

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

5/2022 66. ROČNÍK

automobil



64,90 Kč / 3,49 €
www.automobilrevue.cz

HISTORIE

- | Allard
- | Oldsmobile 1962
- | Enka



ALFA ROMEO TONALE

NOVÝ ZAČÁTEK?



NÁVRAT ŠESTIVÁLCŮ

MAZDA CX-60

NEPŘEHLÉDNĚTE

- | BMW řady 7
- | Ferrari 296 GTB
- NÁŠ TEST:** Volkswagen Taigo



HISTORIE AUDI 80

Půlstoletí solidního základu



18 BMW ŘADY 7

PŘEDSTAVUJEME

- 18 BMW řady 7
- 21 Hyundai Ioniq 5

SVEZLI JSME SE

- 08 Mazda CX-60
- 12 Toyota Aygo X
- 14 Alfa Romeo Tonale
- 22 Škoda Karoq 2022
- 24 Ferrari 296 GTB
- 29 Seat Arona 1.0 TSI
- 32 Dodge Durango R/T
- Audi A4 Allroad 40 TDI Quattro vs. Mercedes-Benz C 220 d T All-Terrain
- 40 Honda HR-V
- 42 Land Rover Defender Bond Edition
- 43 Toyota GR Yaris
- 44 Aston Martin DBX707



44



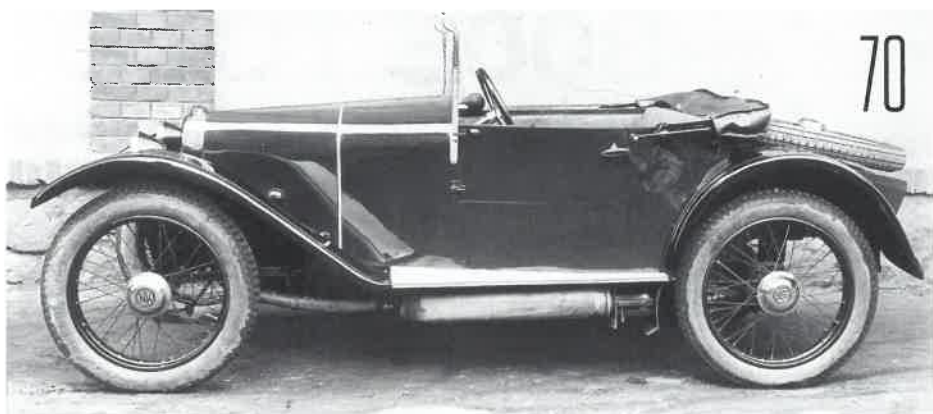
48

NÁŠ TEST

- 48 Volkswagen Taigo 1.5 TSI DSG R-Line

TECHNIKA

- 51 Suzuki Hybrid
- 52 Měření výkonu u elektromobilů: Škoda Enyaq iV 80x
- 54 Quantron
- 57 Scania Super



70

HISTORIE

- 60 Audi 80
- 63 Sraz vozů Ford Mustang Bullitt
- 64 Allard
- 68 Oldsmobile 1962
- 70 Enka



64

Jeden z prvních inzerátů firmy s poněkud disproporčními tvary vozu Allard Special



VĚČNÉ HLEDÁNÍ

JIRÍ FIALA (MILLE MIGLIA, LE MANS, MALAGA) | Foto: autor a archiv autora

Konstruktér a závodník Sydney Herbert Allard překypoval nápady a neortodoxním přístupem. Téměř neznámé automobily Allard se občas objeví, zabouří a zase se vytratí do skryté komunity klasických sportovních vozů.

Sydney Allard (1910–1966) se narodil v britské středostavovské rodině majitele nemovitostí a ředitele stavební firmy Allard & Saunders Ltd. jako druhý z pěti dětí. Spolu se starším bratrem od dětství řádili na motocyklech. Po internátní škole se začal učit automechanikem a současně závodit. Aby si vydělával na večerní průmyslovku, pracoval po vyučení v dílnách motorů F. W. Lusac Ltd. Na rozdíl od bratra však nepokračoval v rodinné tradici. Rodina měla dost peněz, ale otec jej kvůli nebezpečí autosportu nechtěl podporovat. Byl nadaným a odvážným závodníkem s nepřehlédnutel-

nou robustní postavou. Začínal na ojeté tříkolce Morgan GP, pak na vylepšeném typu Aero, po něm přišel stabilnější čtyřkolový Morgan.

