

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 Odstartovaly | 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 motorsportu.

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 šlágrů. 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

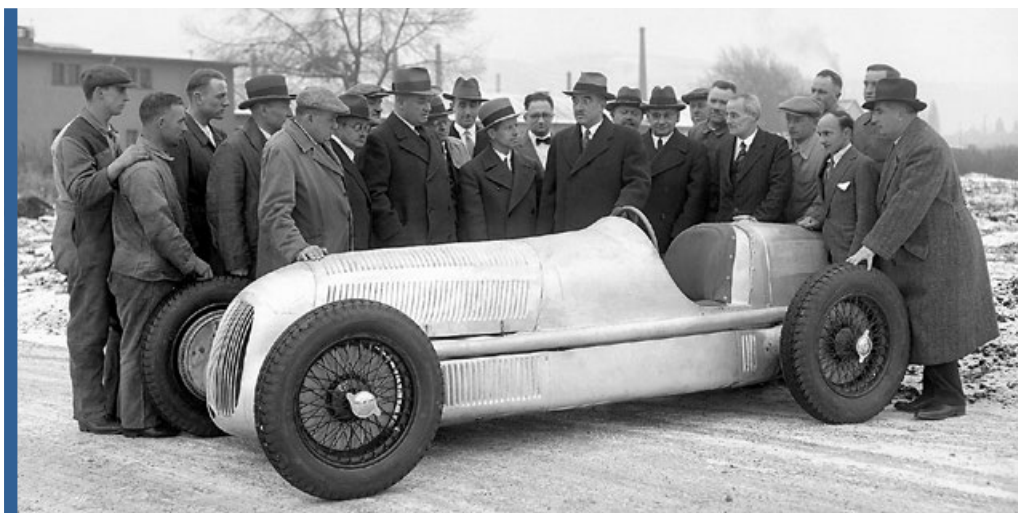
Nástupem nového vedení po fúzi firem a vzniku Daimler-Benz v roce 1926 došlo k utnutí konstrukce silných čistokrevných vozů. Byl to nevyhnutelný krok vzhledem ke krizové situaci hospodářství, kdy bylo třeba především hledět na ekonomickou stránku věci. V Německu se ve dvacátých letech stále silně projevovaly 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 motorsportu.

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

1

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 automobilového 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.

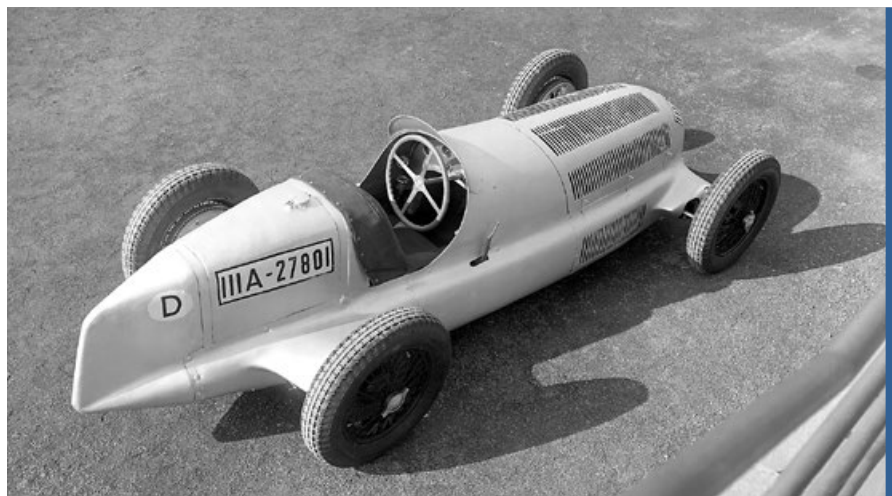
Čas absence vozů s hvězdou v motoristických závodech byl u konce. Kdyby tehdy nebylo Alfreda Neubauera (tomuto legendárnímu vedoucímu závodního oddělení Mercedesu bude věnována jedna z dalších kapitol), který neustále tlačil na pilu, práce by byly údajně silně zpžděné.

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-Benz rozepsán 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 benzinu. 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 zadí, v motorovém prostoru bohatě opatřena větracími výřezy, měla zpočátku ještě plochý průběh za kokpitem. Protažené vyduť 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 závodiště opanovali Italové Nuvolari a Varzi.



RUDOLF CARACCIOLA

2

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.



