



Fenomén Mercedes-Benz & Čechy, Morava a Slezsko

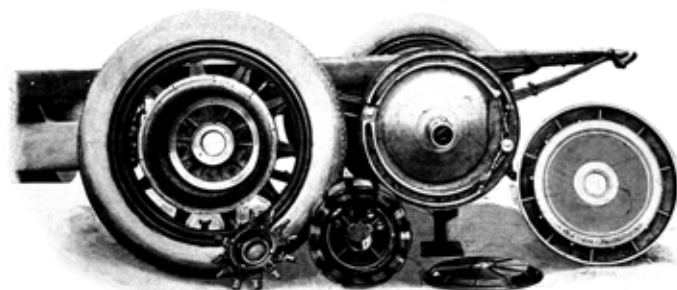
Mercedes-Benz Phenomenon & the Czech Lands
Ladislav Samohýl – Zdeněk Vacek





Fenomén
Mercedes-Benz
& Čechy, Morava a Slezsko

Mercedes-Benz Phenomenon & the Czech Lands
Ladislav Samohýl – Zdeněk Vacek



Grada Publishing

Ladislav Samohýl, Zdeněk Vacek

Fenomén Mercedes-Benz & Čechy, Morava a Slezsko **Mercedes-Benz Phenomenon & The Czech Lands**

Vydala | **Published by:** 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 | **Publications Number:** 6089. publikaci

Odpovědná redaktorka | **Editor:** Dana Flídrová

Překlad do angličtiny | **Translation:** agentura Šupito s.r.o.

Odborná spolupráce | **Review:** Stanislav Karger

Grafická úprava obálky a sazba | **Cover & Layout Design:** Ondřej Huleš

Obráz na obálce | **Cover Illustration:** Oblastní galerie v Liberci | Hugo Charlemont – Jízda autem, 1900

Fotografie a kresby | **Photos:** media.daimler.com, mercedes-benz-publicarchive.com,

Mercedes-Benz Česká republika, archivy autorů a Stanislava Karger

Počet stran | **Number of Pages:** 352

První vydání | **First Edition:** Praha / Prague 2016

Tisk | **Print:** Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2016

Cover & Layout Design © Ondřej Huleš, 2016

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

All product or company names etc. mentioned in this book may be trademarks.

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.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the Publisher.

ISBN 978-80-271-0984-5 (pdf)

ISBN 978-80-247-5536-6 (print)

Poděkování

Rádi bychom vyjádřili zvláštní poděkování za podporu společnosti Mercedes-Benz Česká republika, s.r.o. a odbornému lektorovi publikace ing. Stanislavu Kargerovi.

Dále děkujeme obětavým pracovníkům Muzea Aloise Samohýla ve Zlíně a Národního technického muzea v Praze, svým přátelům a kolegům, kteří ochotně přispěli pomocí, radou i cennými podklady ze svých soukromých sbírek. Poděkování patří v neposlední řadě také našim rodinám za trpělivost a pochopení pro naši vášeň k historii motorismu.

Ladislav Samohýl
Zdeněk Vacek

Acknowledgements

Our very special thanks for supporting us are due to the company Mercedes-Benz Česká republika, s.r.o., and to the consulting professional of the publication – the engineer Stanislav Karger.

We would also like to thank the devoted employees of the Alois Samohýl Museum in Zlín and of the National Technical Museum in Prague, our friends and colleagues, who did not hesitate to provide their help, advice, and resources from their valuable private collections. Last but not least, we must express our gratitude to our families for their patience and understanding of our passion for the motoring history.

Ladislav Samohýl
Zdeněk Vacek

Contents

Preface	8	Mercedes-Benz Nürburg 500 (W 08, 1931–1932)	226
History of the Daimler, Benz and Mercedes-Benz brands in a broader context (1885–2015)	12	Mercedes-Benz 170 (W 15, 1933)	230
Notable Personalities with Close Ties to the Czech Lands		Mercedes-Benz 290 Lang (W 18, 1933)	234
Emil Jellinek	48	Mercedes-Benz 380 (W 22, 1933)	240
Josef Brauner	62	Mercedes-Benz 200/230 (W 21, 1936)	244
Theodor von Liebieg	70	Mercedes-Benz 260 D (W 138, 1938)	248
Ferdinand Porsche	84	Mercedes-Benz 130 (W 23, 1935) & 170 H (W 28, 1937)	252
Hans Nibel	100	Mercedes-Benz 170 V (W 136, 1936)	258
Alfred Neubauer	112	Mercedes-Benz 230 (W 143, 1937 & W 153, 1940) ...	262
Alexander Kolowrat-Krakowský	124	Mercedes-Benz 320 (W 142 II, -1939)	266
Daimler, Benz & Mercedes-Benz in the Czech Lands (1885–1948)	132	Mercedes-Benz 500 K (W 29, 1934)	270
Mercedes-Benz Club & Club life	164	Mercedes-Benz Grand Prix (W 154, 1939)	278
Entering a new era after 1989 & the 20th anniversary of the exclusive importer of Mercedes-Benz in the Czech Republic (1995–2015)	176	Mercedes-Benz 540 K (W 24, 1939/1942)	284
A Selection of Historical Cars of the Brands Mercedes, Benz, and Mercedes-Benz in Czech Collections		Mercedes-Benz 770 (W 150, 1939/1952)	288
Benz Victoria (1893)	196	Mercedes-Benz 220a (W 180, 1955)	292
Benz Parsifal 10/12 PS (1902–1903)	202	Mercedes-Benz 300 (W 186, 1954)	296
Mercedes-Knight 16/45 PS (1918)	206	Mercedes-Benz 300 SL (W 198, 1957)	300
Benz 16/50 PS (1924)	210	Mercedes-Benz 190 SL (W 121, 1955–1963)	306
Mercedes-Benz Stuttgart 206 (W 11, 1928)	214	Mercedes-Benz 220 SE (W 128, 1958–1960)	310
Mercedes-Benz 710 SS (W 06, 1928)	218	Mercedes-Benz 230 SL (W 113, 1965)	314
		Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964)	318
		Mercedes-Benz 280 SL (R 107, 1981)	322
		Mercedes-Benz 280 SE (W 116, 1978)	326
		Mercedes-Benz 240 D (W 123, 1976–1986)	330
		Mercedes-Benz 500 SL (R 129, 1989–2002)	334
		Mercedes-Benz 300 CE (C 124, 1993)	338
		Mercedes-Benz G (W 460, 1978 & W 463, 2003)	342
		Mercedes-Benz 600 SE & SEC (W 140, 1992 & C 140, 1994)	346
		Sources (selection)	351



Obsah

Úvodem	9	Mercedes-Benz Nürburg 500 (W 08, 1931-1932)	227
Vývoj značek Daimler, Benz a Mercedes-Benz v širších souvislostech (1885–2015)	13	Mercedes-Benz 170 (W 15, 1933)	231
Významné osobnosti s úzkou vazbou na české země		Mercedes-Benz 290 Lang (W 18, 1933)	235
Emil Jellinek	49	Mercedes-Benz 380 (W 22, 1933)	241
Josef Brauner	63	Mercedes-Benz 200/230 (W 21, 1936)	245
Theodor von Liebieg	71	Mercedes-Benz 260 D (W 138, 1938)	249
Ferdinand Porsche	85	Mercedes-Benz 130 (W 23, 1935) & 170 H (W 28, 1937)	253
Hans Nibel	101	Mercedes-Benz 170 V (W 136, 1936)	259
Alfred Neubauer	113	Mercedes-Benz 230 (W 143, 1937 & W 153, 1940)	263
Alexander Kolowrat-Krakowský	125	Mercedes-Benz 320 (W 142 II, ~1939)	267
Daimler, Benz & Mercedes-Benz na našem území (1885–1948)	133	Mercedes-Benz 500 K (W 29, 1934)	271
Mercedes-Benz & klubový život	165	Mercedes-Benz Grand Prix (W 154, 1939)	279
Vstup do nové éry po roce 1989 & 20. výročí působení výhradního dovozce Mercedes-Benz Česká republika (1995–2015)	177	Mercedes-Benz 540 K (W 24, 1939/1942)	285
Výběr historických automobilů Mercedes, Benz a Mercedes-Benz z českých sbírek		Mercedes-Benz 770 (W 150, 1939/1952)	289
Benz Victoria (1893)	197	Mercedes-Benz 220a (W 180, 1955)	293
Benz Parsifal 10/12 PS (1902-1903)	203	Mercedes-Benz 300 (W 186, 1954)	297
Mercedes-Knight 16/45 PS (1918)	207	Mercedes-Benz 300 SL (W 198, 1957)	301
Benz 16/50 PS (1924)	211	Mercedes-Benz 190 SL (W 121, 1955-1963)	307
Mercedes-Benz Stuttgart 206 (W 11, 1928)	215	Mercedes-Benz 220 SE (W 128, 1958-1960)	311
Mercedes-Benz 710 SS (W 06, 1928)	219	Mercedes-Benz 230 SL (W 113, 1965)	315
		Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964)	319
		Mercedes-Benz 280 SL (R 107, 1981)	323
		Mercedes-Benz 280 SE (W 116, 1978)	327
		Mercedes-Benz 240 D (W 123, 1976-1986)	331
		Mercedes-Benz 500 SL (R 129, 1989-2002)	335
		Mercedes-Benz 300 CE (C 124, 1993)	339
		Mercedes-Benz G (W 460, 1978 & W 463, 2003)	343
		Mercedes-Benz 600 SE & SEC (W 140, 1992 & C 140, 1994)	347
		Použité prameny (výběr)	351



Preface

The history of Mercedes-Benz, the oldest carmaker in the world, is closely connected to Bohemia, Moravia, and Silesia on many levels. Several of our countrymen ranked among the technical directors and notable designers of the company, including Josef Brauner of Letovice, Ferdinand Porsche of Vratislavice nad Nisou, and Hans Nibel, the son of the manager of a paper manufacturer in Olšany. Compelling evidence of the extraordinary qualities of the cars produced in Stuttgart was also provided by skillful racers under the leadership of Alfred Neubauer, the Rennleiter and former test driver and racer of the development department. This formidable “man of a thousand tricks” was born on the territory of today’s Czech Republic, namely in Nový Jičín.

The cars produced in Gottlieb Daimler’s factory got their Spanish name *Mercédès* from a man who played a key role in the conceptual development of the company and its overseas expansion in the late 19th century: Emil Jellinek. The roots of his family can be traced back to the regions of Kolín and Uherský Brod, and the inhabitants of Červený Kostelec long remembered the speed-racing act that the hyperactive teenager performed with a steam locomotive.

The first car with a combustion engine, the Benz Victoria, was supplied to the Czech Lands shortly before the Christmas of 1893. The following summer, its proud owner Theodor von Liebieg decided to set out on what was apparently the first real long-distance ride in motoring history: from Liberec he went to Reims via Mannheim and then back. The good name of the company was also spread

by its Prague representative, the banker Gustav Meyer, who later became better known as a writer under the pseudonym Meyrink.

Moreover, the cooperation between the company with the three-pointed star logo and Czech subcontractors has a tradition going back over a century. For example, the company Poldi based in Kladno supplied leaf springs and crankshafts, which proved to be useful even in special racing cars, as attested in contemporary testimonials signed by the technical directors of Mercedes and Benz: Paul Daimler, Ferdinand Porsche, and Hans Nibel. In 1911, the high-quality steel from Poldi withstood even the extreme load of the mechanical parts in the Blitzen Benz car, which held the top-speed record of 211.98 kilometres per hour then. Nowadays, the production of Mercedes-Benz relies on, among other companies, EvoBus in Holýšov near Pilsen, or the technological development team in the Prague branch of the international company MBtech Group.

The top-quality cars from Stuttgart or Mannheim have traditionally attracted the leading personalities of the Czech cultural, economic and political spheres including, for example, the violin virtuosi Váša Příhoda and Josef Suk, the noble family of Schwarzenberg, the banker Čeněk Junek, the textile tycoons from the Löw-Beer family, and Václav Havel, whose family have used Mercedes-Benz cars for three generations.

The successes at the racetracks of Zbraslav-Jíloviště, Masaryk Circuit, and at other events have gone down in Czechoslovakian history. In the following years, unfortunately, the good reputation

of the Mercedes-Benz brand was soiled and took on negative connotations of being linked to the Nazi occupation and the postwar political development of the country, which was very hostile to any symbols of “Western imperialism”. But of greater importance is the enthusiasm and dedication of members of the various Mercedes-Benz clubs which have brought together fans and supporters of the oldest carmaker in the world for more than half a century. These people have received moral and material support from Stuttgart no matter how the Iron Curtain divided Europe.