Allardovy počiny výrazně předběhly dobu. Dávno před AC a jeho angloamerickým projektem Cobra si uvědomil výhodu zabudování výkonného amerického motoru do britské jednoduché a lehké prostorové konstrukce z ocelových trubek. Jiným prvenstvím bylo počátkem 60. let přivedení amerických dragsterů na britskou scénu. Allard byl evropským pionýrem jejich konstrukce. Roku 1964 založil Britskou asociaci závodů dragsterů a stal se jejím prezidentem.

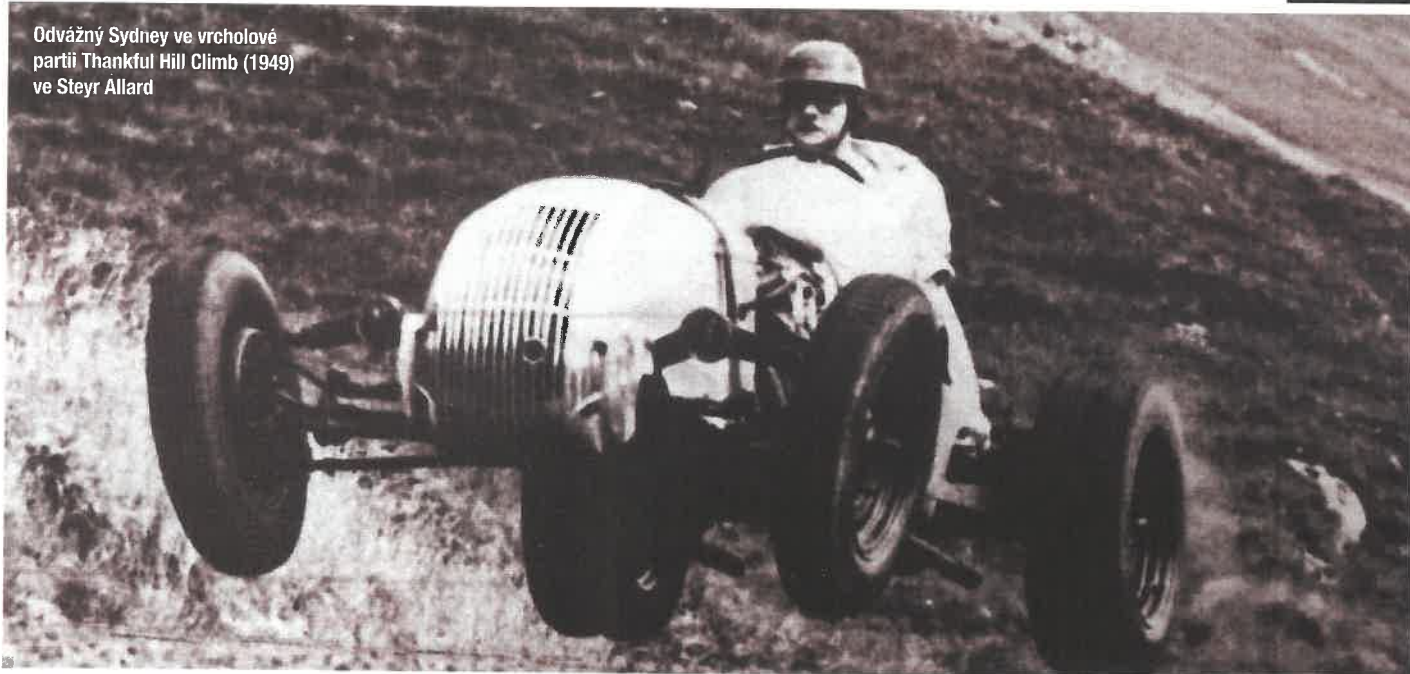


Devatenáctiletý Sydney s bratrem Dennisem startovali v Brooklands (1929) kvůli handicapu poslední – a přesto zvítězili. Tříkolka Morgan byla přitom zařazena mezi motocykly