Mille Miglia, 12.–13. dubna 1931: Charly Caracciolová gratuluje manželovi k úžasnému vítězství, za Rudolfem Caracciolou jeho spolujezdec Wilhelm Sebastian



Grand Prix Německa, Nürburgring, 19. července 1931: v boxech pozdější vítěz Rudolf Caracciola (druhý zleva) a jeho manželka Charly Caracciolová

Mezinárodní závody do vrchu, Schauinsland bei Freiburg, 26. července 1931: pauza mezi tréninky, Caracciola (otočený v čepici) s dámami před jeho soukromým Mercedesem se značkou IA-4444



V listopadu 1933 Neubauer seděl za svým psacím stolem a dumal nad výsledky závodů končícího roku. Přemýšlel, které závodníky by měl dostat do svého týmu a uzavřít s nimi smlouvu. Byl tu nováček Manfred von Brauchitsch, sbírající ostruhy na AVUSu, Ital Luigi Fagioli, jezdec mezinárodní třídy, a přirozeně ještě Rudi Caracciola. Ovšem Rudi byl marod. Neubauerovi se hlavou honily myšlenky, zda bude Caracciola ještě vůbec někdy závodit. Dopisy manželky Charly, jež Neubauer dostával, zněly optimisticky. Otazníky ohledně

Rudiho, ale přetrvávaly. Neubauer se s ním potřeboval osobně sejít, pozval jej tedy, aby přijel do Stuttgartu jednat ohledně smlouvy. Setkali se po delší době jednoho zamlženého listopadového dne. Neubauer toto setkání později líčil tak, že na něj nikdy v životě nezapomněl, jak bylo významné. Neubauer chtěl slyšet, kdy Caracciola usedne za volant testovacího vozu, kdy bude kroužit kola a ladit vůz. Ale když starého přítele uviděl a zjistil, v jakém je stavu, byl přirozeně v šoku. Neubauer se ptal, zda Caracciola je či v blízké době bude schopen řídit závodní vůz. Caracciola mu odpověděl, že to určitě zvládne. Ale Neubauer byl na pochybách, potřeboval jistotu, garance. Do debaty, která uvázla na mrtvém bodě, se měla vložit Caracciolova manželka, jež se obrátila na Neubauera s dotazem, kdo zase zaručí jim, že nový závodní Mercedes vydrží. Neubauer se samozřejmě nacházel mezi dvěma mlýnskými kameny. Rudi byl jeho přítel, ale zároveň nesl na bedrech velkou odpovědnost ve hře, v níž šlo o miliony. Miliony, které byly investovány do vývoje nového vozu. Neubauer nakonec Caracciolovi smlouvu nabídl pod podmínkou, že nabude platnosti až s plným zapojením Caraccioly do tréninku. Caracciola se pomalu zotavoval, ale netušil, že osud mu chystá další ránu. Mohl jen sedět a z okna pozorovat lyžaře. Sám jako nadšený lyžař mohl na rychlá prkna kvůli svému zranění už navždy zapomenout. Z těžké letargie a deprese ho každý den dostávala jeho obětavá manželka Charly. Počátkem února 1934 však do Caracciolova života podruhé krutě zasáhl osud. Přátelé pozvali jeho ženu na lyže. Charly váhala, nechtěla jet, ale Rudi ji přemluvil, ať má změnu. Večer se Caracciola dozvěděl, že jeho manželka zůstala pod lavinou, mrtvá. Caracciola se schoval před světem, nechtěl nikoho vidět. Jestliže měl depresi, že nemůže kvůli noze závodit, tak se nyní jeho stav výrazně zhoršil a Caracciola byl jen krůček od sebevraždy... Jeho okolí o tom vědělo.

Po smrti manželky mu pomohl jeho kamarád Louis Chiron, který s ním dlouze mluvil a snažil se ho přivést na jiné myšlenky. Seznámil ho se svou přítelkyní Alicí, zvanou Baby. Chiron – jako monacký rezident – také vymyslel, že by Caracciola mohl před Velkou cenou v Monaku 2. dubna 1934 objet čestné kolo. Bylo to vlastně poprvé po těžkém úrazu, kdy seděl za volantem automobilu na závodní dráze.

Alice Hoffmannová odjela do Arosi, kde nalezla Caracciolu apatického a bez duše. Vůbec nemluvil. Zůstala s ním, starala se, vařila, vyřizovala poštu. Večer s ním chodila na procházky, aby ho nikdo neviděl kulhat. A takto ho velmi, velmi pomalu dostávala z letargie.

