

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

3/2017

61. ROČNÍK

automobil



49,90 Kč / 2,50 €
www.automobilrevue.cz

HISTORIE

Audi 100 | Tatra 75

| Porsche 911 Turbo



MINI COUNTRYMAN



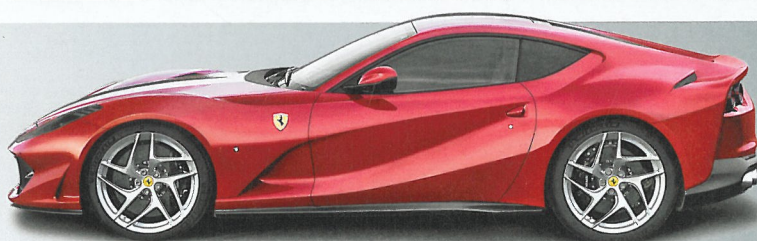
0 krok napřed

SEAT IBIZA

NEPŘEHLÉDNĚTE

Donkervoort | FIA World
Rally Championship

| Williams F1



ŽENEVA 2017

Přehled hlavních novinek



Vzácný
Donkervoort D10
bez čelního skla
k jubileu. Vyrobili
jich jen 10

ČTYŘICÍTKA NA KRKU

Nizozemský Donkervoort pokračuje v odkazu Colina Chapmana. Ten svůj školácký sen později definoval jako „nejlehčí, nejsyrovější a nevykonnější automobil“. Jmenoval se Lotus Seven.

JIŘÍ FIALA, Düsseldorf (D)

Foto: autor a Donkervoort

Jako jedni z mála a vůbec jediní z Česka jsme v lednu navštívili otevření celoněmecké pobočky Donkervoort v magické düsseldorfské Classic Remise. V bývalé železniční výtopně, obrovské půlkruhové hale, nacházíme ráj s klasickými automobily, prodejny, dílnami a agenty všeho druhu. Holanďan zde otevřel zastoupení, servis, a pokud to kapacita dovolí, chce tu montovat i nové vozy. Od roku 2014 funguje německá továrnička v Bilster Berg 1 s přímou návazností na 4,2 km dlouhý okruh. O rodinné společnosti, která již vyrobila přes 1200 automobilů, jsme si povídali se zakladatelem Joopem a druhou generací šéfu – synem Denisem a dcerou Amber (PR).

Joop Donkervoort se zhlédl v britských kitech. Když si chtěl v zimě roku 1975 jednu ze stavebnic složit, zjistil, že trpí obvyklými neduhy – díly proměnlivé kvality k sobě nepasovaly, některé chyběly, z dalších kapal olej a nepřesné součástky při jízdě drnčely. Perfekcionista pod hlavičkou Lotus Seven Nederland začal importovat kity Caterham (koupil od Lotusu práva) a prodávat je pod jménem Donkervoort S7. Stihl jich zhotovit pouhých 20, než v roce 1976 úřady dovoz zakázaly s poukazem na ilegální import dílů nehomologovaných vozů. Roku 1978 založil firmu Donkervoort Automobilen, B.V. Potřeboval rok a půl na konstrukci vylepšeného automobilu, stále připomínajícího Lotus 7, Series III. Asymetrická prostorová

klec z trubek dostala vytužující elementy. Dělenou palivovou nádrž přestěhoval před zadní nápravu, šasi protáhl a rozšířil, aby kokpit lépe vyhovoval robustnějším Evropanům. Jako první Lotus 7 dosáhl úředního souhlasu k provozu. První zákaznický Donkervoort S vznikl roku 1979, prodával se i jako kit. Tržby za počáteční sérii 25 vozů umožnily realizovat další vylepšení. Britští dodavatelé podvozků začali s obstrukcemi a bojkotem dodávek.

S pomocí eindhovenké univerzity zkonstruovali Donkervoort S8, debutoval v roce 1981 (výroba od roku 1983). Pochvalovali si plátěnou stříšku, širší a delší kabinu a o poznání tužší klec díky zesílenému centrálnímu tunelu převodovky. Design přide se stal vzorem pro nové firemní logo. Hliníková karoserie dostala laminátové blatníky, používaly se motory Ford. S7 (1978 – 84) poháněl čtyřválec OHV Kent Crossflow

Donkervoort S7
z dílny v Tienhovenu



1,6 l (67,1 kW/90 k) se čtyřstupňovou převodovkou, vše z Cortiny. U S8 (1980 – 84) se objevil 2,0 l čtyřválec OHC z Taunusu (76,0 kW/103 k). Typ S8 („8“ znamenala vylepšení typu 7) ukončil éru kitů. Model S8A (1983 – 93) měl díky v Holandsku vyráběnému vstřikování výkon 86 kW (117 k). Ponejprv nebyla zadní náprava tuhá, nýbrž měla nezávislé zavěšení. Skelet ze svařovaných ocelových trubek obdélníkového průřezu nahradila letecká revoluční technologie – lepené panely z drásaného hliníku. Bariérová zkouška završila evropské homologační procedury a z Donkervoortu se stala plnohodnotná automobilka. Roku 1983 debutoval úspěšný S8AT s přeplňováním Garrett T3 a chlazením stlačeného vzduchu (126 kW/171 k). Donkervoort oslavil 10. výročí typem D10 (1988 – 89; 10 kusů) – „Seven 21. století“ – a 10. září 1988 otevřel novou továrnu v Nieuw Loosdrechtu. Podvozek S8A kombinovali s motorem S8AT 2160 cm³ (142 kW/193 k). Hmotnost 650 kg byla výsledkem redukční diety. Typ D8 Zetec (1993 – 98) dostal novou moderní jednotku Ford Zetec, šestnáctiventilový čtyřválec 1796 cm³ (103 kW/140 k). Změněné sběrné potrubí a skříň spojky si vyžádaly zásahy do skeletu S8AT, ušetřilo se 45 kg. D8 Sport (1995 – 98) se lišil panoramatickým čelním sklem a „motocyklovými blatníky“. K dispozici byly verze s výkony 103, 118 a 132 kW (140 k, 160 k a 180 k). Nejsilnější D8 Cosworth (čtyřválec DOHC 1994 cm³ se dmychadlem Garrett T3 a mezichladičem; 164 až 209 kW/223 až 284 k) se objevil v Ženevě 1993, ale k máni byl v letech 1995