Manželé Eleanor a Sydney Allardovi se po jediném vítězství v historii Rallye Monte-Carlo vozu vlastní značky řízeného majitelem firmy v RMC (1952) stali středem pozornosti tisku

Odvážný Sydney ve vrcholové partii Thankful Hill Climb (1949) ve Steyr Allard



Sydney často závodil bez přilby, bezpečnostních pásů a oblouků. Říkalo se o něm, že stejným způsobem řídil firmu. Přes hrůzostrašné havárie, které mohly končit smrtí, se mu de facto nikdy nic nestalo. Ani když se například na Isle of Man Trophy 1951 s manželkou Eleanor vysoukali nezranění ze zcela zdemolovaného převráceného vozu. Nejhorším zraněním bylo, když se mu při opravě kombi Allard Safari na dovolené ve Švédsku smekl vůz ze zvedáku a přimáčkl mu hlavu k zemi. I tehdy byl schopen přizvednout zvedákem vůz a vstát. Pro rodinné dovolené si koncem 50. let přestavěl dodávku Ford Thames na obytný

Pani Eleanor závodila s Allardy do vrchu (zde na J4 v Prescottu), na okruzích i v rallye. Spolu s posádkou obou sester dvakrát bojovaly v RMC. Když byl manžel zaneprázdněn, naložila sestru a pět dětí a vyrazila v kombi Allard Safari na 1380 km dlouhou cestu na prázdniny do Cannes



Allard nasadil do Le Mans 1951 dva vozy J2 s motory Cadillac V8 5,4 litru. Vůz šéfa odpadl pro poruchu, druhý se po opravě doplazil téměř do cíle, nebyl však klasifikován



Posádka Tom Cole jr. (USA)/Sydney Allard (UK) na Allard J2 továrního týmu ve 24h Le Mans 1950. Protože OHV Cadillac V8 neměl pro závod dostatečný výkon, sedl Cole v Paříži do letadla a obratem převezl v zavazadle z New Yorku speciální dvojité závodní karburátor. Prosmýkl se celníci a převezl cenný díl bez proclení. V závodě se drželi na druhém místě, ale došlo k poruše selektoru řazení třístupňové převodovky Ford. Mechanikům se podařilo na převodovce fixovat třetí stupeň a vůz propadl na 8. místo. Díky bezchybné stíhací jízdě skončili absolutně třetí!

automobil. Protože přetížený vůz nezvládal horské průsmky, osadil jej kompresorem Shorrock a předními kotoučovými brzdami. Psal se rok 1958!

Otec Arthur Allard synovi zainvestoval založený autodílů a současně mu doporučil staršího partnera Alfa Briscoa, zběhlého v podnikání. V dubnu 1930 se stali vlastníky malé garáže The Adlards Motors Ltd. Majitelem nemovitosti byl Arthur, jenž na pozemku roku 1935 vystavěl bytový dům s garážemi v přízemí. Roku 1934 získali zastoupení Ford. Je logické, že jeho první speciál „CLK 5“ (1930) poháněl v Británii vyrobený motor Ford Flathead V8 3,6 litru (CLK 5 se stal legendou). Podvozek pocházel z havarovaného Fordu Model 48, palub-

ní deska, řízení a zád' z Bugatti Type 51. Přítel Leslie Ballamy jeho pozdější speciály vystrojil speciálně zkonstruovanou dělenou přední nápravou s odpružením (tento princip později využil Colin Chapman u svých Lotusů). Trialové speciály, některé s použitými karosářskými díly Bugatti a motory Ford V8, později i Lincoln Zephyr V12, byly natolik úspěšné, že jich koncem 30. let postavil tučet, a to i pro zákazníky. Stavbu dalších tří zastavila válka. Roku 1937 se pokusil vyjet na vrchol nejvyšší britské hory Ben Nevis. To se nepodařilo, vůz se bokem skutálel ze svahu. Sydney dole nasedl a dojel s ním domů.

