

LET STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ

Petr Růžička



Historie závodních vozů Mercedes-Benz





LET STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ

Petr Růžička

Grada Publishing

Děkujeme společnosti A-K REAL, s.r.o. a advokátovi Mgr. Michalovi Večeřovi za podporu vydání této publikace.

Petr Růžička

Let stříbrných šípů

Historie závodních vozů Mercedes Benz

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 7290. publikaci

Odpovědný redaktor: Petr Somogyi
Grafický návrh obálky: Ing. arch. Tomáš Sitar | A-PARTNER ARCHITECTS | ATELIER TOMSON
Grafická úprava a sazba: Jakub Náprstek
Fotografie: Mercedes-Benz Classic, Petr Růžička, Technické muzeum v Brně
Počet stran 264
První vydání, Praha 2019
Vytisklo TISK CENTRUM s.r.o., Moravany

© Grada Publishing, a.s., 2019
Cover Design © Tomáš Sitar, 2019

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

ISBN 978-80-271-2957-7 (ePub)
ISBN 978-80-271-2956-0 (pdf)
ISBN 978-80-271-2063-5 (print)

Poděkování

Chtěl bych poděkovat pánům Ing. Stanislavu Kargerovi, Ing. Karlu Kupkovi, PhDr. Lubomíru Severinovi, Ing. Jiřímu Mátlovi a Ing. Romanu Zavřelovi za cenné rady a konzultace, Technickému muzeu v Brně pak za zapůjčení dobových materiálů.

Děkuji také za vstřícnou spolupráci na přípravě publikace kolektivu nakladatelství Grada Publishing, zvláště pak panu šéfredaktorovi redakce technické literatury Ing. Radomíru Matulíkovi.

Kamarádovi Ing. arch. Tomáši Sitarovi z Atelieru Tomson jsem pak velmi vděčný za vytvoření úžasné obálky této publikace.

Děkuji společnosti Hošek Motor Brno, zastoupení Mercedes-Benz pro Brno a jižní Moravu, za podporu při vydání knihy.

A v neposlední řadě směřuji poděkování také k mojí manželce, ochotné vždy pomoci, a vůbec celé rodině za trpělivost a pochopení.

Obsah

Poděkování | 5

ÚVODNÍ SLOVO | 8

RODÍ SE NOVÝ ZÁVODNÍ VŮZ S HVĚZDOU | 11

RUDOLF CARACCIOLA | 15

BARVA ZÁVODNÍCH VOZŮ A ZROD LEGENDY STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ | 21

ALFRED NEUBAUER | 27

1934: SEZONA POKRAČUJE | 34

1935: ŽNĚ MERCEDESU | 39

NEŽ VOZY ODDARTOVALY | 44

CO SE SKRÝVÁ ZA VAVŘÍNY? | 49

1936: ZPACKANÁ SEZONA | 52

1937: NÁVRAT STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ NA PÓDIA | 57

MANFRED VON BRAUCHITSCH | 69

1938: STŘÍBRNÉ ŠÍPY POKRAČUJÍ VE VÍTĚZNÉM LETU | 74

RICHARD JOHN BEATTIE SEAMAN | 84

STŘÍBRNÉ ŠÍPY NA HORÁCH | 89

1939: VÁLKA SE BLÍŽÍ, STŘÍBRNÉ ŠÍPY LETÍ DÁL | 93

HERMANN LANG | 103

ŠÍLENÁ VÝZVA: RYCHLOSTNÍ REKORD | 110

TÝMOVÁ RIVALITA | 121

VÁLKA | 131

**Z HROMADY TROSEK K NĚMECKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU
ZÁZRAKU | 133**

NÁVRAT STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ NA RACČÍCH KŘÍDLECH | 136

RUDOLF UHLENHAUT | 151

KARL KLING | 158

STŘÍBRNÉ ŠÍPY OPĚT LETÍ NAPLNO | 163

JUAN MANUEL FANGIO | 168

1954: VELKÝ NÁVRAT STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ | 176

STIRLING MOSS | 189

1955: POSLEDNÍ SEZONA | 195

HANS HERRMANN | 208

1955: ABSOLUTNÍ TRIUMF | 214

TRAGÉDIE V LE MANS | 222

KONEC „ZLATÉ ÉRY“ STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ | 230

NÁVRAT STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ NA OKRUHY A SOUČASNOST | 234

UMÍSTĚNÍ STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ V LETECH 1934–1939 A 1951–1955 | 255