První den tréninků na závody AVUS v Berlíně se konal 24. května 1934. Bylo brzké ráno a v boxech Mercedesu na dráze zastavil červený kabriolet. Vystoupil z něj Rudolf Caracciola ve sněhobílé závodnické kombinéze. V boxech stál připravený a zahřátý nový závodní



Rudolf Caracciola během rekordních jízd na AVUSu v Berlíně
10. prosince 1934

mercedes. Nikde nebylo ani živáčka, první Rudiho zkouška po třináctiměsíční vynucené pauze se měla odehrát beze svědků. Rudi to tak chtěl, na této zkoušce závisela jeho smlouva, celá jeho budoucnost. AVUS byl pro tuto příležitost díky dvěma rovinkám a dvěma zatáčkám zvolen velmi vhodně. Znamenalo to jen dvakrát brzdít a dvakrát akcelarovat. Vydrží zraněná noha? Ranní ticho přetrhl ryk kompresoru. Vůz zmizel jižním směrem. Stopky počítaly, tikaly – a naměřily skvělé časy. Neubauer byl nadšen, „jeho“ Rudi je zpátky. Starý dobrý Rudolf Caracciola! Po několika kolech Caracciola raději zastavil v boxech. Neubauer mu hned gratuloval a ujistil svého pilota, že angažmá v týmu je jasné! Rudi pak chtěl vylézt z kokpitu, ale nepodařilo se mu to, museli mu pomoci mechanici a vytáhnout ho. Neubauer opět začal pochybovat. Když s ním toto udělalo pět kol, jak zvládne celý závod? Vydrží to ohromné zatížení? Ale německé noviny se už předháněly, kdo přinese dříve a více zpráv o tom, že Caracciola je zpět za volantem.



Coppa Acerbo, Pescara, 15. srpna 1934: Rudolf Caracciola se startovním číslem 28 v závodním voze Mercedes W 25



Grand Prix Francie, 1. července 1934: Rudolf Caracciola za volantem svého W 25 krátce před startem

Jeho rychlý vzestup ve dvacátých letech byl spojen s K a S modely vozů s hvězdou, až po SSKL z roku 1931, který byl něžně nazývaný „Bílý slon“. Po úspěšném intermezzu u Alfey Romeo v roce 1932 se pak stal synonymem vzestupu a úspěchů stříbrných šípů v druhé polovině třicátých let. V roce 1931 vyhrál jako první cizinec Mille Miglia. Téhož roku se Caracciola opět stal evropským mistrem závodů do vrchu. Roku 1932 měli s přítelem Luisem Chironem soukromý tým Scuderia C.C., ve kterém jezdili na Alfě 8C.

Caracciola byl třikrát mistrem Evropy, v letech 1935, 1937 a 1938. Tehdejší titul mistra Evropy je v dnešním světě srovnatelný s titulem mistra světa formule 1. Šestkrát zvítězil v prestižní Grand Prix Německa, pětkrát ve voze Mercedes-Benz a jednou ve voze Alfa Romeo.

S většinou kolegů měl napjaté vztahy, nejbliže měl patrně k Manfredu von Brauchitschovi, ale ani jejich spolupráce se neobešla bez potíží.

Zpočátku měl konflikty se vznětlivým Fagiolim, který vyvrcholil odchodem z týmu. Od roku 1937 pak musela superstar Caracciola polykat hořkou pilulku v podobě vzestupu rychlejšího bývalého mechanika Hermanna Langa.

Po závodě Eifelrennen (21. května 1939) si připadal jako oběť švábského spiknutí. Někteří říkali, že trpěl jakousi obsesí, doslova „langpsychozou“, již byli stíženi i Neubauer a mechanici týmu.

Po válce v roce 1946 startoval v USA na vypůjčeném voze Thorne Engineering Special, s nímž havaroval. Dodnes se přesně neví, co bylo příčinou nehody. Jeho vůz nepochopitelně narazil do zátačky a Caracciola byl zraněn na hlavě. Návrat do závodů v týmu Mercedesu prožil s 300 SL na jaře 1952 při Mille Miglia.

Nedlouho poté všechny jeho ambice a celou úspěšnou závodnickou historii, necitlivě přetřezanou válkou, definitivně ukončila těžká nehoda ve 13. kole Velké ceny Bernu.