Mercedes-Benz cars began to be distributed in the former Czechoslovakia shortly after the events of November 1989. In 1995, the company Mercedes-Benz Česká republika as a wholly-owned subsidiary of Stuttgart’s Daimler-Benz became the exclusive importer of Mercedes-Benz vehicles.

We have decided to demonstrate the exciting evolution of the oldest carmaker in the world by presenting some three dozens of stories behind notable historical vehicles that have survived in the Czech Republic. While there is a wide range of attractive cars in Czech ownership, we have selected vehicles mainly from the two most renowned collections for the purposes of this publication. These are the National Technical Museum in Prague, and the Alois Samohýl Museum in Zlín. The former is owned by the state and the latter is in private hands.

We wish all Mercedes-Benz supporters and people interested in motoring history pleasant reading.

The Authors

Úvodem

Historie nejstaršího výrobce automobilů světa, značky Mercedes-Benz, je velmi úzce a mnohověstevnatě spojena s Čechami, Moravou i Slezskem.

Vždyť z řad našich krajanů se rekrutovali nejen výrazní konstruktéři a techničtí ředitelé společnosti od Josefa Braunera z Letovic přes rodáka z Vratislavic nad Nisou Ferdinanda Porsche po Hanse Nibela, syna ředitele olšanských papíren. Přesvědčivé důkazy mimořádných kvalit stuttgartské produkce podávali mistři volantu pod vedením „Rennleitera“ a bývalého zkušebního jezdce vývojového oddělení i závodníka Alfreda Neubaue- ra. Tento nepřehlédnutelný „Muž tisíce triků“ se narodil na území dnešní České republiky, v Novém Jičíně.

Španělské jméno Mercédès dal automobilům z továrny Gottlieba Daimlera do vínku muž, který sehrál na přelomu 19. a 20. století bez nadsázky klíčovou roli v koncepčním směřování značky i její expanzi na zahraniční trhy, včetně zámořských: Emil Jellinek. Kořeny jeho rodu sahají do půdy Kolínska i Uherskobrodská, v Červeném Kostelci místní dlouho vzpomínali na rychlostní exhibici hyperaktivního teenagera s parní lokomotivou.

První automobil se spalovacím motorem, Benz Victoria, k nám byl dodán krátce před vánočními svátky roku 1893. Hned následujícího léta se jeho hrdý majitel, baron Theodor von Liebieg, rozhodl podniknout zřejmě první skutečně dálkovou jízdu v dějinách motorismu: z Liberce přes Mannheim do Remeše a zpět. Dobré jméno značky šířil také její pražský zástupce bankéř Gustav Meyer, později známější jako spisovatel pod pseudonymem Meyrink.

Také tradice spolupráce podniku s třicí-
pou hvězdou ve znaku s tuzemskými

subdodavateli má více než stoletou tradici. Společnost Poldi se sídlem na Kladně do-
dávala listová pera i klikové hřídele, které se – jak svědčí dobová dobrozdání podepsaná technickými řediteli značek Mercedes i Benz Paulem Daimlerem, Ferdinandem Porsche či Hansem Nibelem – osvědčila mimo jiné v závodních speciálech. Kvalitní ocel z Poldi v roce 1911 odolala i extrém-
nímu namáhání mechanismu vozu Blitzen Benz, držitele pozemního rychlostního rekordu: 211,98 km/h. V současné době se výrobní základna Mercedes-Benz opírá mimo jiné o závod EvoBus v Holýšově na Plzeňsku nebo technický vývoj v pražské pobočce mezinárodní společnosti MBtech Group.

Kvalitní automobily ze Stuttgartu či Mannheimu tradičně oslovují přední osobnosti českého kulturního, hospodář-
ského i politického života – od houslových virtuozů Váši Příhody či Josefa Suka přes knížecí rod Schwarzenbergů, bankéře Čenka Junka nebo textilní velkopodnika-
tele z rodiny Löw-Beerů po Václava Havla, jehož rodina používala automobily s třicí-
pou hvězdou po tři generace.

Zlatým písmem se do tehdy českosloven-
ské historie zapsaly úspěchy na závodních tratích Zbraslav-Jíloviště, Masarykova okruhu a řady dalších akcí. Vysoké renomé produkce značky Mercedes-Benz v násle-
dujících letech bohužel utrpělo negativní-
mi konotacemi, spojenými s nacistickou okupací země a poválečným politickým vývojem, který symbolům „západního imperialismu“ rozhodně nepřál. O to významnější je nadšení a obětavost členů Mercedes-Benz klubů, sdružujících již přes pět století příznivce nejstarší automobilové značky světa. Již v dobách, kdy Evropu roz-
dělna železná opona, se jim ze Stuttgartu dostávalo morální i materiální podpory.

Krátce po listopadu 1989 zahájilo na území tehdejšího Československa činnost generální zastoupení, od roku 1995 pak výhradní dovozce Mercedes-Benz Čes-
ká republika jako stoprocentní dceřiná společnost stuttgartského koncernu Dai-
mler-Benz.

Pestrý vývoj nejstarší automobilky světa jsme se rozhodli demonstrovat mimo jiné na příbězích tří tuctů významných historických automobilů, dochovaných na našem území. Z nesmírně širokého spektra atraktivních vozidel ze sbírek čes-
kých majitelů jsme pro účely předkládané publikace vybírali především z exponátů nejvýznamnější státní a soukromé sbír-
ky, tedy Národního technického muzea v Praze a Muzea Aloise Samohýla ve Zlíně.

Přejeme příznivcům značky Mercedes-
Benz i zájemcům o historii motorismu příjemné chvíle strávené nad následujícími stranami.

Autoři



History of the Daimler, Benz and Mercedes-Benz brands in a broader context (1885–2015)

A company has made a huge leap over more than 130 years since the introduction of the first petrol-powered vehicles by Daimler and a tricycle designed by Benz



Vývoj značek Daimler, Benz a Mercedes-Benz v širších souvislostech (1885–2015)

Automobilka založená Daimlerem a Benzem urazila
za více než 130 let od představení prvních vozidel
s benzínovým motorem obrovský kus cesty





Ke spojení dvou nejstarších automobilových značek v Mercedes-Benz došlo po více než 40 letech jejich existence

The merger of two of the oldest car manufacturing brands in Mercedes-Benz was done after more than 40 years of their existence

A car with a petrol engine, viable for practical use, has been here already since 1885. The credit for its creation goes to Carl Friedrich Benz, from Mannheim, and to Gottlieb Wilhelm Daimler, who worked in the Cannstatt spa not a hundred kilometers away, in the incriminated years 1885/1886. The merger between their car-making businesses in 1926 created a company with one of the most valued trademarks in the world today: Mercedes-Benz. As Forbes magazine estimates, this brand is ranked 17th on the global ladder, currently led by Apple, with the value of Mercedes-Benz amounting to USD 23.8 billion.

A number of publications exist in the languages of the world as well as in Czech, that summarize the general history of the oldest car brand in the world. We have decided to demonstrate the technological development of the company and the history of its most well-known model lines in the last chapter by using the example of three dozen specific cars, preserved in the most important car collection in the Czech Republic, namely the National Technical Museum in Prague, and the private collection of the Alois Samohýl Museum in Zlín.

Therefore, the chapters below will only present a selection and certainly a subjective recap of the last 13 decades, with special attention paid to external conditions in which the automaker evolved from a manual power shop into a world-class corporation. No company is an island; major changes in society often significantly stimulated or interrupted the activities of creative and active designers, racers, traders, and managers. Let us now look at the period 1885–1945. It was in this era that personalities with roots on Czech soil made a great contribute to social development.

Provozuschopný automobil s benzinovým motorem je na světě již od roku 1885. Za jeho tvůrce bývají považováni především Carl Friedrich Benz z Mannheimu a Gottlieb Wilhelm Daimler, působící v inkriminovaných letech 1885/86 v sotva 100 kilometrech vzdálených lázních Cannstatt. Spojením jimi založených automobilek vznikla roku 1926 firma, disponující jednou z nejcennějších ochranných známek současného světa: Mercedes-Benz. Ta se podle odhadu publikovaného v listopadu 2014 magazínem Forbes hodnotou 23,8 miliard dolarů řadí na 17. místo globálního žebříčku, aktuálně vedeného společností Apple.

Ve světových jazycích stejně jako v češtině existuje celá řada publikací, rekapitulujících obecnou historii nejstarší automobilky světa. Technologický vývoj společnosti a historii jejích nejvýznamnějších modelových řad jsme se rozhodli demonstrovat v posledním oddílu publikace na příkladu tří desítek konkrétních vozidel, dochovaných na území České republiky v nejvýznamnější státní sbírce automobilů (Národní technické muzeum v Praze) a soukromé kolekci Muzea Aloise Samohýla ve Zlíně.

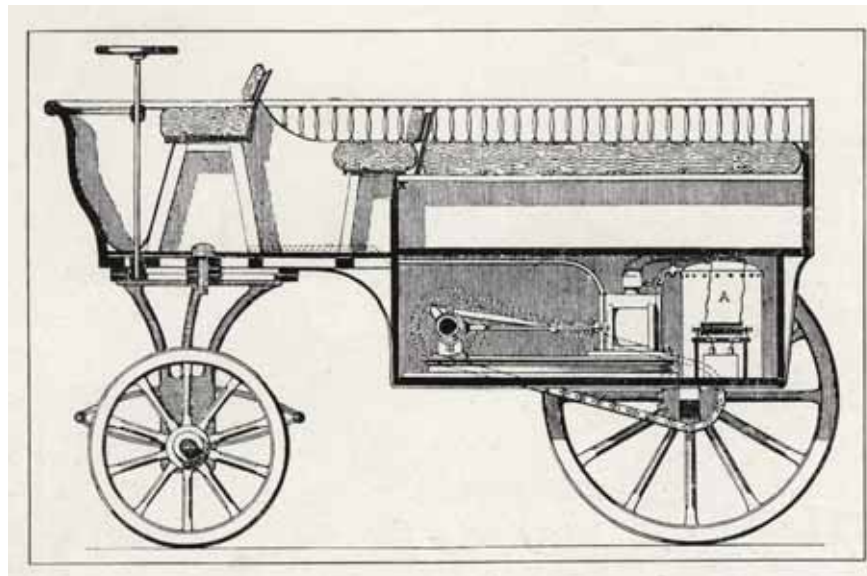
V následujících pasážích proto přinášíme pouze výběrovou, nesporně subjektivně pojatou rekapitulaci uplynulých třinácti dekad – se zvláštním zřetelům k vnějším podmínkám, v nichž se automobilka vyvíjela od rukodělné dílny ke světovému koncernu. Nikdo totiž není ostrov nezávislý na okolním světě a zásadní společenské změny leckdy zásadním způsobem stimulovaly či naopak zmrazily činnost čínorodých konstruktérů, závodníků, obchodníků a manažerů. Zároveň věnujeme pozornost především období 1885–1945. Právě v oné éře se totiž o roz-

voj společnosti zvláště významně zasloužily osobnosti s kořeny v české půdě.

Předchůdci

Zvláště v současné době, kdy z ekologických a částečně též geopolitických, strategických důvodů stoupá zájem o plynná alternativní paliva, jako je stlačený zemní plyn (CNG) či vodík (H_2), se nad významem prvenství pánů Daimlera a Benze vznášejí podstatná výhrada. Jistě, právě oni před 130 lety prosadili dodnes převládající kapalná paliva v čele s benzinem – jenže plynové automobily jezdily už o desítky let dříve.

Pomineme-li vynález Švýcara François de Rivaze z roku 1807, schopný jednorázového „proskočení“ stěnou vynálezcovy kůlny, ale nejspíše nikoli plynulé jízdy, můžeme postoupit do léta 1859.



Lenoirův vodíkový Hippomobile projel v roce 1863 trať dlouhou 18 km za 1,5 hodiny
Lenoir's hydrogen powered „Hippomobile“ managed to drive the 18-kilometre-track in 90 minutes

Tehdy se měl dát vlastní silou do pohybu vodíkem plněný jednoválec v tříkolevém podvozku. Sestrojil jej Belgičan Jean Joseph Étienne Lenoir. Jenže extrémně hlučný, neefektivní a přehřívající se vodou chlazený dvojčinný motor, adaptovaný z parostroje, neobstál v mobilních ani stacionárních aplikacích.