**UMÍSTĚNÍ STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ NA VELKÝCH ZÁVODECH
DO VRCHU 1934–1939 | 260**

RYCHLOSTNÍ REKORDY STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ 1934–1939 | 260

POUŽITÉ PRAMENY | 261

REJSTŘÍK | 262



ÚVODNÍ SLOVO

Let stříbrných šípů, legendárních závodních vozů značky Mercedes-Benz společnosti Daimler-Benz, o němž chci vyprávět, je rozdělen do dvou časových úseků. První období je ohraničeno roky 1934 a 1939, období po druhé světové válce je pak vymezeno roky 1951 a 1955. Jedná se o „zlatou éru“ stříbrných šípů a vyprávění popíše, co se mezi uvedenými daty odehrálo a jaké dramatické události formovaly ve zmíněných více než dvaceti letech jednu z největších ikon motosportu.

Při pohledu do zpětného zrcátka není možné éru stříbrných šípů ponechat izolovanou od každodenního života třicátých a padesátých let minulého století, neboť obě období přinesla překotné a dramatické události celosvětového významu.

Na počátku vzniku legendy panovala značná euforie vůči všemu souvisejícímu s automobilismem. Stejně tak se překotně vyvíjely vztahy mezi státy, především v Evropě. V neklidných předválečných letech, plných hektické politické aktivity a vojenských příprav, to byly v závodním sportu dominující stříbrné německé vozy, jejichž četná vítězství byla vyjádřením znovunabytého sebevědomí a výkonnosti německého průmyslu a technického umu, jež po první světové válce značně utrpěly. Období nacismu přineslo na jedné straně německému motoristickému sportu trvalou podporu. Na straně druhé je ovšem velmi temnou kapitolou dějin našeho západního souseda.

Německý vládnoucí režim dovedl pro svoji propagandu velmi dobře využít úspěchy i v populárním motoristickém sportu. Zvláště když se němečtí piloti jako Caracciola, Rosemeyer, von Brauchitsch, Stuck či Lang těšili obří popularitě, stejné jako nejslavnější filmové hvězdy či zpěváci největších slágrů. Ve srovnání s dneškem bychom řekli, že se jednalo

o slavné idoly popkultury. Popularitě napomáhaly jak získané vavřínové věnce ze závodů Grand Prix či závodů do vrchu, tak i hrdinské rekordní rychlostní jízdy. Piloti se při nich pomalu přibližovali svojí rychlostí letadlům, což jejich činy v očích lidí činilo ještě hodnotnějšími, neboť se jezdci účastnili něčeho nového, velkého, o čem lidstvo zatím jen snilo či četlo ve vědeckofantastických románech.

V době poválečné, kdy německý průmysl vstával z popela a hlad po automobilech položil základ obrovského a úspěšného automobilového byznysu, se do popředí postupně dostávala – na rozdíl od předválečné propagace ideologie – spíše komerční stránka věci, reklama a peníze.

Stříbrné šípky Mercedes, v meziválečném období tolik úspěšné až dominantní, se po druhé světové válce vracely do motosportu za úplně jiné situace. Na úspěchy a nadvládu z let 1934–1939 již sedal prach zapomnění. Po válečné a následné vynucené pauze byli ve Stuttgartu rádi, že se závodů vůbec smějí účastnit. Opětovné zapojení stříbrných šípů Mercedesu do motosportu představovalo pro Daimler-Benz výzvu a pro ostatní automobilky konkurenci. Motorističtí fanoušci (a to nejen ti němečtí) byli žádostivi znovu vidět na okruzích závodní auto ze Stuttgartu. Motosport se po letech půstu těšil v padesátých letech minulého století obrovskému zájmu. Vzpamatovávající se poválečný automobilový průmysl, chystající se k velkému rozmachu, měl logicky velký zájem na nasazení svých vozů v motosportu.

Závodní sport, obzvláště ve své vrcholné Grand-Prix podobě, měl rozhodně svoji váhu v každé době. Skvělí jezdci a šikovní manažeři motosportu byli vždy oslavovanými celebritami. Jistě, vždy šlo o peníze, sponzory, slávu a obdiv médií. Ale je třeba vidět i techniku, disciplínu a jezdecké umění pilotů. Pokud bych měl, ponořen do historie motosportu, který přirozeně vnímám dnešními očima, hodnotit události před osmdesáti a více lety, potom mi nezbyvá než smeknout a zírat s otevřenou pusou na neskutečný um a odvalu konstruktérů, mechaniků a především samotných jezdců.