Německá média a propaganda druhé poloviny třicátých let v duchu nacistických myšlenek líčily Rudolfa Caracciola jako hrdinu národa a vládnoucí strana se přirozeně snažila využít jeho popularity pro své cíle. Ale Caracciola, na rozdíl od jiných, kteří se ochotně scházeli s těmi nejmocnějšími Říše u bohatě prostřených tabulí, činil pouze to nevyhnutelně nutné, když při oficiálních událostech zdravil zdviženou pravicí nebo podepisoval svoje obchodní dopisy obligátním „Heil Hitler“. V žádném případě nebyl vášnivým vlastencem, což se ukázalo v roce 1946, kdy přijal švýcarské občanství. Od roku 1951 pak startoval se švýcarskou licencí.

Caracciola byl už před válkou něco jako legenda, živoucí pomník. Byl to ale především člověk z masa a kostí, který musel ve své branži od



Rudolf Caracciola s vítězným Mercedesem typ SSKL

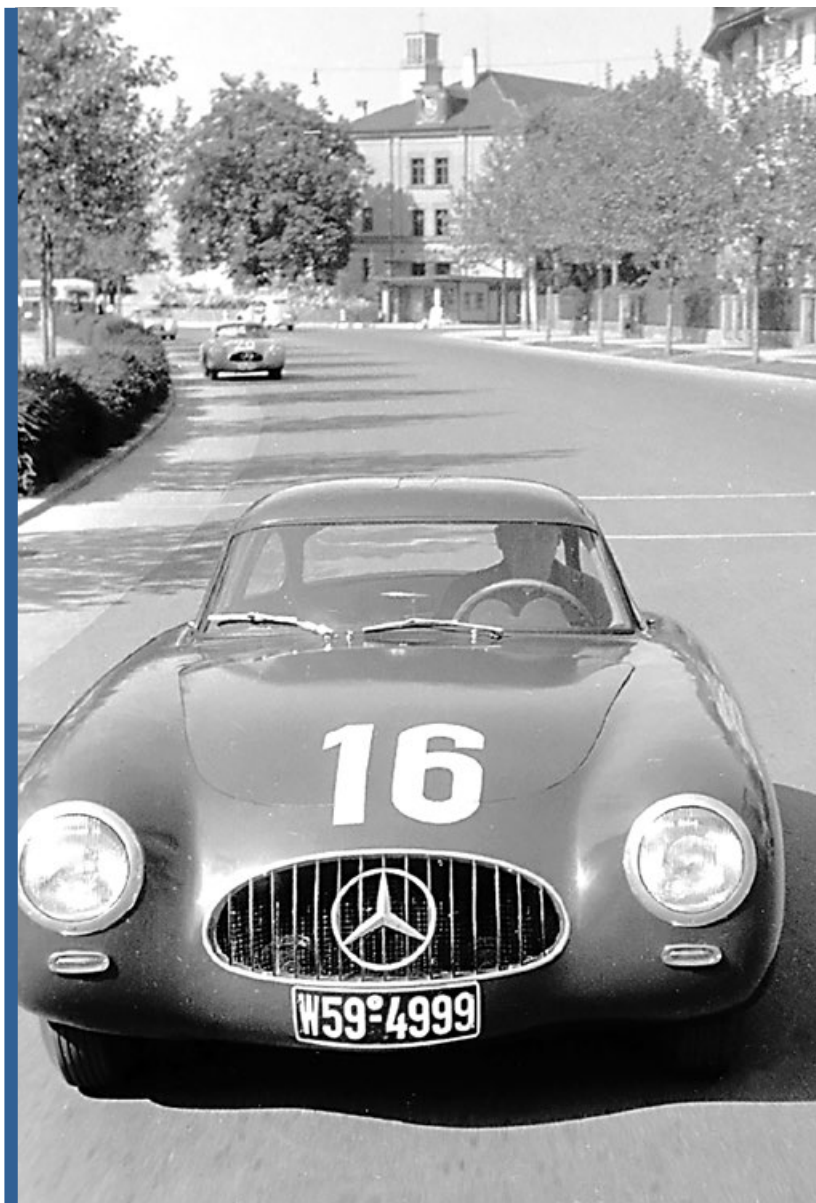


Grand Prix Švýcarska, Bremgarten, 21. srpna 1938, tým Mercedesu po triumfálním ovládnutí závodu: zleva Rudolf Uhlenhaut, Manfred von Brauchitsch (třetí), Rudolf Caracciola (vítěz), Richard Seaman (druhý), ředitel Sailer, Neubauer, Bäumer

začátku až do konce s někým bojovat. Rudolf Caracciola nebyl takovým hrdinou jako Bernd Rosemeyer, který zazářil v jednom či dvou ročnících. Caracciola musel o svoje jméno a postavení v motosportu bojovat tři desítky let, musel nastupovat proti stále novým a novým protivníkům z domova i ze zahraničí.