V roce 1862 či 1863 – tedy skoro čtvrt století před Daimlerem a Benzem – už Lenoir testoval podstatně zdařilejší tříkolku jménem „Hippomobile“, jejíž dvoudobý jednoválec spaloval výhřevnější vodík, dnešním pohledem palivo budoucnosti. Přibližně 18 kilometrů dlouhou zkušební trať z Paříže do Joinville-le-Pont projel za „půldruhé hodiny tam a tolikéž zpět. Vůz byl těžký, motor o 1,5 k měl toliko 100 obrátek v minutě, a dosti těžký se-trvačnick,“ vzpomínal sám Lenoir. Belgičan se tak stal prvním úspěšným produ-



Gottlieb Daimler se vyučil puškařem a ve Stuttgartu později vystudoval strojařinu
Gottlieb Daimler completed his apprenticeship as a gunsmith and studied mechanical engineering in Stuttgart

Predecessors

A great reservation applies today, during times of growing interest in gas and alternative fuels such as compressed natural gas (CNG) and hydrogen (H_2) for environmental but also partly geopolitical and strategic reasons, to the significance of the primacy of Messrs. Daimler and Benz. Certainly, it was them who established liquid fuel with gasoline as the most-widely used fuel to this day, but gas-fueled cars were in operation already many decades before.

If we ignore the invention of the Swiss François Isaac de Rivaz of 1807, which could only crash through the wall of the inventor's barn rather than offer a smooth ride, we can move on to the summer of 1859. At that time a hydrogen-powered single-cylinder engine on a three-wheel chassis was intended to move on its own. It was assembled by the Belgian Jean Joseph Étienne Lenoir. However, the extremely noisy, inefficient, and overheating water-cooled double-acting engine, adapted from a steam engine, could not compete either in mobile or in stationary applications.

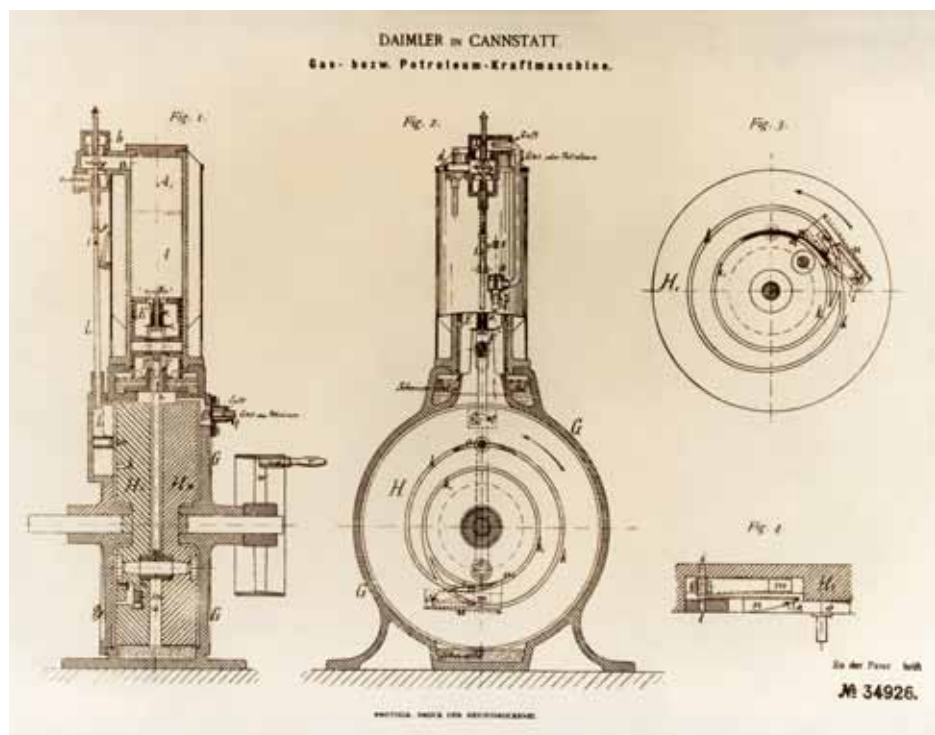
In 1862 or 1863 – i.e. almost a quarter of a century before Daimler and Benz – Lenoir was already testing a much better-made tricycle called the “Hippomobile”. Its two-stroke single-cylinder engine burned hydrogen, which offered higher heating power and is currently considered to be the fuel of the future. The tricycle managed to drive the 18-kilometre-long test track from Paris to Joinville-le-Pont there and back in 90 minutes. As Lenoir remembered, the vehicle was heavy, the 1.5-litre engine rotated at a rate as high as 100 rpm, and the flywheel was also quite heavy. The Belgian became the first successful manufacturer of combustion engines, acquired French citizenship and “Légion d'honneur”, though not for his merits in the motor industry, but his patents in the field of telegraphy.

Lenoir made about 500 two-stroke fuel units without the compression phase, which had been well-known and patented for 50 years, but found an application only in the 1860s. His know-how also reached Germany. Furthermore, a four-stroke working cycle with a compression phase already existed, leading to a significant increase in

operating efficiency. The respective patents of Christian Reithmann and Alphons Beau de Rochas were taken to a phase of practical usability by Nikolaus August Otto in the 1870s.

His patent for a four-stroke engine with a compression phase was however not accepted by German courts in 1876 to the full extent, so the edge called “compression” became a technology that could be freely spread. Otto's principle was surprisingly adopted to a disproportionally larger scale than the more efficient solution, only six years younger, of James Atchinson where the suction phase displacement significantly differs from the expansion phase.

Incidentally, before Otto the American George Baily Brayton had come to an utterly peculiar solution with de-facto supercharging (the compression phase took place in a separate cylinder coupled with the combustion space) and injection of liquid fuel taken by the air flow. Stationary engines with commercial success followed this patent from the year 1874, which can be historically proven. One such engine was used to propel the Fienian Ram submarine (1881).



„Stojací hodiny“ (1884): Čtyřdobý benzinový jednoválec Daimler, 264 cm³ / 1 k, 60 kg

A “Grandfather Clock” (1884): The four-stroke petrol engine by Daimler, 264 cc / 1 hp, 60 kg

centem spalovacích motorů, získal francouzské občanství i Řád čestné legie – ne však za zásluhy o motorismus, nýbrž pro své patenty v oboru telegrafie.

Lenoir vyrobil asi 500 kusů dvoudobých pohonných jednotek bez kompresní fáze, která už sice byla známá a patentovaná přes padesát let, ale uplatnila se až v sedmé dekádě 19. století. Jeho know-how proniklo i do Německa. Navíc byl již na světě čtyřdobý pracovní cyklus s kompresní fází, podstatně zvyšující efektivitu provozu. Příslušné patenty Christiana Reithmanna a Alphonse Beau-dea Rochase dovedl v 70. letech předminulého století do fáze praktické použitelnosti Nikolaus August Otto.

Jeho patent na čtyřdobý motor s kompresní fází však německé soudy roku 1876 neuznaly v plném rozsahu, a tak se výhoda zvaná komprese stala volně šířenou technologií. Ottův princip se kupodivu uplatnil v nepoměrně větším měřítku než jen o šest let mladší efektivnější řešení Jamese Atchinsona, u něhož se zdvihový objem fáze sání výrazně liší od fáze expanze.

Mimochodem ještě před Ottou se Američan George Baily Brayton dopra-

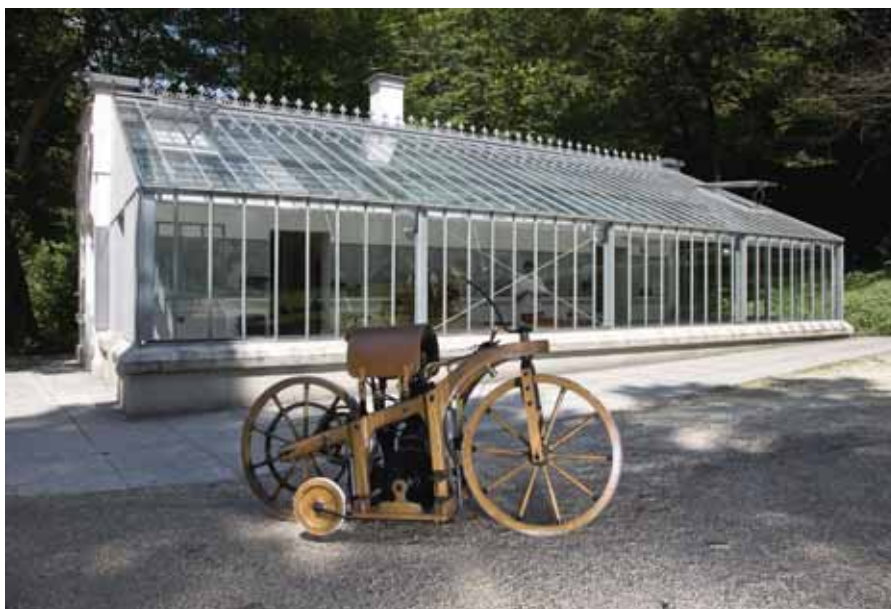
coval zcela svérázného řešení s de facto přeplňováním (kompresní fáze se odehrávala v samostatném válci, spojeném se spalovacím prostorem) a vstřikováním kapalného paliva, strhávaného proudem vzduchu. Na příslušný historicky doložitelný patent z roku 1874 navázaly komerčně úspěšné stacionární motory. Jeden poháněl avantgardní ponorku Fienian Ram (1881).

Daimler

Ottovým společníkem byl také jistý Gottlieb Wilhelm Daimler (1834–1900), syn hostinského a pekaře ze Schorndorfu, ležícího asi 26 km východně od Stuttgartu. Gottlieb se vyučil puškařem a ve Stuttgartu vystudoval strojařinu. Coby konstruktér vystřídal několik zaměstnavatelů, v roce 1866 se na jedné ze „štací“ setkal se svým budoucím hlavním spolupracovníkem Wilhelmem Maybachem. O šest let později už Daimler u továrny na plynové motory Deutz převzal od Otty vedení dílen a společně s Maybachem se soustředili na úpravu Ottových čtyřdobých motorů do podoby způsobilé k sériové výrobě.

Ve dvaosmdesátém roce se však Daimler rozhodl osamostatnit a v Cannstattu, přesněji ve skleníku tamního lázeňského parku, se s věrným společníkem Maybachem pustili do vývoje rychloběžného spalovacího motoru, použitelného i v lodích a „kočárech bez koní“. První čtyřdobý jednoválec značky Daimler, zkonstruovaný v roce 1883, běžel na kapalné palivo – benzin. Zapalování obstarala platinová trubička v hlavě válce, zvenčí rozžhavená otevřeným plamenem. Jen 60 kg těžký jednoválec o objemu 264 cm³ dosahoval při nevídaných 650/min výkonu 1 koňské síly. Daimler novince pro její vzhled přezdíval „Stojací hodiny“ (Standuhr) a 3. dubna 1885 na ni obdržel říšský patent číslo 34926.

Prvním vozidlem, které se ještě téhož roku povedlo uvést do pohybu, byl dřevěný předchůdce motocyklu s koly „obutými“ do kovových obručí. Dvoustupňová řemenová transmise – převodovka – umožňovala dosáhnout rychlosti až 12 km/h. Dne 10. listopadu 1885 podnikl Daimlerův syn Paul dvanáctikilometrovou jízdu z Cannstattu do Untertürkheimu a zpět. Originál motocyklu však padl v roce 1903 za oběť požáru



První vozidlo – motocykl – z roku 1885 a slavný skleník lázní v Cannstattu, kde Gottlieb Daimler začínal podnikat

The famous motorcycle from 1885 and the greenhouse of the Cannstatt spa, where Gottlieb Daimler started his business



Hvězdy stuttgartského muzea: první automobily Daimler a Benz

The stars of the Stuttgart-based museum: the first cars by Daimler and Benz

Daimler

Otto had a partner: Gottlieb Wilhelm Daimler (1834–1900). Daimler was the son of an innkeeper and baker from Schorndorf, a municipality lying approximately 26 kilometres to the east of Stuttgart. Gottlieb completed his apprenticeship as a gunsmith and studied mechanical engineering in Stuttgart. As a designer he

worked for many different employers and in one of his positions in 1866 he met his main future partner Wilhelm Maybach. Six years later, Daimler took over the shop management from Otto at the Deutz gas engine factory and, together with Maybach, concentrated on bringing Otto's four-stroke engines into a form ready for serial production. In 1882 however Daimler decided to go it alone and together with

his loyal partner Maybach they launched the development of a fast-running combustion engine, also suitable for ships and “horseless carriages” in Cannstatt or, to be precise, in the greenhouse of a local spa park. The first four-stroke single-cylinder engine of the Daimler brand, constructed in 1883, ran on liquid fuel, namely gasoline. Ignition was ensured by a small platinum tube in the cylinder head, made incandescent from the outside by an open flame. This single-cylinder engine, weighing only 60 kg and with a capacity of 264 cc, reached one horsepower at an unprecedented 650 rpm. Daimler called his innovation a “hall clock” (Standuhr) due to its distinctive appearance and on April 3, 1885 he received German patent No. 34926 for it. The first vehicle which he managed to put into operation in the same year was a wooden predecessor of a motorbike with wheels “shoed” in metal tires. Its two-speed belt transmission allowed speeds up to 12 km/h. On November 10, 1885 Daimler's son Paul took a 12-kilometre drive from Cannstatt to Untertürkheim and back. Unfortunately, the motorbike original was destroyed in a fire in 1903, so it can now only be seen as a so-called repeated production (replica) based on the original preserved documentation.