Byť podstatná část textu je primárně věnovaná zlaté éře letu stříbrných šípů v letech 1934–1955, nezůstane čtenář ochuzen ani o stěžejní události odehrávající se po odchodu značky z motosportu na konci roku 1955. Poslední kapitola popisuje důležité milníky další účasti vozů s třícípou hvězdou ve sportovním dění, od účinkování pouze v soutěžním rally-sportu až po celkový a triumfální návrat továrního týmu stříbrných šípů do formule 1.

Chci předeslat, že tato kniha je určena pro nadšence, kteří více než technické údaje ocení návrat v čase: svědectví o osudech tehdejších aktérů, svědectví ze závodních tratí, průběhu závodů, o vztazích mezi účastníky, a to vše v kontextu doby a v kombinaci s bohatými doprovodnými fotografiemi. Přičemž ani čtenáři, kteří hledají údaje o objemu válců a počtu koňských sil, neprijdou úplně zkrátka. Byl bych potěšen, kdyby kniha čtenáře oslovila tak, že by na ni mohli nahlížet s vášní nadšených milovníků, fascinovaných motosportem. Dovoluji si vyslovit naději, že tato kniha přiblíží všem zájemcům svět závodních vozů Mercedes-Benz.



RODÍ SE NOVÝ ZÁVODNÍ VŮZ S HVĚZDOU

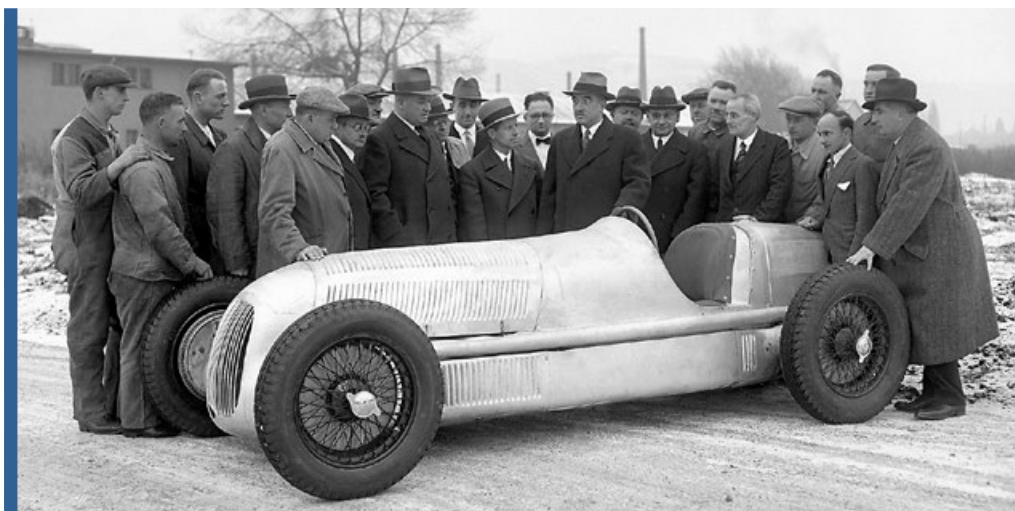
Nástupem nového vedení po fúzi firem a vzniku Daimler-Benz v roce 1926 došlo k utnutí konstrukce silných čistokrevných vozů. Byl to nevyhnutelný krok vzhledem ke krizové situaci hospodářství, kdy bylo třeba především hledět na ekonomickou stránku věci. V Německu se ve dvacátých letech stále silně projevovaly následky prohrané první světové války, znásobené světovou hospodářskou recesí. V takové ekonomické situaci se přirozeně závodní vozy dostaly u německých automobilek na samotný okraj zájmu. Situace se začala obracet na počátku třicátých let, ruku v ruce s odezníváním světové krize, a především s měnící se politickou situací v Německu, kde se k moci dostali „hnědí“. Nová berlínská vláda razila v zemi heslo ve stylu „auto do každé rodiny“. Hitlerova „Třetí říše“ přinesla vedle motorizace mas v zemi i silný nový impuls samotnému motosportu.