Ať už byl jakýkoliv, v každém případě pro značku Mercedes-Benz odvedl nezaplatitelné služby.

Cena Bernu,
17.–18. května 1952:
Rudolf Caracciola
(startovní číslo 16)
při svém posledním
závodě v kariéře
s vozem Mercedes-
Benz 300 SL





BARVA ZÁVODNÍCH VOZŮ A ZROD LEGENDY STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ

Dějiny motorsportu zcela přirozeně považují stříbrnou barvu za barvu německých závodních vozů. Tradiční německou barvou ovšem zpočátku byla bílá. Otcem myšlenky na rozlišení závodních vozů podle národních barev byl Američan James Gordon Bennett: chtěl, aby bylo při závodech hned zřejmé, z jaké země vůz pochází (a potažmo mohlo být v těchto dřevných dobách zřejmé, v jaké zemi se vyrábějí nejlepší vozy). Německé vozy získaly bílý lak s červenými čísly. Takto nastupovaly všechny německé závodní vozy v mezinárodních závodech až do začátku první světové války.

Ve dvacátých letech předchozího století zůstala bílá i nadále německou závodní barvou, až se v roce 1924 Benz rozhodl vyslat svůj vůz Mercedes na Targa Florio v červené barvě. Učinil to ze zcela praktického důvodu, aby německé vozy byly vizuálně zaměnitelné s domácími a nedocházelo tak v sicilských horách k jejich napadání kameny. V době mezi světovými válkami docházelo k postupnému odklonu od bílého lakování německých vozů především během sprintů a závodů do vrchu, kdy vozy neměly žádný lak, pouze čistou kovovou karoserii. Počátkem třicátých let pak Daimler-Benz v motorsportu absentoval a oficiálně se závodů neúčastnil.

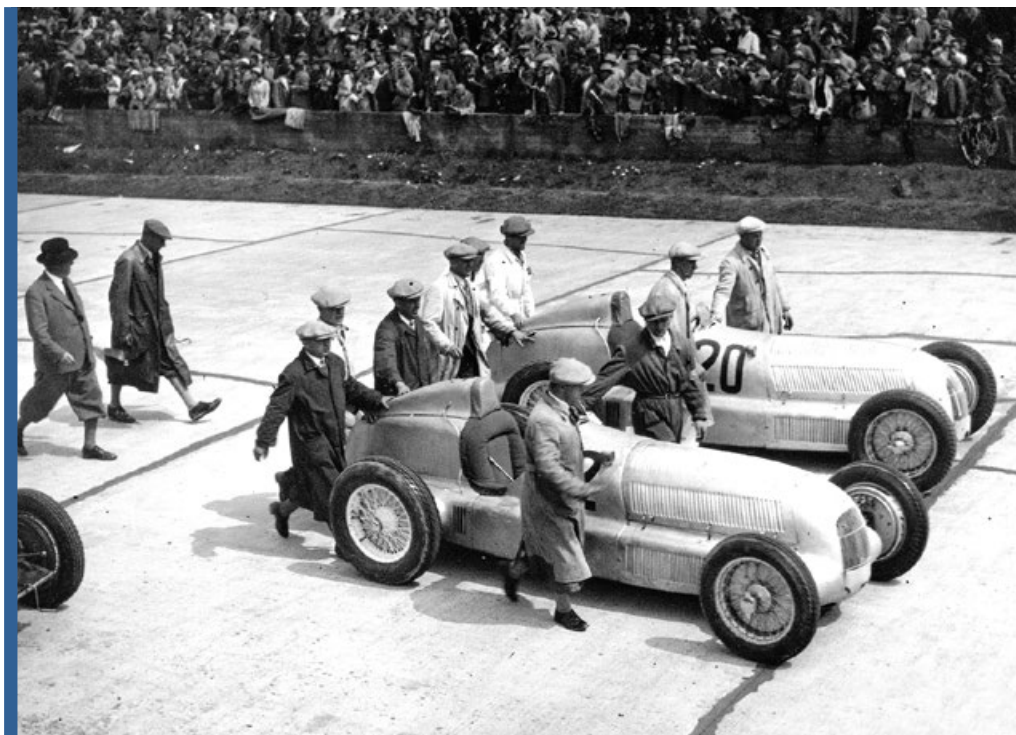
V roce 1932 se Manfred von Brauchitsch zúčastnil jako soukromý jezdec berlínského závodu AVUS na Mercedesu SSKL. Nestihl se tehdy dodělat lak a vůz byl k závodu připraven se stříbrnou hliníkovou karoserií. Údajně Manfred von Brauchitsch přivezl vůz sám, po vlastní ose ze Stuttgartu do Berlína a poté senzačně a překvapivě zvítězil. Při rozhlasové reportáži byl jeho vůz popisován jako stříbřitý šíp (německy „silberner Pfeil“) s těžkou masivní proudnicovou karoserií. Patrně zde tedy poprvé v souvislosti se závodním vozem Mercedes padl výraz „stříbrný šíp“.