Daimler, the entrepreneur, saw a much greater business potential in ship engines and started by integrating engine units into the chassis of four-wheel coaches only in October 1886. This was clearly a direct response to the first tricycles of Carl Benz.

Expansion abroad was made possible for Daimler by the experienced representative of Deutz, the lawyer Edouard Sarazin from Paris. He licensed engine production based on Daimler's patents for Panhard & Levassor. When he lay dying, Émile Levassor paid a visit to him and he met Sarazin's wife Louise. Madame Louise took over Daimler's representation and in 1890 she married Levassor. Daimler engines made in their shops also found their way into Peugeot cars and made their German inventor famous through numerous victories in challenging competitions and great commercial success. Daimler invested his high income from France into development and production in Germany.



Madam Louise Sarazinová převzala Daimlerovo zastupování ve Francii
Madame Louise Sarazin took over Daimler's representation for France

a k vidění je tak pouze výsledek takzvané opakované stavby (replika) podle dochované původní dokumentace.

Podnikatel Daimler vycítil větší obchodní potenciál v lodních motorech a k vestavbě pohonné jednotky do podvozku čtyřkolového kočáru se dostal až v říjnu 1886. Zřejmě šlo o přímou reakci na první tříkolky Carla Benze.

Expanzi do zahraničí Daimlerovi umožnil zkušený pařížský zástupce Deutze, právník Edouard Sarazin. Ten realizaci motoru dle Daimlerových patentů zadal firmě Panhard & Levassor. Když umíral, Émile Levassor jej navštívil a seznámil se se Sarazinovou ženou Louise. Madam převzala Daimlerovo zastupování a v roce 1890 se za Levassora vdala. Daimlerovy motory z jejich dílen pronikly i do automobilů značky Peugeot, proslavily německého vynálezce vítězstvími v řadě národních závodů a také komerčními úspěchy. Nemalé příjmy, plynoucí z Francie z patentů, Daimler investoval do vývoje a výroby v Německu.

Skutečně moderním dopravním prostředkem se stal až jeho „Ocelový vůz“, Stahlradwagen, vyvíjený Wilhelmem Maybachem takřka tři roky a představený



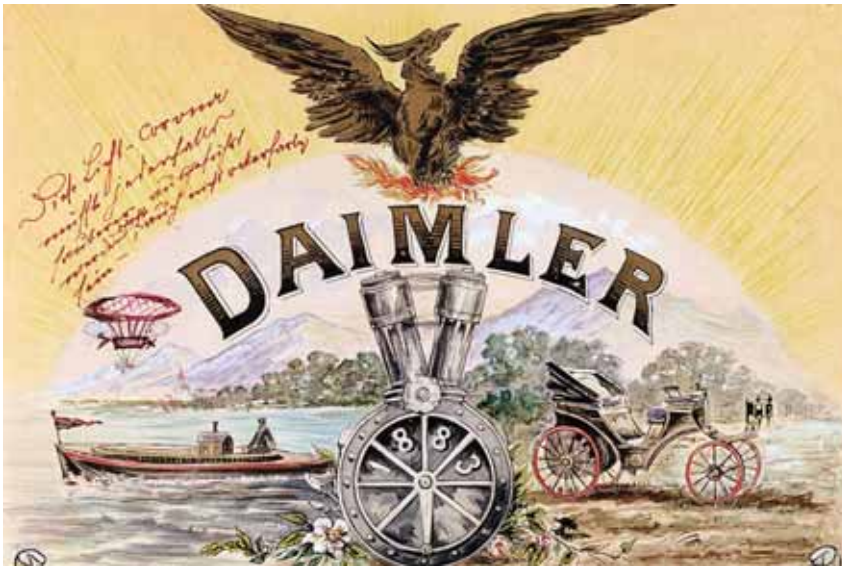
Dlouhou tradici mají také užitková vozidla a aviatické aplikace (zde gondola vzducholodě)
There is a long tradition of utility vehicles and aviation applications including airships

na Světové výstavě v Paříži 1889. Výkonu 1,5 k odpovídala rychlost 18 km/h. V té době už byl na světě nákladní automobil s vidlicovým dvouválcem (1888) a lehké výkonné Daimlerovy motory se uplatnily také ve stavbě vzducholodí. Tato tradice pokračovala až do sklonku éry zeppelinů ve druhé polovině 30. let.

Jenže nákladný vývoj spolu s malým počtem prodaných vozidel a motorů vyústil ve finanční potíže, vedoucí roku 1890 k ustavení Daimler Motoren Gesellschaft a přizvání společníků Duttendorfa s Lo-

renzem. Továrna s roční kapacitou 400 motorů byla totiž první čtyři roky vytížená jen asi na 25 procent a generovala ztrátu. Automobily zůstávaly na okraji zájmu, otázkou přežití byl úspěch lodních motorů. Nechybělo mnoho a Daimlerem založená automobilka doplatila na epidemii cholery, která v srpnu 1892 dolehla na oblast Hamburku – hlavní odbytiště lodních motorů.

Razantní úsporné škrtky se negativně odrazily v počtu i kvalitě konstruktérů, stejně jako nárůstu reklamací na neúnosných



Velkorysý výrobní sortiment z roku 1896: motory Daimler na souši, vodě i ve vzduchu
The generous offer from 1896: engines by Daimler on land, on the sea and in the air

It was only his “steel wheel car” (Stahlradwagen), which Wilhelm Maybach had developed for almost three years and introduced at the 1889 Paris show, that became a truly modern transportation vehicle. Its 1.5 horsepower corresponded to a speed of 18 km/h. At that time a truck with a two-cylinder engine already existed (1888) and the light and powerful engines of Daimler found use also in airship building. This tradition continued until the end of the Zeppelin era in the late 1930s.

The problem was that the expensive development along with low vehicle and

engine sales resulted in financial difficulties, leading to the establishment of the Daimler-Motoren-Gesellschaft company and the bringing in of partners Duttendorf and Lorenz. During the first four years the factory with an annual capacity of 400 engines was producing only about 25% of that capacity and was making a loss. Automobiles were still a niche interest and the business was surviving only thanks to their success with ship engines. Daimler’s car-making business also came very close to demise due to a cholera epidemic which broke out in the Hamburg

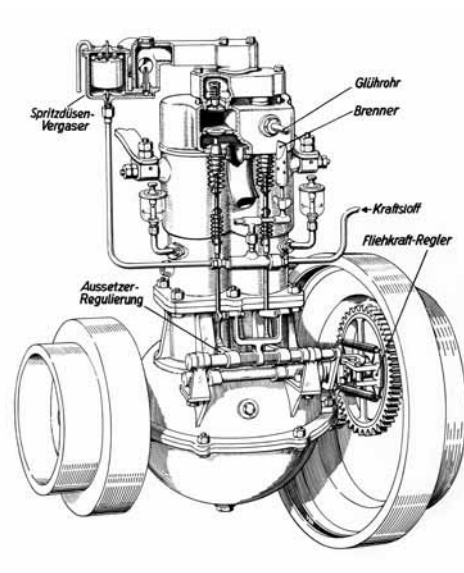
area, the primary ship engine market, in August 1892.

Drastic cuts showed negatively in the number and quality of designers as well as in the growing number of claims that reached an intolerable 21%. Gottlieb Daimler therefore decided in 1893, after the debut of Maybach’s inline two-cylinder engine that had been so ignored by the rest of the company management, to depart with his partners on bad terms. He was back within two years thanks to support from a British representative named Simms, the co-founder of the local Daimler car maker, today owned by Tata. Also the talented designer Maybach returned together with Daimler. The company celebrated their return with the production of their 1000th engine.

Car production rose sharply from 24 units in 1895 to 57 in 1898, and to more than 100 increasingly sophisticated vehicles over the next two years. These were the hectic years in which Emil Jellinek, an extremely successful business representative and promoter of the brand, played an important role. We will talk about him later. Frequent disputes with business partners and attacks by competitors as well as different greedy financiers undermined Daimler’s health and this “founding father” died on March 6, 1900 without ever meeting Carl Benz in person. The family sold their 25% share in DMG later as they came under pressure from the partners, retaining only a handful of shares. The family had no say in the further development of the company and its merger with Benz & Cie.

It was only shortly after Daimler’s death that the development of a large industrial complex in Untertürkheim with an affiliate plant in Berlin Marienfelde started. Its primary focus was ship engines, and later trucks as well. The primary product range of DMG remained lucrative rail vehicles at the start of the 20th century to track motor cars to motor cars. Besides European railways, the buyers also included the American company Great Western Railways.

The “Mercedes” identification, which had been introduced by Jellinek, became a protected trademark in 1902. The three-pointed star logo followed seven years later

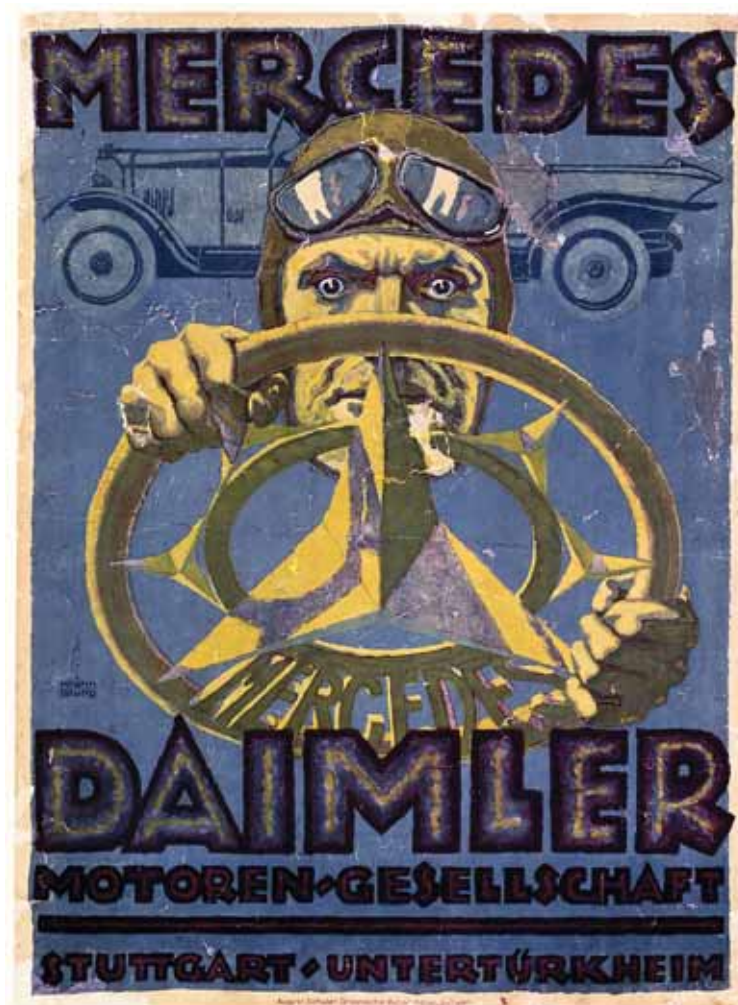


Průkaz vystavovatele na Světové výstavě v Chicagu roku 1893 – a další vývojový stupeň: dvouválcový motor
Exhibitor's pass for the 1893 World Expo in Chicago, USA – and the further step in development: a two-cylinder engine

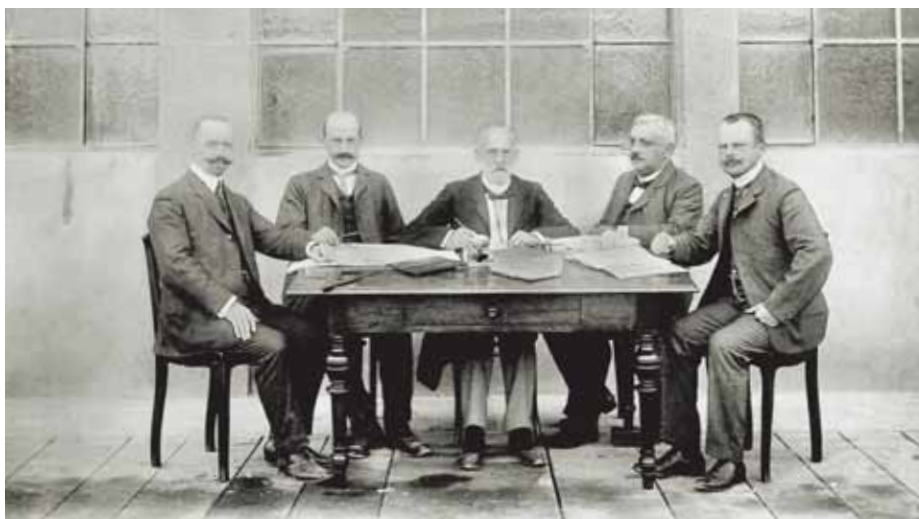
21 procent. Gottlieb Daimler se tak v roce 1893, po zbytkem vedení firmy ignorovaném debutu Maybachova řadového dvouválcu, se společníky ve zlém rozešel. Do dvou let byl zpět díky podpoře ze strany britského zástupce Simmse, spoluzakladatele tamní automobilky Daimler, dnes vlastněné indickou společností Tata. S Daimlerem se vrátil také talentovaný konstruktér Maybach. Návrat oslavili vyrobením tisíceho motoru.

