvalo však ešte viac než rok, kým spoločnosť postavila prvé dve sériové kupé. Obe sme si mohli pozrieť v akcii na minuloročných pretekoch FIA GT4 v susednom Brne. Tam pretekali v kategórii Sports Light. Za volantom jedného z oboch kusov bojoval mladý Denis Donkervoort a jeho sestra a dcéra zakladateľa Amber Donkervoortová na svojho otca prezradila, že začal stavať kupé výhradne pre zákazníkov, ktorí podpíšu záväznú objednávku. Vzhľadom na exkluzívnosť by ich nemalo byť viac než 50 kusov do roka. Kupé má špecifikáciu D8 GT 210 alebo 270, presne podľa tradícií označovania roadsterov. Podvozok je mierne zosilnený, závesy zadných kolies majú predĺžený zdvih a musia zvládnuť nové kolesá z ľahkých zliatin. Donkervoort D8 GT nie je však prvým zakrytým Holanďanom. Joopa Donkervoorta už nedávno raz prehovoril nemecký importér jeho vozidiel, aby pripravil špeciálny roadster D8 RS so zakrytou strechou. S nemeckou finančnou podporou potom malý pretekársky tím v žltomodrom voze prekonal v roku 2004 a 2005 rekord Severnej slučky na legendárnom okruhu Nürburgring s časom 7:14,89 s. Minulý rok oslávila značka Donkervoort svoje 30. výročie. Na otázku, či teda môžeme čakať model J30, sa dcéra slávneho konštruktéra v Brne vyjadřila zamietavo. Činorodost jej otca však ešte ponúka nádej na jubilejný model aj v týchto ťažkých časoch. ☹

Donkervoort musel čeliť meškaniu a nakoniec dokonca bojkotu dodávok podvozkov z Veľkej Británie. Angličania správne vycítili nebezpečnú konkurenciu

s extrémne nízkou hmotnosťou prekračoval exhaláčny limity pre túto hmotnostnú kategóriu sériových vozidiel.

Najdôležitejším ovocím spolupráce s automobilkou Audi bol nový modelový rad D8 150, 180 a 180R (čísla udávajú výkon v koňoch) z jesene 1999. Štvorvalec s technikou 20 ventilov so

nároky na kvalitu výroby. Staré priestory prestali stačiť a tak musel Joop Donkervoort uznať, že riešením je iba postaviť novú továreň a presťahovať sa do Lelystandu. Túto zmenu neprijali pozitívne všetci zamestnanci a navyše v tom čase práve končil seriál pretekov Donkervoort Cup pre klubových šialencov,