3

Následovalo vypsání nové 750kg formule a vzhledem k hmotnostnímu limitu byli konstruktéři nuceni zvážít každý šroubek. U karoserie proto padla volba na velmi lehký kov, jenž se plně osvědčil u letadel. Tím kovem byl hliník. Úspora hmotnosti byla díky lehkému kovu zřejmá, stejně jako jeho přirozená barva – stříbrná. Jak Auto Union, tak Daimler-Benz proto vsadili jednoznačně na tento lehký stříbrný kov. Je známo, že vozy značky Mercedes absolvovaly své první testovací jízdy s čistou kovovou karoserií, na níž byly stříbrné hliníkové části a do hnědošeda zbarvené bronzové díly. Caracciola prý tyto testovací vozy W 25 nazval „stříbrošedými projektily“ a „stříbrnými rybami“.

Po krátkém exkurzu do historie a tradic barevnosti závodních vozů se nyní vraťme k prvnímu nasazení nových závodních monopostů Mercedes W 25. Rudolf Caracciola a jeho týmoví spolujezdci Manfred von Brauchitsch a Luigi Fagioli, kterého Neubauer najal z Maserati, se museli těšit až na 3. června 1934. Týden po zklamání z vynechání berlínských závodů se kompresory nových mercedesů rozeřvaly na Nürburgringu. Konaly se zde mezinárodní závody ADAC-Eifelrennen. Nové W 25 zaburácely poprvé v plném závodním zatížení právě zde na této těžké, zabijácké trati. Deset kol a 172 zatáček, kdy museli jezdci nesčetněkrát řadit, sešlápnout spojku, brzdit a přidávat plyn. Potřebovali tedy hodně dobrou kondici, aby závod vydrželi. Neubauer obdržel před touto premiérou dvě „jobovky“. Jednak Caracciola nebyl plně fit a zůstal doma. Druhá špatná zpráva je obecně známá, protože nakonec přispěla ke stvoření legendy stříbrných šípů.

Mechanici připravují
oba zbrusu nové
stříbrné šípy
Manfreda von
Brauchitsche a Luigi
Fagioliho na start
mezinárodních
závodů Eifelrennen
3. června 1934
na Nürburgringu



Podle vedoucího stuttgartského závodního týmu Alfreda Neubauera se před startem závodu zjistilo, že vůz má 1 kg hmotnosti navíc – vážil 751 místo 750 kilogramů. Při předstartovní technické přejímce nového vozu se na váze ukázalo číslo 751. Co dělat? Ráno je čekaly závody a Neubauer byl zoufalý. Celý tým v táboře Mercedesu chodil kolem vozu a přemýšlel, kde to jedno kilo ubrat. Neubauer rázoval kolem monopostu jako tygr v kleci a vzrušeně se dohadoval s Manfredem von Brauchitschem. Nemohli vymontovat žádný díl, všechny byly pro stroj životně důležité. Vše bylo u součástek spočítáno na gram. Brauchitsch měl Neubauerovi ten večer říci, aby vytáhl v této situaci nějaký svůj vyhlášený fígl, jinak budou „nalakovaní“ (v němčině použil hovorový výraz, že budou „lackiert“). Neubauer na to prý měl říct: „Lak?“ Hned ho prý napadlo, že řešením by mohl být lak vozu. Obstarání velkého množství brusného papíru pro partu mechaniků i spontánních pomocníků z řad doprovodu Mercedesu byla jen dětská hra ve srovnání s námahou, kterou následně znamenal samotný průběh broušení vozu. Na poslední chvíli byly oba závodní vozy, nyní již blyštivé matně hliníkové stříbrné barvy, znovu dopraveny na váhu, která ukázala přesně 750 kg. Tolik praví legenda.