Co stálo na úplném začátku za zrodem ikonických stříbrných šípů Mercedesu? V říjnu 1932 se AIACR (předchůdce dnešní mezinárodní organizace FIA) usnesla nahradit od roku 1934 dokument „Formula Libre“ novými Grand Prix regulemi. Rozhodnutí vyvolalo souhlasné, ale i nesouhlasné reakce. Vstřícně ho přirozeně přijaly hlavně automobilky, které vyráběly malá a lehká auta. Regule byly totiž myšleny tak, že Formule je omezena jedním hlavním kritériem, a to 750 kilogramy tzv. suché váhy (tedy bez pohonných hmot, oleje v motoru, chladicí směsi, pneumatik a jezdce). Jiné technické detaily (jako zdvihový objem či použití kompresoru) nebyly pevně stanoveny. U takového vozidla jdoucího na start to obnášelo šířku karoserie nejméně 85 cm. Každá Grand Prix znamenala objet nejméně 500 kilometrů. Zprvu se tak zdálo, že těchto 750 kg suché váhy znamená výhodu pro vozidla jako Bugatti, Maserati či Alfa Romeo, kdy jejich výrobci nemuseli jít do nové drahé



konstrukce. Jejich vozy měly lehké podvozky i lehké motory. Oproti tomu právě Daimler-Benz byl se svým sedmilitrovým přeplňovaným motorem v jiné situaci. Musel vyvinout úplně nový automobil, aby mohla značka Mercedes-Benz pokračovat v motoristickém sportu. Právě vyhlášení nového reglementu mezinárodní organizací vedlo k tomu, že ve Stuttgartu-Untertürkheimu konečně padlo rozhodnutí zkonstruovat nový závodní vůz podle nové 750kg Formule. Zveřejnění nových pravidel poskytlo společnosti Daimler-Benz důvod znovu oživit oddělení závodního sportu. V konstrukci Daimleru již od roku 1928 nepůsobil geniální konstruktér dr. Porsche, a tak se zde pod technickým vedením dr. Hanse Nibela, Fritze Nallingerera a jeho asistenta Georga Scheerera horlivě činili expert na šasi Max Wagner a specialisté na motory Albert Heess a Otto Schilling. Za montáž byli odpovědní inženýři Otto Weber a Jakob Krauss. Všichni byli podřízeni řediteli Maxu Sailerovi, veškeré organizační úkoly měl na starost Alfred Neubauer. V konstrukčních kancelářích firmy za ostnatým drátem a za dobře uzavřenými dveřmi pracovali inženýři pod velkým tlakem – dělali na důležitém projektu, na velmi drahém projektu. Hlavním konstruktérem a „mozkem“ nového vozu byl však dr. Nibel, kterého jeho šílené pracovní nasazení nakonec stálo život a úspěchy „svého“ vozu již na vlastní oči nespátřil.

Vedení, konstrukce
a pracovníci
vývojového oddělení
u nového závodního
vozu Mercedes-Benz
W 25 (750kg formule)
v roce 1934



Jakob Werlin, člen představenstva Daimler-Benz AG a ředitel mnichovské pobočky, měl velmi dobré osobní vztahy s Hitlerem a jednoho dne mu připomněl jeho sliby podporovat motosport, až bude u moci. V březnu 1933 byl Hitler právě dva měsíce říšským kancléřem a potřeboval vzpruhu pro německý průmysl. Werlinovi tehdy poradil, ať zašle žádost na říšské ministerstvo dopravy, což Werlin učinil. Ve stejném období Daimler-Benz zveřejnil svůj úmysl vrátit se do závodního sportu. Ministerstvo poté rozhodlo poskytovat ročně 450 000 marek na zkonstruování závodního vozu, k tomu prémie 20 000 za každé vítězství, 10 000 za druhé místo a 5000 za třetí místo v závodech Grand Prix. To není mnoho, když si

uvědomíte, že se náklady na jeden závodní rok pohybovaly okolo tří milionů marek. Zmíněná subvence od ministerstva byla kapkou v moři, ale i tak se o tuto kapku v zákulisí auto-průmyslu rozhořel lýtý boj. Mercedes totiž v té době nebyl v Německu jedinou firmou, která chtěla zkonstruovat nový závodní vůz špičkové úrovně. V nastávající partii se ale vyzývatelem, s nímž se dříve nemuselo počítat, protože před rokem 1932 vůbec ještě neexistoval, stal Auto Union. Tato akciová společnost vznikla spojením čtyř saských značek (Horch, Audi, DKW, Wanderer). Subvence na nové vozy měly činit asi 25 % celkových nákladů. Zbytek musela dát dohromady každá z automobilek. Později se nakonec ukázalo, že příspěvek vlády činil pouhou desetinu všech potřebných nákladů Daimler-Benz na závodní aktivity, zbytek si samozřejmě musela zajistit firma. Stejně to bylo i u konkurenčního Auto Union. Otázka nyní zněla, zda říšskou podporu obdrží staří známí z Untertürkheimu, či nováčci ze Saska. Rozhořela se tedy přetahovaná, každá z firem chtěla podporu sama pro sebe. Nakonec musel na říšském ministerstvu dopravy rozhodnout sám ministerský ředitel Brandenburg – a jeho rozhodnutí bylo šalamounské. Každá z firem obdržela polovinu finanční částky. V automobilové branži existoval tehdy vlastně jediný muž s náležitými znalostmi a zkušenostmi, který mohl při realizaci podobných plánů nestranně zastupovat zájmy čtyř firem spojených do Auto Union a který byl navíc toho času k dispozici – Ferdinand Porsche. Došlo vlastně k uzavření pikantní smlouvy mezi ním a společností Auto Union, jelikož právě on byl svého času odpovědným konstruktérem závodního vozu Mercedes a nyní kul plány v táboře rivalů.