Produkce automobilů prudce vzrostla z 24 kusů (1895) na 57 v roce 1898 a více než 100 čím dál složitějších vozidel v následujících dvou letech. Šlo o hektické období, spojené s působením velmi úspěšného obchodního zástupce značky a jejího propagátora Emila Jellinka, jemuž věnujeme samostatnou kapitolu. Jenže časté spory se společníky v podnikání a útoky ze strany konkurence i různých finančních žraloků podlomily Daimlerovo zdraví a „otec zakladatel“ 6. března 1900 zemřel – aniž by se kdy osobně sešel s Carlem Benzem. Čtvrtinový majetkový podíl DMG později rodina pod nátlakem společníků odprodala, ponechala si jen několik akcií a na další vývoj firmy ani spojení se společností Benz & Cie. již neměla vliv.

Krátce po Daimlerově smrti začalo budování velkého průmyslového komplexu v Untertürkheimu, doplněného o pobočný závod v Berlíně-Marienfelde. Ten



Moderní automobily DMG začaly být nabízeny pod zvukným jménem Mercedes
The modern cars by DMG started to be offered under the resonant name Mercedes



Éra Mercedesu započala pod novým vedením společnosti, v němž zasedl i Paul Daimler (druhý zleva)
The Mercedes era came to life under a new management, including Paul Daimler (second from left)

and would appear on DMG engines in the air, on land, and on the sea.

After the dawn of the “Mercedes era” (1900/1901), another successful design followed, the Mercedes Simplex (1902). It generated dozens of fixed orders, so the company’s turnover was growing considerably. At this time Daimler’s sons held positions, with Paul being the de-facto chief designer (though he still reported to Maybach on the formal level) and Adolf the vice-president of the board. In 1905 DMG employed already 3,510 people making 863 cars.

Besides serial production, prototypes are also something worth mentioning. The Dernburg-type automobile, made in one piece, with all-wheel drive and steering (1907) is one such example. It was ordered by the German Colonial Administration and, as the name indicates, its name refers to the state secretary Bernard Dernburg who drove many kilometres across South-West Africa, today Namibia, in this unusual prototype. This almost 5-metre-long car carrying six persons had a chassis with the traditional ladder frame with a clearance of 320 mm (!) and a weight of

approximately 3.6 tons. This four-cylinder 6.8-litre engine rated 35 horsepower could drive on inclines up to 25% thanks to its gear arrangement. The steering of all wheels was the result of trouble in sealing the mechanism against fine dust and sand. The encapsulation limited the turning circle of the front wheels to 23 degrees, so with a 4-metre wheel base the only option was to use an axle of the same design on the rear wheels too. After several thousand kilometres in the service of the Colonial Police, all trace of the Dernburg ends in the turmoil of World War I.

At the close of the peace era, DMG could dazzle with its technological advancement and high product quality, but it was lagging behind in production technology and labor productivity – like other European car makers – compared to its dynamically expanding American competitors. In 1913 three workers made only two Mercedes cars, while at Ford a single man could make three (well, more simple) cars in a year on his own already five years before the launch of the production line which, again, sharply increased labor productivity. An average worker at DMG would need to work in 9.5-hour shifts six days a week for eight years to make enough money of an open-body Mercedes, so typical for those times.

The war led to DMG greatly expanding as it was supplying the army with vehicles and aircraft engines, so a new production plant in Sindelfingen had to be built in 1914. Production of the full selection of passenger cars continued until the autumn of 1915 and was later reduced to lower-class cars only, in fact cars designated only for the army. Following the production of 1,570 passenger cars, a sharp drop to merely 108 units followed (1918). Passenger car production had to give way to aircraft and ship engines. At the end of the war, as working morale was fading and materials were in short supply, labor productivity dropped by more than 50%. It now took 97 hours to make an engine rated 260 horsepower.

After the crushing defeat of the empire, the economic and social misery showed in the results of the DMG company. Until the war broke out, Germany had been enjoying 60 years of almost constant economic growth. This made its fall even

Produktivita práce v roce 1913: při devítipůlhodinové pracovní době šest dní v týdnu dokázali dva dělníci za rok vyrobit v průměru tři mercedesy

In 1913 three workers were needed to make – in average – two Mercedes cars – in a 9.5-hour shifts six days a week



se zaměřil na lodní motory a později si přibral nákladní vozidla. Ostatně nosným sortimentem DMG zůstávala na počátku 20. století lukrativní kolejová vozidla od drezín po motorové vozy. Kromě evropských drah je nakoupila také americká společnost Great Western Railways.

Jellinkem zavedené označení Mercedes se v roce 1902 stalo ochrannou známkou, logo s třícípou hvězdou následovalo o sedm let později a mělo vyjadřovat všestrannou využitelnost motorů DMG ve vzduchu, na souši i na vodě.

Po vstupu do „éry Mercedes“ (1900/1901) následovala další zdařilá konstrukce Mercedes Simplex (1902), která vynesla desítky pevných objednávek, a obrat tak utěšeně narůstal. V téže době posílila pozice Daimlerových synů Paula (de facto šéfkonstruktéra, byť stále formálně podléhajícího W. Maybachovi) a Adolfa co-by místopředsedy představenstva. V roce 1905 už 3510 zaměstnanců DMG vyrobilo 863 automobilů.

Kromě sériové produkce stojí za pozornost také prototypy. Například v jediném kuse vyrobený automobil typu Dernburg s pohonem a dokonce i řízením všech kol (1907). Objednala si jej německá koloniální správa, ostatně pojmenování odkazuje na státního tajemníka Bernharda Dern-



V roce 2006 dal DaimlerChrysler vyrobit model Dernburgu v měřítku 1:4, aby jím připomněl 100 let tradice svých osobních vozů s pohonem všech kol (4x4)

In 2006 DaimlerChrysler recreated the Dernburg as a model on a scale 1:4, in order to mark 100 years of all-wheel drive in its passenger cars

burga, který s nezvyklým mastodontem po tehdejší Německé jihozápadní Africe – dnešní Namibii – naježdil řadu kilometrů. Takřka pětimetrový automobil pro šest osob měl podvozek s tradičním žebřinovým rámem o světlé výšce 320 mm a vážil asi 3,6 tuny. Čtyřválec o parametrech 6,81 / 35 k zvládal díky odpovídajícímu zpřevodování stoupání až 25 %.

Řízení všech kol vyplynulo z potíží s utěsněním mechanismu proti jemnému prachu a písku. Zapouzdření totiž omezilo rejď předních kol na 23 stupně, a tak při čtyřmetrovém rozvoru nezbylo, než stejně konstruovanou nápravu použít také vzadu. Po několika desítkách tisíc kilometrů ve službách koloniální policie mizí stopa dernburgu ve víru první světové války.



Po první světové válce v Untertürkheimu vyráběli také psací stroje

After WWI, the Untertürkheim plant was also producing typewriters

more painful. The headquarters of Daimler-Motoren-Gesellschaft moved to Berlin in 1922, where the company management was closer to government orders and a rich private clientele.

It was in Berlin Marienfelde that additional production of Mercedes bikes started and the Untertürkheim plant was also producing, among other things, typewriters.

Benz

The enterprise founded by Friedrich Benz (1844–1929), born in Karlsruhe, constituted the second branch of the Daimler-Benz company. His story is complicated, however. When Friedrich was born, he bore the surname of his mother Vaillant, because she married her son's father, the locomotive driver Johann George Benz, only one year after Friedrich was born. The open platform of a locomotive proved fatal for Johann George, because he would stand there in the cold for far too long and he ultimately died of pneumonia. The mother was then serving the students of machine engineering in Karlsruhe, so that Carl could study machine engineering.

Later, during attempts with combustion engines and “self-moving” tricycles, Carl Benz received funding from his extremely creative and active wife Bertha. It was thanks to her that he could set up a foundry with a machine shop in 1871 and refocus it on gas engines. The Benz & Cie. company was founded in 1883 after the founder's break with his original partners. The company sold 800 stationary gas engines during the first four months.

Carl Benz worked his way up to car-making after eight years of strenuous work. A two-stroke atmospheric engine, i.e. an engine without the compression

phase, was the first step. The company's own engineering of the differential, spark plugs, clutch, carburetor, cooling system, and gear box with leather belts and transmissions followed.

The first petrol-fueled automobile, which would be named the Benz Patent Motorwagen No. 1, was a tricycle with a metal frame, combustion engine, and electric ignition. It could be seen in the streets of Mannheim in the summer of 1885. The four-stroke single-cylinder engine had, according to the account of Benz, 2/3 horsepower reached at 250 rpm. This vehicle went down in history on January 29, 1886 through Imperial Patent No. 37435.

This introverted pioneer, eternally dissatisfied with the imperfections of its creations, was mocked and hated by the people around him and hardly ever received the recognition he deserved. Nonetheless, an opinion appeared in September 1886 in the General Mannheim Bulletin saying, “This vehicle has a bright future ... It might become the least expensive means of transportation for business travelers and possibly also tourists.”

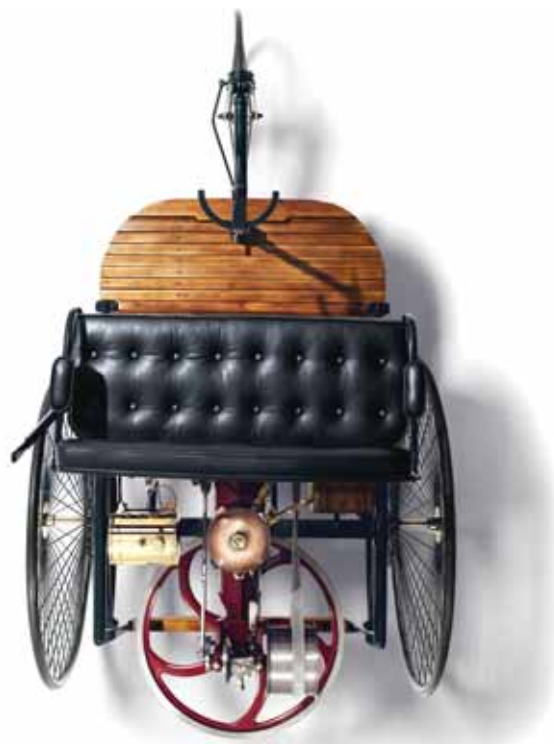
The local police had a tense relationship with the inventor, and given the public outrage and a number of practical complications he caused during his test rides among the public, the police put a knife against his neck.



Carl Benz se ke svému prvnímu automobilu dopracoval po osmi letech usilovné práce (ilustrační snímek z muzejní expozice)
Carl Benz worked his way up to car-making after eight years of strenuous work (illustration image of a museum exhibition)



Patentní spis číslo DRP 37435 z roku 1886 – na prokazatelně první benzinový automobil světa
 Patent certificate, DRP 37435 from 1886 – for the provably world's first petrol car



Na sklonku mírové éry sice společnost DMG oslňovala pokrokovostí i vysokou kvalitou své produkce, zato v otázce výrobní technologie stejně jako produktivity práce zaostávala – ostatně ve shodě s ostatními evropskými automobilkami – za dynamicky expandující americkou konkurencí. V roce 1913 tak vyrobili tři dělníci jen dva mercedesy, zato u Forda dokázal jediný dělník za rok sám zkompletovat tři, byť mnohem jednodušší automobily – navíc už pět let před zavedením výrobní linky, která produktivitu práce dále skokově zvýšila! Na charakteristický mercedes té doby s otevřenou karoserií by průměrně vydělávající dělník DMG při devítiaupůlhodinové směně šest dní v týdnu pracovat osm let.

Válka přinesla společnosti DMG obrovský rozmach a plnění armádních objednávek vozidel a leteckých motorů si roku 1914 vyžádalo vybudování nového výrobního závodu v Sindelfingenu. Produkce plného sortimentu osobních vozidel dobíhala do podzimu 1915, později se omezila na automobily nižších tříd, vyhrazené prakticky jen pro armádu. Po 1 570 osobních vozidlech v roce 1913 následoval pokles na

pouhých 108 kusů (1918). Ustoupila hlavně leteckým a lodním motorům. Na konci války upadající pracovní morálka spolu s vážnými dodávkami materiálu vedla k poklesu produktivity o více než 50 procent. Časová náročnost motoru o 260 koních tak vzrostla na 97 hodin.