A tak se zde, na legendárním Nürburgringu, poprvé objevily nové kompresorové vozy Mercedes. Auto Union mělo k dispozici Porschem zkonstruovaný šestiválec, podle očekávání do dějiště závodu dorazily samozřejmě i Alfa Romeo, Maserati a Bugatti, jejichž jezdci ještě zatím nemohli tušit, že vzhledem k nastávajícím duelům mezi Mercedesem a Auto Unionem budou hrát spíše role statistů (kromě jen několika málo výjimek). Jak se bylo možné dočíst v dobových novinách, na závody se přišlo podívat neuvěřitelných 300 000 lidí. Třetina (nebo možná ještě více) z nich kempovala již delší dobu v areálu okruhu, především v zatáčkách, aby si pojistili nejpozději v noci před závodem dobrá místa blízko okraje dráhy. Aplaus mezi diváky vyvolalo sdělení, že tréninkový čas Manfreda von Brauchitsche na jeden 22,8 kilometr dlouhý okruh činil 10 minut a 46 sekund. Jedno kolo tehdy na Nürburgringu ještě měřilo 22,8 km, závod se jel celkem na 15 kol.



Těsně před startem Eifelrennen 3. června 1934. V závodě Manfred von Brauchitsch se startovním číslem 20 v Mercedesu W 25



Pozdější vítěz Manfred von Brauchitsch během tréninkové jízdy, Eifelrennen 1934

Jako první dojel a vítězem se stal Manfred von Brauchitsch v novém traťovém rekordu, následovaný druhým Hansem Stuckem na Auto Union. Louis Chiron na Alfa Romeo dojel na třetím místě. Ostatní Bugatti a Alfy skončily v poli poražených. U Mercedesu byl samozřejmě důvod k oslavám. Vedoucí týmu Neubauer nadšeně objímal svého chráněnce von Brauchitsche. Prohra na AVUSu byla zapomenuta. Všichni v Mercedesu pociťovali radost, že jejich konstruktérská práce byla korunována velkým úspěchem. Byl to počátek rozletu a první vítězství stříbrných šípů.

**ODSTRANĚNÍ
BÍLÉHO LAKU JE
SKVĚLÁ HISTORKA,
JEŽ PAK ZAČALA
ŽÍT VLASTNÍM
ŽIVOTEM.**

Vrátíme-li se k večeru 2. června 1934 jako k údajnému zrodu legendy stříbrných šípů, dobové ani současné prameny nedávají jednotnou odpověď, zda se vše seběhlo tak, jak při všech líčeních i ve své knize uváděl vedoucí závodního oddělení Mercedesu Alfred Neubauer. Například známý motoristický autor a historik Karl Ludvigsen ve svých dílech sice nechtěl tento proces odstranění laku zpochybňovat, ale kloní se k názoru, že se nejspíše jedná pouze o legendu. Má za to, že by se toho jistě chytil tisk a slovo „stříbrný šíp“ by se v tomto smyslu začalo ihned používat. Dokonce zastává názor, že závody Eifelrennen v roce 1934 se nejely podle pravidel 750kg formule. Tuto skutečnost ovšem vyvrací několik publikací včetně souhrnných dějin závodů ADAC Eifelrennen. Ale Neubauerovu verzi zpochybňují i další publikace z poslední doby. Ptají se, zda byl poutavý příběh o oškrábané barvě někdy opravdu uvěřitelný? Považují ho spíše za anekdotu z dřevních dob motorsportu. Skeptici často poukazují na to, že si lze jen stěží představit, že renomovaný výrobce jako Mercedes-Benz vstoupí do soutěže, jejímž novým středobodem je ustanovení o hmotnostním limitu, aniž by v dílnách ve Stuttgartu neuvedli závodní vůz do souladu s těmito předpisy. Považují za nemyslitelné, že by technici z Untertürkheimu odcestovali na první závody s novým vozem, aniž by nejprve závodní model W 25 doma v dílnách řádně zvážili... Osobně k pochybnostem mohou přispět i konstatování, že ani jeden z týmových jezdců – Caracciola a von Brauchitsch – se ve vzpomínkách o této události vůbec nezmiňují. Brauchitsch ve své autobiografii z padesátých let dokonce uvádí, že v neděli ráno (myšleno onoho 3. června 1934) byly dotlačeny na start bílé (!), modré a červené vozy.

