



- **80 let továrny**
- **50 let výroby osobních automobilů**

Se jménem DAF se většinou vybaví Variomatic, ale to by byla jen jedna pravda...

V roce 1928 byla v Eindhovenu založena strojírenská továrna na zakázkové svařování a kování. Bývalá kovárna, která je součástí muzea, začala již záhy produkovat přívěsy a pak i nákladní auta. Mylně se DAF pokládá za zkratku Dutch Automobielen Fabriek, plné jméno znělo totiž správně „Hup van Doorne Maschineriefabriek en Reparatie-inrichting“*. Bratři van Doornové byli zdatnými podnikateli, a tak jim ani začínající krize nevedla natolik, aby nezačali diverzifikovat a nevrhli na trh několik revolučních patentů – první sedlový kontejnerový návěs vyjel v roce 1936 právě z továrny DAF.

Během války vyráběl DAF nákladáky pro armádu a po válce se specializoval na čtyřnáhonové armádní vozy osazené motory od Leylandu z USA. DAF motory vylepšoval tak dlouho, až v roce 1956 začal vyrábět

vlastní agregáty a zároveň začal projektovat malý osobní vůz.

V té době o trh bojovalo již několik velkých firem, a tak pro vznik nové značky nebyla zrovna příhodná doba. Nicméně rok 1958 byl v Amsterdamu představen DAF 600, malý vůz s osobitě promáčklou kapotou. V době, kdy si každý muž potvrdzoval své řídicí schopnosti ovládnutím spojky a rychlostní skříně, přichází DAF s automatickou převodovkou Variomatic a automobilová veřejnost i experti se okamžitě rozdělili na dva tábory. Jeden nedával automatické převodovce žádnou šanci a zpochybňoval její spolehlivost a ti druhí, hlavně starší automobilisté a dámy, projeví živý zájem o vůz, ovládaný dvěma pedály.

Cílem automobilky bylo prodat v prvním roce 25 000 vozů a to se podařilo skoro dvojnásobně, čímž dal za pravdu optimistům.

DAF – holandský trabant?

Ale jen na první pohled. DAF měl nejen pokrokový vzduchem chlazený motor typu „boxer“, ale i bezpečnostní prvky jako tuhou kabinu, dobré jízdní vlastnosti díky nezávislému zavěšení všech kol a pohodlné pérování. Mechanika se už obešla bez mazacích míst. O rok později vyšel typ 30 s motorem o objemu 750 ccm a velkorysejším vnitřním vybavením, který dostal jméno DAFfodil. Výkon se zvýšil na 30 PS a Daffodil se proháněl po nizozemských rovinách rychlostí přes 100 km/h.

Následovaly další typy s motorem 750 ccm – 31, 32, 33, potom 44 (850 ccm), 46, 55 (1100 ccm, 4 cyl) a 66. Karoserie se vyráběla ve dvou-, čtyř- i pětisedadlových variantách. Všechny DAFy byly vybaveny automatickou skříní Variomatic. Bezpřechodovou změnu převodu obstarával Variator. Jeho principem jsou kužely upevněné na dvou osách, opatřené postranním posunem. Posun řídí podtlak a pozice plynu spolu s třecím odporem jízdy, čímž se převádí klínový řemen z menšího průměru na větší bez přechodu.

Dnes dobře známé heslo „Pokrok díky technice“ pochází od DAFu. Bezestupňová převodovka se již tenkrát osvědčila a dnes nabývá opět na atraktivitě. Kuželové, pásové převody se začaly montovat v roce 1999 jako Multitronic do AUDI A 6, pak 4, 5 a 8. Dnešní CVT (Continuously Variable Transmission) spoléhá na přenos síly článkovým řetězem oproti tehdejšímu Variomaticu s klínovým řemenem. Variomatic je teoreticky nejlepší automatická převodovka na světě: řadí bez přechodů, skládá se z mála součástek, a je tudíž levná. Kdyby se v praxi kvůli omezenému přítlaku neprotáčela a tím i výkon na 400 Nm nebyl omezen...

S popularitou DAFu rostly od roku 1960 i sportovní ambice továrny. První „rychlý“



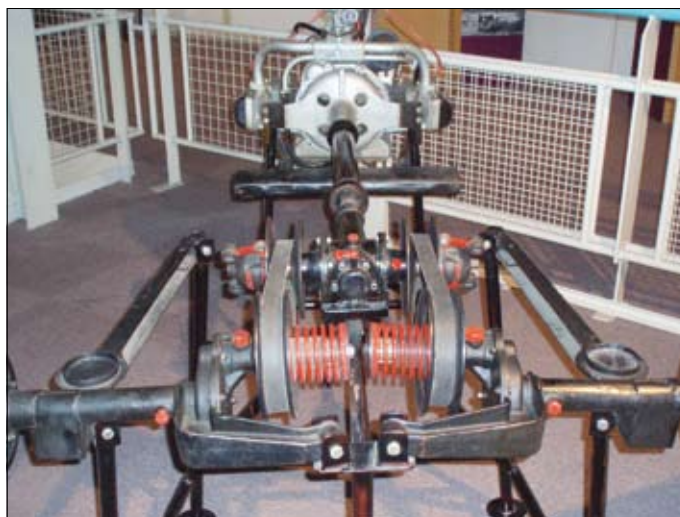
1941–42, 125 ccm, 1 cyl., 55 km/h



DAF 750



Autentický účastník maratonu Londýn–Sydney z roku 1993



Motocykl Klotz v náleзовém stavu

DAF byl typ S, se kterým se soukromníci pouštěli do závodů nebo na rally. Vyrobeno jich bylo pouze 500 a měly už kotoučové brzdy. Piloti, v čele s legendárním Jan de Rooyem, se už nespokojili s originálním motorem, byť nadupaným, a závodní DAF na bázi Coupé 55 dostal motor Gordini (130 PS), montovaný místo spolujezdce. Převodovka byla umístěna pod řidičem. Následovala první automatická čtyřnáhonová verze.