Po drtivé porážce císařství se všeobecná hospodářská i společenská mizérie podepsala také na společnosti DMG. Německo přitom do rozpoutání války prožívalo 60 let takřka nepřetržitého hospodářského růstu. O to hlubší je čekal pád. Sídlo Daimler Motoren Gesellschaft se v roce 1922 přestěhovalo do Berlína, kde mělo vedení firmy blíže k vládním zakázkám i bohaté soukromé klientele.

Právě v Berlíně-Marienfelde se rozeběhla doplňková výroba jízdních kol značky Mercedes a závod Untertürkheim se věnoval mimo jiné psacím strojům.

Benz

Druhou větev pozdější společnosti Daimler-Benz tvořil podnik založený rodákem z Karlsruhe Carlem Friedrichem Benzem (1844–1929). Aby to nebylo tak

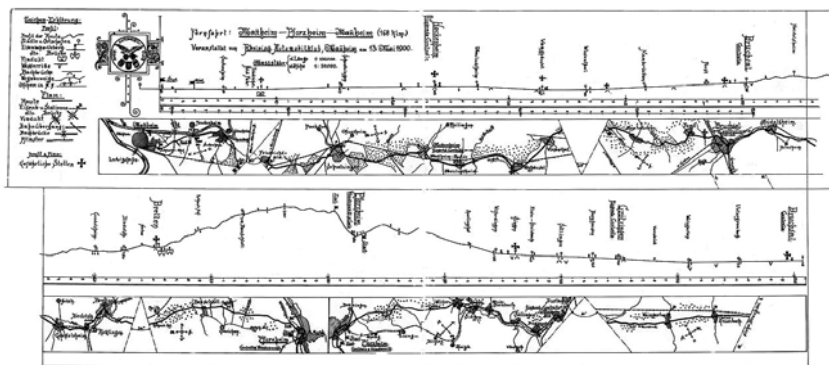
jednoduché: Po příchodu na svět nesl příjmení své matky, tedy Vaillant, protože ta s otcem svého dítěte, strojvedoucím Johannem Georgem Benzem, vstoupila ve svazek manželský až rok po porodu. Otevřená plošina lokomotivy stála Benzova otce život, protože na ní prochladl a zemřel na zápal plic. Matka pak posluhovala studentům techniky v Karlsruhe, aby mohl syn Carl studovat strojařinu.

Později, během pokusů se spalovacími motory a „samohybnými“ tříkolkami, Carla Benze financovala pro změnu jeho nesmírně činná matka, půvabná manželka Bertha. Díky ní mohl v roce 1871 založit slévárnu s mechanickou dílnou, následně přeorientovanou na plynové motory. Společnost Benz & Cie. vznikla roku 1883 po vynálezově rozchodu s původními společníky. Během prvních čtyř měsíců získala objednávky na 800 plynových stacionárních motorů.

Carl Benz se k automobilu dopracoval po osmi letech usilovné práce. První krok měl podobu dvoudobého atmosférického motoru, tedy bez kompresní fáze. Následovala vlastní konstrukce diferenciálu, zapalovací svíčky, spojky, karburátoru,



This is the context behind the traditional legend, according to which Bertha Benz was said to have set out on a secret drive to visit her mother in Pforzheim, without telling her husband. The innovation badly needed to be supported by proof of its reliability and practical usability, but Carl Benz simply could not afford any further conflicts with the police. Due to the contemporary social position of women, who often lacked their own passport and were entered in their husbands' passports as almost legally incapacitated beings, our entrepreneur could use a relative as an excuse and could bet on the apparent charm of his energetic spouse whenever needed.



Třináctihodinovou cestu z Mannheimu do Pforzheimu (104 km) podnikla Bertha Benzová se svými dvěma syny (mapa pochází z roku 1900)

The 13-hour drive from Mannheim to Pforzheim (104 km) Bertha Benz undertook with her two sons (the map was drawn in 1900)



Benz & Co. v roce 1897: Motor a vzorový automobil budou brzy odesláni i do Kopřivnice...
Benz & Co. in 1897: An engine and a car are prepared to be sent also to Kopřivnice...

Everything worked out quite well. The 13-hour drive Bertha undertook with her two sons on a 104-kilometre-long route validated the slogan of the car as “a complete replacement for horse-drawn carriages”.

Like Gottlieb Daimler, Carl Benz was also displaying his products at the Paris World Exposition of 1889. However, the Mannheim-based factory was still getting by on stationary engines. It produced a mere 69 three- and four-wheel automobiles between 1886 and 1893. The victory achieved over the hard-to-crack nut of wheel steering on the front suspended axle translated into the business name for this successful model: the Benz Victoria. Baron Theodor von Liebieg from Liberec, who followed up Bertha's drive by taking an even longer route from Liberec to Reims and back in 1894, was among the first customers. During the next seven years Benz sold already 1,709 petrol-powered cars!

However, sales rapidly dropped at the turn of century, shortly after acquisition of land for a new plant. The reason was that DMG, the competitor, launched cars with a more modern design offered under the resonant name Mercedes. Julius Ganss, a partner of Benz, engaged the Frenchman Mario Barbarou to replace the obsolete coach-type design with a new model line called Parsifal, a response to the Mercedes cars. Barbarou's role in the design got so much media attention that it offended the aging Carl Benz, who then stepped back from company management. His conceit was soon fulfilled: the Parsifals did not meet expectations, Ganss and Barbarou left the company, and the founding father ascended to the top as head of the supervisory board.

The new partners called in Hans Nibel to become the chief designer and in 1905 the company was in the black again. Attention was now focused primarily on cars of higher class or luxury cars.

They were doing well also on the racing tracks. The oldest carmaker in the world gained a reputation all over the world thanks to its record-making Blitzen Benz, used also by the last Emperor Wilhelm II in its civil version.

Benz & Cie. could not satisfy all orders, so it moved production of utility vehicles to its Gaggenau plant. In the original

Britský a irský král
Edvard VII. s německým
císařem Vilémem II. ve
voze Mercedes Simplex
17/22 PS (1904)

Edward VII of Great Britain
and Ireland, and German
Emperor Wilhelm II in
a 17/22-hp Mercedes
Simplex (1904)



chladiče a převodovky s koženými řemeny, transmisemi.

První benzinový automobil, později zvaný Benz Patent Motorwagen Nr. 1, tedy tříkolka s kovovým rámem, spalovacím motorem a elektrickým zapalováním, se ulicemi Mannheimu rozjel v létě 1885. Čtyřdobý jednoválec s ventilovým rozvodem měl podle samotného konstruktéra Benze výkon 2/3 koňské síly, dosahovaný při 250/min. Do dějin se vozidlo zapsalo 29. ledna 1886 prostřednictvím říšského patentu číslo 37435.

Introvertní průkopník, věčně nespokojený s nedokonalostí svých výtvarů, čelil posměchu i nenávisti okolí a jen málokdy uznání. Nicméně v září 1886 se ve Všeobecném věstníku města Mannheimu objevil názor, že „toto vozidlo čeká světlá budoucnost“, protože se prý „může stát nejlevnějším dopravním prostředkem obchodních cestujících, případně též turistů.“

Zato místní policie měla s vynálezcem poněkud napjaté vztahy a vzhledem k veřejnému pohoršení i různým zcela konkrétním komplikacím, která svými zkušenými jízdami v okolí vyvolával, mu přiložila pomyslný nůž na krk.

To zpochybňuje tradovanou legendu, podle níž měla Bertha Benzová na svoji památnou dálkovou jízdu k matce do Pforzheimu vyrazit potají, bez manželo-

va vědomí. Novinka potřebovala důkaz spolehlivosti a praktické použitelnosti jako sůl, jenže sám Carl Benz už si další střet s policií prostě nemohl dovolit. Vzhledem k tehdejšímu společenskému postavení žen, leckde ještě bez vlastního cestovního pasu a zapisovaných do pasu manžela jako skoro nesvéprávná bytost, se pan podnikatel mohl v případě potřeby vymluvit na „osobu blízkou“ a navíc sázet na nesporný šarm své energické choti.

Dobré dílo se podařilo. Třináctihodinová Bertina jízda, podniknutá se dvěma syny na trati dlouhé 104 km, potvrdila platnost reklamního sloganu „Plnohodnotná náhrada za koněspřežné kočáry“.

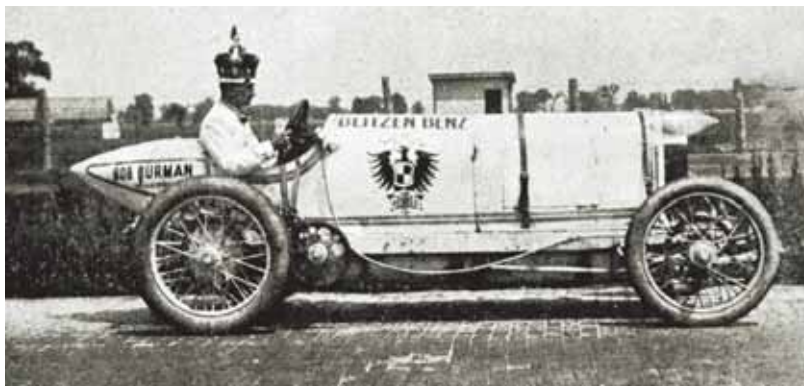
Stejně jako Gottlieb Daimler, také Carl Benz vystavoval na Světové výstavě v Paříži (1889). Nicméně mannheimská továrna stále žila hlavně ze stacionárních motorů. Tří- a čtyřkolových automobilů vyrobila v letech 1886–1893 pouhopouhých 69 kusů. Vítězství nad zapeklitým mechanismem řízení kol přední odpružené nápravy se promítlo do označení obchodně úspěšného modelu Benz Victoria. K prvním zákazníkům patřil liberecký baron Theodor von Liebig, který navázal na Bertinu jízdu ještě mnohem delší cestou z Liberce do Remeše a zpět (1894). Během následujících sedmi let Benz prodal už 1 709 benzinových vozidel!

Jenže na přelomu století, krátce po nákupu pozemků pro výstavbu nové továrny, odbyl prudce klesl. Konkurenční DMG totiž uvedla na trh moderněji řešené automobily, nabízené pod zvukným jménem Mercedes. Benzův společník Julius Ganß angažoval Francouze Maria Barbaroua, aby zastaralé kočárovité konstrukce nahradil novou modelovou řadou Parsifal, odpovědí na vozy Mercedes. Medializace Barbarouova autorství stárnoucího Carla Benze natolik urazila, že se z vedení společnosti stáhl. Jeho ješitnosti se dostalo uspokojení: parsifaly nenaplnily očekávání, Ganß s Barbarouem firmu opustili a otec zakladatel postoupil do čela dozorčí rady.

Noví společníci povolali za hlavního konstruktéra našeho krajana Hanse Nibela a v roce 1905 se podnik opět vrátil k zisku. Pozornost se nyní obrátila především k automobilům vyšší až luxusní kategorie.

Dařilo se jim také na závodních tratích, světový věhlas nejstarší automobilce získal zvláště rekordní Blitzen Benz, v civilní verzi používaný i posledním německým císařem Vilémem II.

Firma Benz & Cie. nestačila plnit objednávky, a tak přesunula produkci užitkových vozidel do závodu Gaggenau. V původním mannheimském provozu



Rychlostní rekord v Indianapolis v květnu 1911 – Bob Burman & Blitzen Benz. Dole: Triumf na Velké ceně Francie na trati u Lyonu v červnu 1914
Record attempt in Indianapolis in May 1911 – Bob Burman & Blitzen Benz. Below: The triumph at French Grand Prix near Lyon in July 1914



Wilhelm Kissel (1885–1942) se zasloužil o fúzi automobilky Benz s firmou DMG
Wilhelm Kissel (1885 to 1942) paved the way for the fusion of Benz & Co. with DMG

Mannheim-based facility the still-popular stationary engines and aircraft applications were made. The new factory in the Waldhof district took over production of passenger cars, with “small” or, to be more precise, two-litre four-cylinders added to the portfolio in 1911.

These cars turned out to be the most profitable production scheme after the lost war. The company sold its fading division of stationary engines in 1922.

One man could shrewdly take advantage of the turbulent economic situation: the financial speculator Jacob Schapiro. He was the biggest car vendor in all Germany, a taxi provider, and a successful player in the stock market. From 1921 on, he managed to penetrate into the supervisory

board of this traditional automaker thanks to his trading skills combined with bartering in which he exchanged the carmaker’s products for products from the Scheber car-body workshops in Berlin and Heilbronn that he owned. After three years (1924) he had acquired the control share of 60% of the company’s stock. What was the secret behind his strategy? He kept on postponing the payments to the maximum possible extent, and through clever valuations arising from high inflation, he paid a fraction of the fair value of the goods he purchased.