Na druhou stranu Hans Herrmann, někdejší svěřenec Alfreda Neubauera z padesátých let věděl, že šéf týmu tento příběh vyprávěl často a rád. Herrmann to doplňoval i tvrzením, že kdyby to nebyla pravda, pak by Hermann Lang, jenž v roce 1934 pracoval jako mechanik v Mercedesu a později se stal v týmu slavným pilotem, pravděpodobně vznesl ostrou námitku ve švábském dialektu.

Do problematiky se nevneslo jasno ani ve chvíli, kdy se předmětné téma uchopilo vědecky. V návaznosti na vydané publikace, hojně internetové diskuse a nejasný závěr totiž automobilka Mercedes-Benz uspořádala v roce 2007 ve Stuttgartu sympozium k legendárnímu odstranění laku z dvou závodních vozů W 25 v noci před Eifelrennen z 3. června 1934. Výsledkem tohoto zasedání byly dva důležité závěry. Za prvé, často používané spojení odstranění laku se zrozním označení „stříbrných šípů“ je chybné. Výraz se objevil již v roz-



Triumfální návrat
týmu Mercedes
po vítězství
v Eifelrennen
3. června 1934
do Stuttgartu, ulice
Königstrasse



Při návratu z vítězné premiéry nových stříbrných šípů na Nürburgringu, v čele kolony závodního oddělení stojící Alfred Neubauer ve voze Mercedes-Benz Typ 380 Sport-Roadster

hlasové reportáži ze závodu AVUS v roce 1932, jak jsme zmínili v předchozí kapitole. Podle historiků byl ale výraz „stříbrný šíp“ veřejností masově používán až teprve od roku 1938. Za druhé, příběh o odstranění laku je velmi dobrá historka, jež po svém zveřejnění v letech 1954 či 1955 začala žít vlastním životem a Daimler-Benz i veřejnost ji v průběhu času přijali za vlastní. Ohledně skutečnosti samé přirozeně žádný jasný závěr učiněn nebyl. Jisté je, že existují dobré argumenty, které příběh nebo jeho části zpochybňují, stejně jako najdeme i důvody, proč se příběhu alespoň z části držet. Legenda tak žije dál.

Ať už s nápadem přišel Neubauer, von Brauchitsch, nebo vše bylo úplně jinak, byl to nápad, který přinesl podle legendy nejen žádoucí snížení hmotnosti vozu, ale současně představoval do budoucna nejlepší „PR“ nápad, jaký kdy Mercedes měl, a ještě k tomu zcela zdarma. Sice nikdo nemluvil hned o stříbrných šípech, ale nová závodní německá barva byla na světě. Efekt této stříbrné barvy působil tak trvale, že nejen Mercedes-Benz, nýbrž i další výrobci automobilů aktivní v motorsportu (jako třeba Porsche nebo BMW) dávali i o deseti-

letí později přednost významu stříbrné barvy jako exkluzivního prostředku propagace. Toto barevné označení bylo a i dnes je zcela jasné pro rychlé a vysokovýkonnostní závodní i sériové vozy německé provenience, stejně jako i pro vše, co s nimi v širším smyslu slova souvisí.

AIACR se rozdíl mezi bílou a světlou stříbřitou metalickou barvou nezdál. Neubauer vzpomínal, že nebylo jednoduché mezinárodní organizaci motorsportu přesvědčit o tom, že stříbrnou lze interpretovat i jako bílou. Konkurence v Auto Union táhla v tomto ohledu za jeden provaz a jejich vozy nastupovaly na závodních drahách taktéž ve stříbrné barvě. Prakticky však k žádné změně ohledně reglementu barevnosti vozu nedošlo, šlo tedy pouze o výklad. Oficiálně byla po druhé světové válce stále německou závodní barvou bílá. Po válce však pro Mercedes-Benz a Porsche, německé zástupce v mezinárodním motorsportu, bylo samozřejmostí postavit na start své vozy ve stříbrném provedení.



**Der erste Start
mit dem neuen
Mercedes-Benz-Rennwagen
ein Sieg!**

**Internationales Eifelrennen 1934
auf dem Nürburgring:**
überlegener Sieger Manfred
von Brauchitsch auf
MERCEDES-BENZ
in neuer Rekordzeit!

**DAIMLER-BENZ AG
STUTT GART-UNTERTÜRKHEIM**

První start, první vítězství, reklamní
inzerát Daimler-Benz AG po vítězství
3. června 1934 v Eifelrennen