V roce 1939, dlouho před vznikem Jeepu, nabídl Ministerstvu války lehký vůz s poho-



Sydney Allard/Guy Warburton/Tom Lush, absolutní vítězové Rallye Monte-Carlo 1952 na Allardu M-Type s jednotkou V8 4,3 litru, porazili i Stirlinga Mosse na Talbotu Sunbeam. Doposud nikdo jiný nevyhrál RMC za volantem značky svého jména a jím vyráběného automobilu



Allard Type-M (1949) s motorem V8 3,6 litru (85 k) v muzeu ve španělské Malaze. Tento typ zvítězil nejen v RMC 1952, ale i v mnoha dalších závodech, včetně Rally de Portugal

nem všech kol, založený na zkušenostech s trialovými speciály. Nenašel se tam nikdo osvětlený, aby prototyp objednal. Během války opravoval Allard s 225 zaměstnanci vojenské Fordy a Jeepy, měsíčně 30 vozů. Po válce mu zbyla dobře vybavená dílna a halda součástek a motorů. Sportovně založené řidiče trápil nedostatek silničních automobilů, s nimiž by mohli příležitostně závodit. V lednu 1946 Allard spolu s partnerem „Reg“ Canhamem (v předchozí firmě působil od roku 1934) založili novou společnost Allard Motor Co. (1946–1966), která se pustila do malosériové výroby sportovních vozů. Zároveň hledal, čím by pro závody nahradil zastaralé motory SV Ford V8. Upoutaly jej trofejní, vzduchem chlazené stacionární osmiválce Steyr a Tatra s mohutně žebrovanými hlavami a výkonem pouhých 45 k, spalující parafín. Po zvýšení kompresního poměru, úpravách a přidání osmi motocyklových karburátorů Amal dávala 3,69litrová jednotka výkon 147 kW (200 k)/5500 min⁻¹. Monopost Steyr-Allard byl v závodech do vrchu, někdy se zadní dvoumontáží, v letech 1947–1951 neporazitelný. S jiným trofejním Steyrem V8 3,7 litru (140 k) z vozu pro mužstvo vyhrál Britské mistrovství závodů do vrchu 1949. Dokonce postavil speciál s párem motorů Steyr a pohonem všech kol. Nestal se sice úspěšným, ale určitě

V ročníku 1952 24h Le Mans se objevily dva tovární Allardy J2X, tentokrát s motory Chrysler V8 spárovanými se čtyřstupňovými převodovkami z nákladních vozů Ford. Kvůli závadě převodovky a motoru (po nezávislé kolizi s jiným vozem) nedojel žádný z nich



směr zájmu k dragsterům. Pak se Sydney soustředil na 24h Le Mans, kam v letech 1950–1953 nasadil tovární tým. V roce 1950 vybojovala posádka Tom Cole jr./Sydney Allard absolutně třetí místo.

Pokud jde o malovýrobu, nejprve se pustil do spartánských vozů, lehkého dvoumístného J-Type s krátkým rozvorem pro sport, cestovního dvou- až třímístného K-Type toureru nebo roadsteru s poněkud delším rozvorem. Čtyřmístný otevřený tourer s ještě delším rozvorem byl L-Type, dále stavěli luxusnější drophead kupé M-Type, dvoudveřové čtyřmístné „saloony“ P-Type a 3d kombi Safari. Jejich vylepšování časem signalizovaly jeden nebo dva přidané znaky v názvu. Základem všech byl podvozek z lisované oceli a motory Ford

V předzávodu Legend jubilejního 90. ročníku 24h Le Mans 2013 se po 63 letech znovu na trati objevily vozy Allard J2