S tímto autem, zvaným 555, později vybaveným motorem Ford o 200 PS, porážel de Rooy konkurenci a stal se holandským mistrem v rally v letech 1970–73. FIA musela dokonce na čas tento pohon kvůli jeho převaze v rally-sportu zakázat.

DAFy se sériovým motorem, pilotované Slotemakerem a van Lennenem, se umístily v roce 1968 jako 16. a ostatní v první půli závodního pole, čítajícího stovku(!)

daleko silnějších vozů. Díky tomuto úspěchu se dobře prodával závodní kit pro typ 55, logicky pojmenovaný „Marathon“. Samozřejmě, že v muzeu nechybí ani autentický účastník maratonu Londýn–Sydney (16 500 km) z roku 1993, samozřejmě s originálním blátem na karoserii.

V závodáku Tecno formule 3 byla k motoru Cosworth zabudována skříň Variomatic. Rob Slotemaker vyhrál v roce 1960



Italský design tvoří vlastní výstavku muzea v Eindhovenu



Nápadité prototypy a „italská“ kupé jsou doplněna obligátním kabrioletem a džípem (Pony) pro armádu, jakož i terénním a amfibickým fun-mobílem Porter



Opravdovou raritou s historií jsou originální plážové vozy. Modrý je od H. van Ase po vzoru fiatů a patřil holandské královně, bílý byl ve vlastnictví Aristotela Onassise a Jacqueline Kennedyové. Onassis jej vozil na své jachtě a používal na projížďky nejen po ostrovech, ale i po Monte Carlu

Rally 10000 zatáček na Korsice na prototypu pozdějšího DAF 44. Závodní stáj Camel-DAF disponovala neporazitelným vozem s 250 PS, na němž se stal Haxhe belgickým mistrem.

Na Rally Akropolis v roce 1969 byl Laurent a Marché za Porsche a Cortinou Lotus třetí, což byla světová senzace.

Sportovní úspěchy se okamžitě marketingově zhodnocovaly. Typ Marathon 55,

měl 13" kola, sportovní interiér a karoserii se sportovním designem. Přesto se nikdy nezbavil renomé pohodlného vozu pro tehýni, ale se zrychlením „gumové kšandy“.

V automobilovém muzeu v Eindhovenu stojí zhruba deset perspektivních modelů, bohužel se ale žádný z nich nedostal z finančních důvodů do sériové zralosti. Holanďtí inženýři a italská designéři (Moretti, Michelotti a další) navrhli mnohá zlepšení, přesto končí v roce 1975 produkce DAFu prodejem divize osobních aut značce Volvo. DAF prodal za 14 let přes 800 000 automobilů. Poslední DAF, vyvíjený jako typ 88, vyjel z nové továrny v Bornu v roce 1976 jako Volvo 343.

Některé inovace vyvinuté v Eindhovenu jsou mylně připisovány jiným výrobcům. Pravdou například je, že DAF vyvinul a spustil výrobu turbodmychadel pro dieselové motory již v roce 1958(!) a chlazení přetlakového vzduchu zavedl do praxe již v roce 1973.

Produkce nákladních aut, zahájená

před 80 lety, pokračuje nadále navzdory nešťastným sňatkům s Leylandem, Savielem, Volvem a Magirusem a dokonce i po bankrotu v roce 1993 díky prozíravosti americké firmy Paccar.

DAF byla továrna klasického stříhu a byla po dvě generace pevně v rodinných rukou. V roce 1964 zaměstnávali Hup a Wim van Doornové na 6000 pracovníků. Vedení továrny nezapomínalo na své zaměstnance a každé jubileum se slavilo společně a losovala se dvě auta pro zaměstnance. Novou továrnu v limburgském Bornu oslavovali dokonce s královnou. Poslední prezident představenstva, Piet van Doorne, zemřel ve funkci v roce 1981.

Eindhoven byl za války jako strategické výrobní středisko, zvláště kvůli továrně Philips, spojenci masivně bombardován a značně poškozen. Nyní se může pochlubit znovu vybudovaným a malebným centrem. Nachází se v jihozápadním Holandsku, 120 km od Amsterdamu a 150 km od Kolína nad Rýnem.

Text a foto: Dr. Jiří W. Pollak



Zvláštní pozornost zasluží dokonale provedené, funkční a didakticky prezentované 12válce, modely Paccar, Leyland a motory z vlastní konstrukce



Mezi nákladáky se na výstavě skvějí i dva originální DAFy ze závodu Rally Paříž-Dakar



V tuctu dalších speciálů nechybí ani letité hasičáky, spolehlivé vozy pro policii a užitková auta