He managed to manipulate the competing German automakers DMG, Protos, NAG, NSU, Dixi, and Hansa-Lloyd in a similar way. In the turmoil of hyperinflation and in a time of a dramatic decline in demand, traditional businesses found themselves on the edge of bankruptcy. The former Daimler factory was considered to be, on relative terms, the most stable one, as it was profiting from the benefits of modern selection and relatively efficient production.

The currency stabilization in Germany led to the break-up of Schapiro’s empire. A series of property shifts followed, as a result of which NSU ended up in the hands of Fiat, Dixi was taken over by the Munich-based BMW, and Protos was swallowed by NAG. The president of the board of Benz & Cie., Wilhelm Kissel, decided to rescue the collapsing automaker and negotiated on a merger with the more stable DMG. They had actually already been cooperating to a degree as part of Schapiro’s empire. As of July 1926 the companies merged in a share of 654 : 346 and Daimler-Benz, a joint stock company based in Berlin, later in Stuttgart Untertürkheim, emerged from the transaction. Deutsche Bank, the financial institution on the creditor side, was standing in the background of this transaction. It was at its initiative that the Auto Union corporation was established six years later, bearing the logo with four rings (for the brands Audi, DKW, Horch and Wanderer). It was later taken over by one of the biggest competitors to the Stuttgart-based automaker today, the brand Audi.

The life of Carl Benz ended three years later. The creator of the gasoline-powered automobile passed away at the good old



Posledním automobilem samostatné značky Benz z Mannheimu se roku 1926 stala tato limuzína typu 16/50 PS
The last Benz vehicle to leave the plant in Mannheim in 1926 was a 16/50 hp limousine

vznikaly převážně stále žádané stacionární motory, doplněné o letecké aplikace. Nová továrna ve čtvrti Waldhof převzala produkci osobních automobilů, obohacených v roce 1911 o „malé“, přesněji řečeno zhruba dvoulitrové čtyřválc. Právě ty se po prohrané válce staly relativně nejvýhodnějším výrobním programem. Upadající divizi „stabiláků“ firma v roce 1922 prodala.

Turbulentní hospodářské situace mistrně využil finanční spekulant židovského původu Jacob Schapiro. Byl největším prodejcem automobilů v celém Německu, angažoval se i v taxislužbě a úspěšně „hrál“ na burze. Od roku 1921 se mu obratnými transakcemi v kombinaci s barterovými obchody, při nichž byly automobily Benz směňovány mimo jiné za výrobky jím vlastněné karosárny Schebera s továrnami v Berlíně a Heilbronnu, podařilo proniknout do dozorčí rady tradiční automobilky. Po třech letech (1924) dosáhl kontrolního podílu 60 % akcií společnosti. V principu šlo o to, že maximálním oddalováním vlastního plnění a „šikovným“ oceněním nakonec dí-

ky vysoké inflaci uhradil zlomek skutečné hodnoty získaného zboží.

Podobným způsobem dokázal manipulovat konkurenčními německými automobilkami DMG, Protos, NAG, NSU, Dixi i Hansa-Lloyd. Ve víru hyperinflace a za dramatického propadu poptávky se tradiční podniky ocitly na pokraji bankrotu. Za relativně nejstabilnější byla považována bývalá Daimlerova továrna, těžící z výhod moderního sortimentu a poměrně efektivní výroby.

Měnová stabilizace v Německu vedla k rozpadu Schapirova impéria. Následovala řada majetkových přesunů, v jejichž důsledku skončilo NSU v rukách Fiatu, Dixi bylo převzato mnichovským BMW a Protos pohlcen firmou NAG. Předseda představenstva Benz & Cie. Wilhelm Kissel se rozhodl zachránit kolabující automobilku jednáním o fúzi s přece jen stabilnější DMG. Ostatně v rámci Schapirova impéria spolu už částečně spolupracovaly. K 1. červenci 1926 firmy splynuly v poměru 654 : 346 v akciovou společnost Daimler-Benz se sídlem v Berlíně, později Stuttgartu-Untertürkheimu. V pozadí

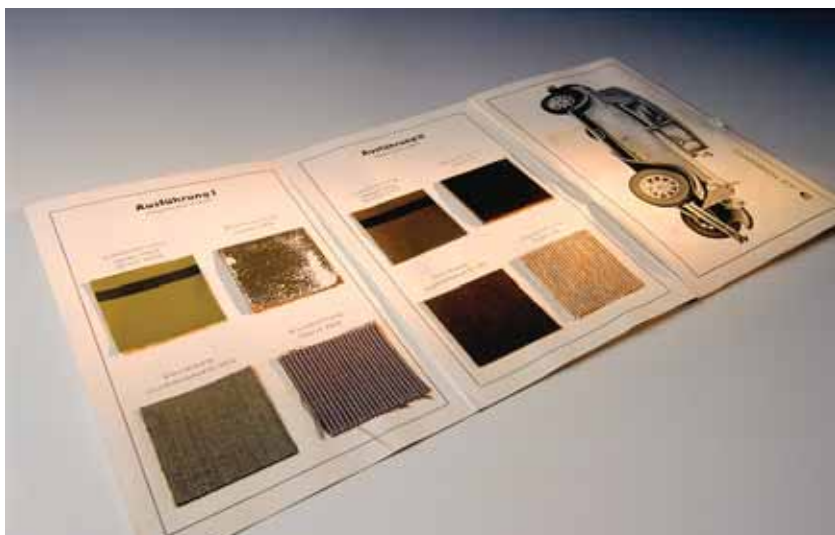
transakce přitom stála věřitelská finanční instituce, Deutsche Bank. Ostatně z její iniciativy došlo o šest let později k ustavení koncernu Auto Union, nesoucího logo se čtyřmi kruhy. Ty reprezentovaly značky Audi, DKW, Horch a Wanderer. Později je převzal jeden ze současných hlavních konkurentů Stuttgartských, značka Audi.

Život Carla Benze se završil o tři léta později. Tvůrce benzinového automobilu odešel v pozhnaném věku 84 let, jeho žena Bertha zemřela dva dny po svých pětadevadesátých narozeninách.

Mimochodem Schapirův židovský původ a rodiště v Oděse propagandisticky náležitě využili nacisté. Obratný spekulant se v roce 1938, ještě před neblaze proslulou Křišťálovou nocí, zachránil útekem do USA, kde o čtyři léta později zemřel.

Daimler-Benz

Hospodářské turbulence první poloviny 20. let měly zajímavý vedlejší účinek. Znehodnocení peněz a tradičních vkladů i rozvrat ve financování prostřednictvím úvěrů či upisováním nových akcií vedl k všeobec-



Příklad vzorníku používaného dealery značky Mercedes-Benz ve 20. letech
A specimen of a sampler, used by the Mercedes-Benz – dealers in the 1920s



Zaměřeno na dámskou klientelu: reklamní motiv „Hvězda Vaší touhy“ (1929)

Winning women customers: the advertising motif “The star of your desire” (1929)

age of 84 and his wife Bertha died two days after her 95th birthday.

Schapiro's Jewish origin and place of birth in Odessa would later be used for Nazi propaganda. This skillful speculator saved his life in 1938, before the ill-famed Kristallnacht, by fleeing to the United States, where he died four years later.

Daimler-Benz

The economic turbulences of the first half of the 20th century had an interesting side effect. The devaluation of money and traditional deposits and the disruption of funding through loans and subscription of new stocks and shares led to a general movement away to “permanent values”. A number of businesses that had, relatively recently, started to do business in the automotive industry now went bankrupt and their machine equipment and qualified staff could be hired inexpensively. From 1926, the more stable companies such as DMG, Benz & Cie., and Daimler-Benz were making significant investments in their production technologies. These were the times when, as Rudolf Caracciola once recounted, a dealer could sell a car in the morning and, if he made the mistake of making the transaction in marks and not dollars, the manufacturer could purchase nothing more than, say, a generator at the moment of delivery.

American hegemony

The crushing pressure of American competitors was also contributing to the updating of production systems, the introduction of assembly lines, and rationalization. After the war, many used cars which had been brought over with General Pershing were left in Germany and were not worth the cost of transport back overseas. These are mentioned in Erich Maria Remarque's novel *Three Comrades*. The comfortable, cheap-to-buy, but expensive-to-run “gas-guzzling” Cadillacs, Dodges, and Fords totally disrupted the market that was then enjoying rapid growth.

While 100,000 motor vehicles were driving on German roads in 1923, this number doubled within three years, and when the worldwide Great Depression broke out in 1929, the statistics showed

němu útěku k „trvalým hodnotám“. Řada podniků, které se poměrně nedávno začaly angažovat v perspektivní automobilové branži, nyní zbankrotovala a jejich strojní vybavení i kvalifikovaný personál byly levně k mání. Stabilnější tradiční společnosti jako právě DMG, Benz & Cie. a od roku 1926 Daimler-Benz tehdy významně investovaly do výrobních technologií. Byla to doba, kdy – jak vzpomínal Rudolf Caracciola – jste ráno prodali automobil, a pokud byla transakce neprozřetelně uzavřena místo dolarů v markách, v okamžiku dodání už výrobce za tržbu pořídil nanejvýš pouhé dynamo.

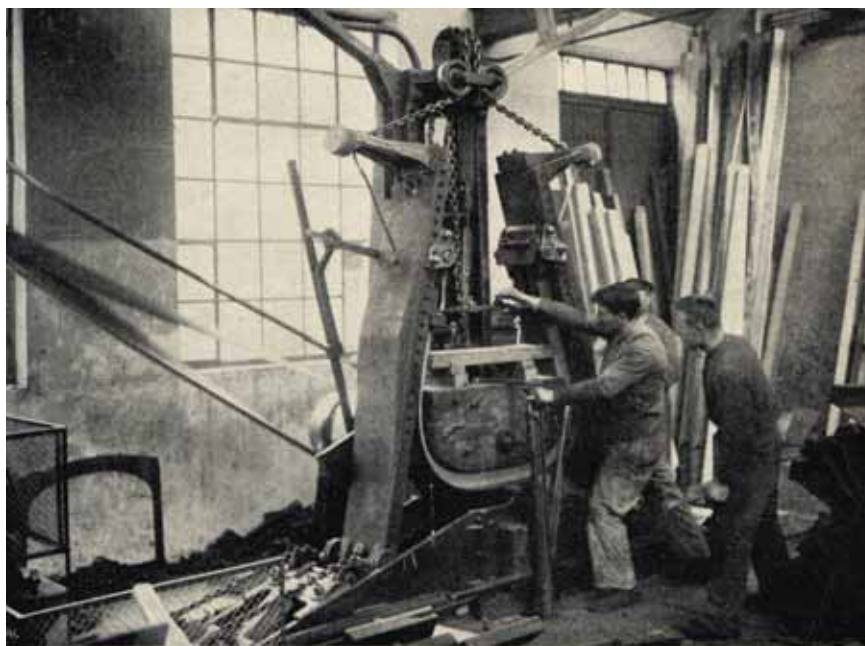
Americký hegemon

K zásadní modernizaci výrobní technologie, zavádění pásové výroby, standardizace a racionalizace navíc nutil také drtivý tlak americké konkurence. Po válce zůstala v Německu řada ojetých vozidel z USA, která se armádě pod velením generála Pershinga nevyplatilo odvézt zpět přes oceán. Vzpomeňme na populární Remarqueův román *Tři kamarádi*.

Komfortní, v pořízení levné, byť v provozu drahé „žízňivé“ cadillaky, dodge či fordky zcela rozvrátily trh. Ten přitom významně rostl. Zatímco v roce 1923 brázdilo německé silnice asi 100 000 motorových vozidel, o tři léta později šlo již o dvojnásobný počet a v okamžiku vypuknutí světové hospodářské krize (1929) statistika vykazovala asi 420 000 vozidel. Jenže zároveň dramaticky stoupal podíl zahraničních automobilů, převážně (až 80 %) amerických a jen v podružné míře francouzských, anglických či italských značek: z přibližně 12 % (1924) přes čtvrtinový podíl roku 1926 až po takřka 40 % (1929).

Americké továrny prakticky beze zbytku ovládly kategorii od 2 do 3,5 litru zdvihového objemu a německé koncerny včetně Daimler-Benzu tento segment rychle vyklízely. Loga Mercedes-Benz, Maybach, Horch, Röhr či NAG se objevovala spíše na chladičích luxusních vozidel nejvyšší třídy. Apely typu „Kupujte německé zboží!“ hrály roli jen u těch motoristů, kteří cenu automobilu v podstatě neřešili.