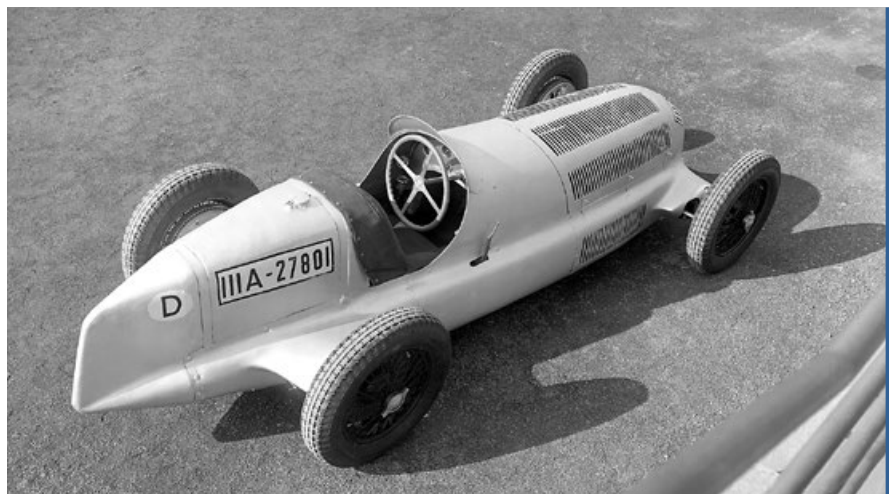
Čas absence vozů s hvězdou v motoristických závodech byl u konce. Kdyby tehdy nebylo Alfreda Neubauera (tomuto legendárnímu vedoucímu závodního oddělení Mercedesu bude věnována jedna z dalších kapitol), který neustále tlačil na pilu, práce by byly údajně silně zpžděné.

V letech 1932–1934 vznikl monopost s názvem W 25. Tým pod dr. Nibelem vsadil na jistotu a držel se firemní tradice. Vůz měl motor s řadovým osmiválcem a kompresorem, umístěný vpředu. O „stříbrném šípu“ ještě nemohla být řeč. Tradiční německá závodní barva byla bílá, zelená patřila Britům, modrá Francouzům, červená Italům. A právě italský vůz byl v konstrukčním oddělení Daimler-Benzu rozebrán do posledního šroubku, aby si obstarali obrázek o zahraniční konkurenci. Jednalo se o Alfu Romeo Tipo B, kterou krátce předtím vlastnil tehdy již velmi uznávaný závodní jezdec Rudolf Caracciola a kterou firmě prodal. V žádném případě nešlo o to, aby byla tato Alfa Romeo znovu sestavena, vůz byl zakoupen jen s tím, aby mohl být studován a porovnáván.

Stejně jako Alfa Romeo Tipo B dostal nový Mercedes zbrusu nový závodní motor s osmi válci v řadě. Jeho pracovní název zněl M 25 A. Při rozměrech válců 78 × 88 mm dával motor zdvihový objem 3360 ccm. Podle prvních výpočtů měl M 25 A poskytovat 280 koňských sil, avšak měření na zkušební stoličce ukázalo daleko větší výkon, totiž 354 koňských sil při pouhých 5800 otáčkách/min. Různé hodnoty výkonu během celé historie motoru M 25

**ROKU 1934
SKONČILA ABSENCE
VOZŮ S HVĚZDOU
V MOTORISTICKÝCH
ZÁVODECH.**

byly pochopitelné. Samozřejmě byly klesající, v závislosti na delším používání motoru, vliv na různé výsledky výkonu mělo i použité palivo. Obvykle stroje jezdily na směs benzínu a benzolu. Existovalo však i speciální „superkrmivo“ s vysokým obsahem metylalkoholu, které zvýšilo výkon o 10 až 12 procent. Nový motor byl nyní konečně zase pravým čistokrevným závodním agregátem. Nový na tomto závodním voze byl také brzdový systém, pracující poprvé hydraulicky.