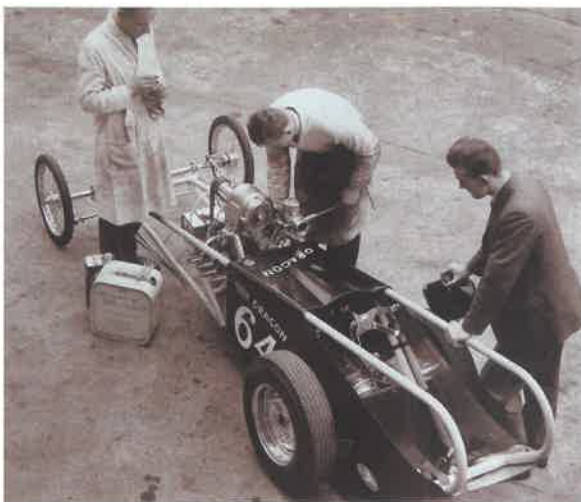


Woody Allard Safari Estate využil šasi P2-Type. Hliníkovou karosérii nesenou novým trubkovým rámem, se stejným rozvorem jako měl sedan, navrhl Jimmy Ingram a stavěly ji dílny Encon Motors ve Fulhamu. Žebra nástavby zhotovili z ořechového dřeva. Pod kapotou bychom našli americký Cadillac V8 (150 k), alternativně V8 Ford 3,9 litru nebo Mercury 4,4 litru. Navzdory výjimečnosti postavili pouhých 11 kombi

Modernější J2X byly oblíbené na tehdy v USA populárních závodech na letištích. J2X (1951) se vyznačoval moderní trubkovou prostorovou klesí nesenou tuhým ocelovým podvozkem ve tvaru „X“, ale se zbytkem uspořádání z předchůdce, včetně zastaralé karosérie s oddělenými blatníky (písmeno X v názvu pak vždy ukazovalo na toto rozvržení nosných částí podvozku). Zoufalá aerodynamika ani se sebevčetnějším motorem neumožnila vyšší rychlost než 160 km/h. Později tomu moc nepomohl ani V8 Chrysler Hemi. Změna předpisů, která u sportovních vozů vyžadovala plnohodnotné karosérie se zakrytými koly, však vyřadila favorizované J2X ze hry. Allard spláchl hořkost vítězstvím uzavřeného P-Type v Rallye Monte-Carlo 1952, kde již roku 1949 získal Týmovou cenu. J2R (1953), později správně vedený jako JR, byl nejrychlejším ze všech vyráběných Allardů a navíc, jak se někde neověřeně uvádí, prvním závodním vozem se samočinnou převodovkou. Zdědil zkrácený podvozek z typu Palm Beach, dobře tvarovaná karosérie ukryvala poněkud přežitou zadní nápravu typu de Dion a Ballamyho přední zavěšení, u některých kusů ještě s bubnovými brzdami. Tyto Allardy již na závodech nestačily na moderní Ferrari a Jaguary. JR skončil v roce 1955. Typem Palm Beach (1952–1955) se konstruktér odstříhl od své lásky – amerických motorů V8. Moderní kompaktnější třímístné roadstery podědíly vylepšené trubkové šasi K3 nesoucí motory britského Fordu. Žádný z výše uvedených typů firmu nezachránil. Obchody nerozhýbal ani lidový Clipper (1952), jenž se prodával až do roku 1955 s laminátovou karosérií a dvouválcem 346 cm³ designéra Davida Gottlieba. Postavili jich necelé tři desítky. Představení Jaguaru C-Type de facto znamenalo konec malosériové výroby vozů Allard. Koncem 50. let bylo hospodářství USA v recesi. Sydney neměl dost prostředků na vývoj a začal zaostávat za konkurencí. Mizéři let 1957–1960 se snažili překonat zástavbami šasi lehkých dodávek Morris Commercial 2LD 11/2 tuny na hbité sanitky, o které byl zájem i v zámoří, a přestavbami vanů Ford 400E na mikrobuse Allard Karibus v dílnách Adlards. Jinou aktivitou byla vestavba německých střešních oken Sunroof. Nechytíl se ani drobný speciál pro škvárové tratě Allard Atom (1955), poháněný motocyklovým motorem JAP 500 cm³ (50 k). Výroba nových vozů v podstatě skončila roku 1957 a firma se dostala do insolvence a konkurzní správy. Allard se nově věnoval dealerství Ford (společnost Sydney Allard, 1910–1966). Vybavoval Fordy Anglia kotoučovými brzdami a vyráběl díly na zvyšování jejich výkonu. Roku 1961 firma nabídla dragster Dragon poháněný přeplňovaným motorem Ford 1,5 litru Shorrock. Kompresor Shorrock společnost distribuovala a posléze i vyráběla. Alan Allard, syn zakladatele, prodával v Allard Performance