Na závodech FIA GT4 Cup v Brně. Šéf Joop konzultuje s jezdcem Wintenbergerem



Nový Donkervoort D8 GTO si našel cestu na stánek Audi při 24h Le Mans 2014



Novinka – Donkervoort D8 GTO-RS při premiéře



Joop Donkervoort pózuje pro náš článek v nízkém lednovém slunci v Düsseldorfu

– 97. Pak dodávky Fordových motorů skončily.

Ing. Franz-Josef Paefgen, šéf Audi AG, zajistil motory a jejich naladění a dal k dispozici větrný tunel k přípravě zásadní novinky. Doposud měly všechny roadstery motory a převodovky vpředu a poháněná zadní kola, to se změnilo na uspořádání transaxle s převodovkou u rozvodovky. Vzrostly délka, rozvor i šířka. Nové zavěšení kol s vodorovně uloženými tlumiči a vzpěrami push-rod mělo podíl na zlepšené aerodynamice a snížení světlé výšky. Začali se starým třicetiventilovým šestiválcem V6/2771 cm³ (až 209 kW/284 k). Výroční D20 (oslava 20. jubilea) z roku 1998 se ani nevyplatilo homologovat. Vazba na Audi vyžadovala přesnost a kvalitu, v roce 2000 přestěhovali výrobu do nové továrny v Lelystadu. Končil seriál Donkervoort Cup (1993 – 2001) pořádaný pro klubové šilence.

Joop se znovu vydal ze všech peněz, na půl roku zastavil výrobu. Naštěstí jej finančně zachránilo Audi. Řada D8 150/180/180R (= výkon v koních) debutovala na podzim 1999. Poháněly ji pětiventilové čtyřválcové 1781 cm³, známé z kupé Audi TT. Roku 2001 se objevil prototyp a o rok později sériové D8-150E/180E/210E (2003 – 12) s motorem „E-gas“ (2771 cm³) s elektronickým plynovým pedálem. Prototyp J25 (2003) oslavil „jubilejní“ 25. výročí značky, tehdy měli na kontě asi 1000 vyrobených kusů. Roku 2003 homologovali podvozek „WideTrack“, který se stal od ledna 2004 základem příštích vozů. Nejvýkonnější byl odlehčený D8-270 RS (261 kW/350 k), debutující na TMM 2006 (limitováno na 25 kusů). Na něj navázal D8 270 (2008 – 12). Německý importér se zasadil o přípravu speciálu, roadsteru D8 RS s pevnou střechou. V letech 2004 a 2006 překonal rekord Severní smyčky Nürburgringu. V Ženevě 2007 debutovalo kupé D8 GT s patentovaným řešením vzhůru výklopných dveří. Joop nám prozradil: „Kupé nebyl dobrý nápad. Odporoval naší filozofii.“ Se dvěma prototypy a dvanácti sériovými kupé se jen závodilo v Evropském poháru FIA GT4 v letech 2007 – 10 a ve 24h Dubaj, kde v letech 2010/11 vyhráli kategorii.

D8 GTO má přeplňovaný pětiválec Audi R5 2480 cm³ (186 a 209 kW/253 a 284 k). Prvních 6 kusů (léto 2013) tvořilo minisérii

Premium D8 GTO, běžné modely Performance a Tourist přišly za půl roku. D8 GTO-S je přímým nástupcem GTO. Nosnou strukturu tvoří hybridní šasi – kombinace trubkové klece a rozměrných kompozitových panelů, karoserie je z laminátu, šasi o 35 cm delší a o 15 cm širší. Při vyšší tuhosti váží 740 kg, výkon činí 254 nebo 267 kW (345 nebo 363 k). Tři roky vyvíjeli D8 GTO-RS navazující na rekordmanky Zeleného pekla. Aerodynamický odpor snížili o 20 % při zvýšeném přítlaku 50 kg každé nápravy. Za příplatek jsou doposud nevidané závodní ABS, kontrola trakce a dvoukotoučová spojka! Cena 151 172 eur bez daně, první ze 40 kusů bude k odběru v lednu 2018. Na přání mnoha zákazníků přidávají 15 kusů D8 GTO-RS Bare Naked Carbon Edition s karbonovým interiérem a 10 závodních D8 GTO-RS Race Edition. A již 42 vozů je prodáno. ■

Poklidná atmosféra veteránského centra Classic Remise Düsseldorf



Velmi vzácný první vůz z úvodní 25kusové limitované číslované série D8 GTO Premium