Závodní vůz
Mercedes-Benz W 25
(750kg formule)
v roce 1934

V únoru 1934 byl první vůz Mercedes W 25 připraven na svých pneumatikách Continental a došlo k jeho prezentaci. Projekt dostal od celého představenstva firmy zelenou a vlastně celý jeho zjev hovořil sám za sebe. Zadní i přední nezávislé zavěšení kol bylo nasazené v hliníkovém krytu, který přecházel do ostře řezaného těla karoserie. Velmi dynamická karoserie se špičatou zádí, v motorovém prostoru bohatě opatřena větracími výřezy, měla zpočátku ještě plochý průběh za kokpitem. Protažené vydutí k ochraně hlavy bylo přidáno teprve v květnu 1934. Zkoušky na místě a testovací jízdy, mezi jinými také na běžné italské dálnici Milano – Varese a na vysokorychlostní trase v Monze (jako jezdec byl angažován Manfred von Brauchitsch), byly provedeny na začátku roku 1934. Nový W 25 mohl být poprvé nasazen v závodě na konci května 1934 na berlínském AVUSu. Avšak závody se nakonec konaly – ke zklamání publika, které údajně tvořilo neuvěřitelných 200 tisíc lidí – bez nových závodních vozů Mercedes. Rudolf Caracciola jel totiž jedno z tréninkových kol rychlostí přes 230 km/h. Boxy Mercedesu zůstaly prázdné. Žádný Caracciola, von Brauchitsch, Fagioli, žádné nové závodní Mercedesy. Při posledním tréninku se objevily poruchy v přívodu paliva. Vozy ještě nebyly úplně fit, aby mohly s kůží na trh. Po delším zvažování, kdy rozhodovalo až nejvyšší vedení firmy, Mercedes svoji účast odvolal.

V mezidobí, kdy se vyvíjel nový vůz, si Rudolf Caracciola léčil nohu v Itálii a evropská závodistička opanovali Italové Nuvolari a Varzi.



RUDOLF CARACCIOLA

Otto Wilhelm Rudolf Caracciola se narodil do rodiny obchodníka: v Remagenu u Rýna jeho rodiče provozovali stejnojmenný hotel. Ve čtrnácti letech se rozhodl, že bude závodníkem. Otec by ho však raději viděl spíše na studiích. Caracciola říkal, že otcův plán narazil především na to, že obsah knížek nekorespondoval s obsahem jeho hlavy. Vyučil se u firmy Fafnir, která vyráběla auta, a byl také prodejcem u společnosti Daimler motor.

V souvislosti s jeho italským příjmením se často objevují dotazy, jaké byl vlastně národnosti. Dodnes jej někteří považují za slavného italského závodníka. Možná i odtud pochází jeho pěkně německy znělá přezdívka „Karratsch“, přáteli byl ale osločován především jako Rudi. Díky svému skvělému stylu jízdy za deště se mu také říkalo „Regenmeister“ (mistr deště). A třeba pro kolegu a kamaráda von Brauchitsche byl „Brumm“.

Alfred Neubauer a Rudolf Caracciola spolu měli zvláštní blízký vztah. Caracciola měl po havárii v Monaku v zatáčce Tabac roku 1933 na Alfě Romeo těžce zraněnou pravou nohu. Dlouho se zotavoval v Bologni a bolest se mu stala trvalým společníkem. Jeho manželka Charlotte (Charly) byla neustále s ním. Když mu sundali sádku, zjistilo se, že se kost nezhojila správně. Musel na operaci, jinak by jeho pravá noha byla o dost kratší. Lékař mu dával šanci 50 na 50. Rudi o ničem takovém nechtěl ani slyšet a s operací nesouhlasil. Lékař mu sdělil, že riskuje a že rozhodnutí je na jeho vlastní nebezpečí. Rudi dlouhé týdny trávil v Arose, když ležel střídavě v posteli a na slunci. A poté se stal zázrak: začal chodit, nejprve s pomocí Charly, poté i sám. Kost se hojila, ale Caracciolova pravá noha zůstala již navždy o pět centimetrů kratší než jeho noha levá.

2