Centre v letech 1960–1976 silně vyladěné přeplňované cestovní Fordy Anglia, Cortina a Escort pod označením Allardette, homologované s motory 1,0, 1,2 a 1,34 litru a přeplňované kompresorem Shorrock. Dosáhly jistých sportovních úspěchů, například v RMC 1962 a 1963. Alanova Allardette Anglia 997 cm³ s rozvodem SV, kterou osobně řídil v RMC 1963, měla výkon zvýšený z původních 29 na 53 kW (z 39 na 72 k). Ford Escort s přeplňováním Shorrock docílil na rychlostní zkoušce Skotské Rallye 1971 rekordní rychlosti 190 km/h. Alan rovněž předběhl dobu, když v půli 70. let přišel s přeplňováním Land Roverů, dávno před tím, než „turbo-diesely“ začala nabízet sama automobilka Land Rover.



Závodní Allard J2R představili roku 1951, díky motoru posunutému dopředu získali více místa pro nohy. Od roku 1952 je vybavovali novými karosériemi s plně integrovanými koly, odpovídajícími novým předpisům pro 24h Le Mans. Hřmotný J2X z Kataru na Mille Miglia 2007 pohnal V8 Chrysler FirePower

Sydney po návštěvě USA roku 1961 uhranuly dragstery. Komerčně vyrobený Allard Dragon Dragster (leden 1964) při prvním představení tisku

V noci dne, kdy na rakovinu zemřel Sydney, shořela většina jeho továrny Allard v londýnské čtvrti Clapham. Roku 1976 rodina prodala dealerství Ford. V roce 2005 nabízela společnost Allard Aluminium Products lehké, dobře vymyšlené a kvalitně svařené hliníkové kity chladičů, topných těles, nádrží na pohonné hmoty a díly výfukových potrubí k úpravě automobilů. Jejich kvality prokázoval v letech 2002–2007 nejrychlejší VW Golf s přeplňovaným vznětovým motorem na Britských ostrovech. Po dvanácti experimentálních vozech (1938–1946) postavil Allard 14 speciálů J1 (1946–1948), určených pro silniční i závodní provoz. V letech 1946–1958 celkem 1901 „sériových“ vozů, z nichž nejpčetnějšími byly P-Type (559 kusů), M-Type (500 kusů), L-Type (191 kus) a KI-Type (151 kus), zbývajících modelů byly jednotky, nejvýše několik desítek. S dnes známými pěti stovkami přeživších se můžeme setkávat na závodech historických vozů a v muzeích. Dodáváme, že jméno automobilové firmy Allard se ve Velké Británii objevilo poprvé v letech 1899–1902, kdy Allard, výrobce jízdních kol, postavil několik zkušebních tříkolek s motory De Dion Bouton a čtyřkolek s motory Benz, zvané Express. V roce 1981 oznámili několik kopií Allard J2X, zvaných J2X2 a postavených v Kanadě. V roce 1999 reorganizovaná firma AMW (Roger Allard Works) vyrábí repliky J2X Mk III s moderními motory GM 5,3 až 6,2 litru, případně Mopar Hemi 5,7 a 6,1 litru. Hovoří o stokusové roční výrobě. V roce 2012 založili v Británii společnost Allard Sports Cars Limited, jež si dala za cíl obnovit malosériovou výrobu novým typem J8. Plánovali, že se první kus objeví v září 2018. ■

S využitím vzpomínek Alana Allarda. Autor děkuje za podklady Allard Owners Clubu.