Není proto náhodou, že stěžejní roli ve stuttgartské nabídce sehrály impozantní kompresorové modely. Jenže třeba slav-



Výroba karoserií před 100 lety: ohýbání dřeva na kostru pobitou plechem
The car body manufacturing 100 years ago: the wood bending for the basic structure

ných S – SSKL vzniklo celkem pouhých 374 kusů. Porscheho dvoulitr „Stuttgart“ nenaplnil očekávání. Pokud jde o šéfkonstruktéra, management volal po „méně geniálním, zato úspornějším, spolehlivějším a názorům svých kolegů přístupnějším konstruktérovi“, než byl rodák z Vratislavic. Nastala éra praktičtějšího Hanse Nibela od Šumperka. K jeho prvním úkolům patřilo dotažení vývoje a racionalizace produkce řady „Stuttgart“. Novou vlajkovou lodí se stal „Velký Mercedes“ typu 770 z Untertürkheimu, zatímco starší osmiválec „Nürburg“ vyjžděly z Mannheimu.

Neodpustíme si několik suchých statistických údajů: v roce 1903 vyprodukovala společnost DMG 232 automobilů, logo Benz jich neslo 172 a právě začínající Ford ve stejné době poslal k zákazníkům 1708 vozidel. V roce 1913 byl poměr již 1567 / 2673 / 248 307 ks a roku 1925 dokonce 1406 / 2260 / 1 587 821, o produkci dalších amerických gigantů nemluvě. Co dodat?

V kategorii do dvou litrů se Daimler-Benz prakticky neangažoval a kromě domácího hegemonu Opelu, v roce 1928 převzatého americkým koncernem General Motors, vstupovaly do hry úsporná vozítka typu Dixi, pozdější základ

automobilové výroby značky BMW prostřednictvím jejího závodu v Eisenachu. Největší úpadek stihl dnes už zapomenutou společnost Brennabor, v polovině 20. let ještě největší německou automobilku – a v roce 1933 beznadějně krachující podnik.

Ostatně nástup hospodářské krize obrátil branži vzhůru nohama: z 84 000 německých osobních automobilů (1928) se výroba během čtyř let propadla na 35 000 jednotek. Daimler-Benz na tom byl ještě hůře, protože propad odbytu v jím neobsazené kategorii do 1,5 litru činil „pouze“ 40 % a zákazníci mohli usednout do nenáročných dvoudobých dvouválců DKW. Ovšem tří- a vícelitrové motory zvolilo o 85 % zákazníků méně! Nepomohl ani fakt, že Stuttgartští těsně před krizí uvedli na trh svůj první řadový osmiválec. Není tedy divu, že na podzim 1931 nabídku urychleně doplnil relativně kompaktní Mercedes-Benz 170 s nezávislým zavěšením všech kol. Ovšem teprve jeho nástupce 170 V (1936) byl konstruován s ohledem na požadavky skutečně velkosériové výroby.

Tým techniků pod vedením Hanse Nibela na nástup krize reagoval také vývojem vozů zcela nové koncepce s motorem

about 420,000 vehicles. What was rising dramatically, however, was the share of foreign cars, mostly American (80%) with some French, English and Italian brands as well. Their share grew from approximately 12% in 1924 to 25% in 1926 and then almost 40% in 1929.

American factories had a complete grip on the class from 2.0 to 3.5-litre capacity and German corporations, including Daimler-Benz, were quickly losing ground in this segment. The logos of Mercedes-Benz, Maybach, Horch, Röhr, and NAG were to be found rather on the grills of top-of-the-line luxury vehicles. Appeals to “Buy German!” proved effective only with motorists who did not care about the price.

It is therefore no coincidence that impressive compressor models played the key role in the product range from Stuttgart. If we take the famous S – SSKL class, a mere 374 units were produced. Porsche’s two-litre “Stuttgart” was at the very beginning an absolute flop and had to be redesigned by Hans Nibel. As for the chief designer, the board was calling for a “less ingenious, but more economically-aware and reliable designer who can better listen to his colleagues’ opinions” rather than the Bratislavice native. The era of the more practical Hans Nibel of Olšany set in. The completion of development and rationalization of the “Stuttgart” line was among his first tasks. The “Grosser Mercedes” type 770 from Untertürkheim became the new flagship, while the older eight-cylinder “Nuremberg” was coming off the assembly line in Mannheim.

We cannot help mentioning some plain statistics: in 1903 DMG made 232 automobiles, 172 automobiles bore the Benz logo, and the “startup” Ford shipped 1708 vehicles to its customers. In 1913 the share was already 1,567/2,673/248,307 units and in by 1925 even 1,406/2,260/1,587,821 units, not to mention the production of the other American giants. What could one say?

In the two-litre class Daimler-Benz didn’t have any presence at all. Besides the domestic hegemon Opel, taken over in 1928 by the American corporation General Motors, small economical cars were joining the game. Dixi is one such type which broke

ground for the BMW brand through its plant in Eisenach. Brennabor, today already forgotten, was the brand which saw the biggest decline. Being the largest German carmaker in the mid 1920s, it was a hopeless, bankrupt enterprise in 1933.

The onset of the Great Depression turned the car industry upside down: from 84,000 passenger cars in 1928, production shrank to 35,000 units within only four years. Daimler-Benz was suffering even more, because the drop in sales in the category up to 1.5 litres – the one where it was not so well established – was only 40% and customers could use the undemanding DKW two-stroke two-cylinder engines. It is astonishing that engines of three-litre size and larger were chosen by 85% fewer customers! Not even the fact that the Stuttgarters had launched their first inline eight-cylinder before the Depression helped. No wonder that the relatively compact Mercedes-Benz 170 with independent suspension on all wheels extended the company’s range in the autumn of 1931. However, it was only its successor 170 V (1936) that was designed for truly high-volume production.

The team of engineers, led by Hans Nibel, responded to the emerging crisis by developing a brand-new concept with the engine in the back of the car. This compact drive unit saved material and simplified the assembly. On top of that, unlike the “everything-in-front” concept, it could do without expensive homokinetic joints on the drive shafts. Air cooling was foreseen at the beginning, but it never went into series production.

While in the last pre-Depression year of 1928 Daimler-Benz had employed 14,281 people, by the end of 1932 it had only 9,148 employees and was considered to be the third largest German carmaker, second only to Opel and the newly-established Auto Union corporation. The declining sales forced Daimler-Benz to close its plant in Sindelfingen, though this plant could be reopened and even significantly expanded thanks to the booming economy during the Nazi era that followed.

Besides pressure for assembly and production rationalization, the Depression had another positive effect: it in fact forced the American competitors out of

the market, with their market share declining to only 9% in 1933. And this was not a matter of quality! Protective customs measures went hand in hand with import quotas. Furthermore, Americans managed to establish large assembly plants which they later turned into manufacturing facilities on German territory, not to mention the development of Europe-compliant models.

Brownshirt prosperity

Daimler-Benz enjoyed – like many other industrial enterprises – extraordinary expansion during the Nazi dictatorship, i.e. starting with the appointment of Adolf Hitler as the Chancellor of the German Reich on January 30, 1933. We therefore consider it important to classify this historical development as an *intermezzo* with regard to the relationship between the dictator and one of the most horrible criminals in human history, and Benz and Mercedes-Benz cars.

Intermezzo: Car enthusiast AH

Jakob Werlin, who had been a minor dealer, played the key role in the development of Daimler-Benz under the swastika. He ran its Benz & Cie. dealership in Munich at Schellingstraße 39, that is, in the same house where the main newspaper *Völkischer Beobachter* of the Nazi party was based. Born in the Austrian town of Andritz, Werlin had belonged to the narrow circle of Hitler’s friends long before Hitler rose to Chancellor of the German Reich.

Following the failed Munich putsch, Hitler ended up imprisoned in the Landsberg fortress. This is where he wrote, among other things, *Mein Kampf*, the “Bible of Nazism”. Werlin visited Hitler in Landsberg on September 12, 1924 and on the next day Hitler sent him a highly respectful letter about the purchase of a new Benz car. He was to fund the distribution from royalty fees from *Mein Kampf*:

Dear Mr. Werlin!

Pondering on today’s debate, I kindly ask you, dear Mr. Werlin, whether you could engage yourself in this matter in two directions. I came to believe that the type 11/40 would

vzadu. Kompaktní pohonná jednotka znamenala úsporu materiálu, zjednodušení konstrukce – a navíc se na rozdíl od koncepce „vše vpředu“ obešla bez tehdy dosti drahých homokinetických kloubů hnacích hřídelů. Původně se počítalo s chlazením vzduchem, které však do sériové výroby nepostoupilo.

Zatímco v posledním předkrizovém roce 1928 zaměstnával Daimler-Benz 14 281 osob, ke konci roku 1932 už měl pouze 9 148 zaměstnanců a platil za třetí největší německou automobilku po Opel a nově ustaveném koncernu Auto Union. Propad odbytu si vynutil uzavření továrny v Sindelfingenu, díky konjunktuře následující nacistické éry opět otevřeného a podstatně rozšiřovaného.

Krise přinesla kromě tlaku na racionální konstrukci i výrobu ještě jedno pozitivum: z trhu prakticky vytlačila americkou konkurenci, jejíž podíl prudce klesal až na 9 % (1933). Nešlo o otázku kvality! Svou roli sehrála ochránářská celní opatření ručky v ruce s dovozními kvótami. Navíc se Američanům podařilo etablovat na území Německa velké montážní a později výrobní závody, nemluvě o vývoji evropsky pojatých modelů.

Hnědá prosperita

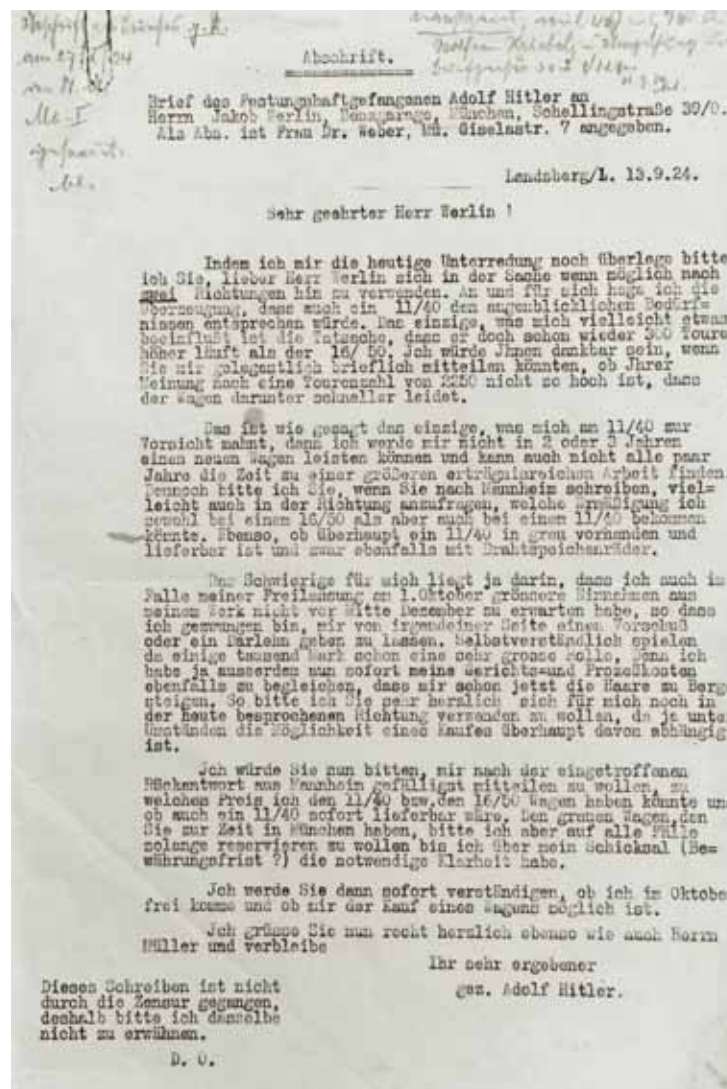
Mimořádný rozmach zažila společnost Daimler-Benz, ostatně podobně jako řada dalších průmyslových podniků, v období nacistické diktatury – tedy počínaje jmenováním Adolfa Hitlera říšským kancléřem 30. ledna 1933. Považujeme proto za důležité zařadit na tomto místě do historického přehledu vývoje firmy intermezzo, týkající se vztahu diktátora a jednoho z největších zločinců dějin lidstva k automobilům Benz a Mercedes-Benz.

Intermezzo: Automobilista AH

Klíčovou roli v rozvoji společnosti Daimler-Benz pod vládou hákového kříže sehrál původně vcelku nevýznamný dealer Jakob Werlin. Ten své zastoupení Benz & Cie. provozoval na mnichovské adrese Schellingstraße 39, tedy ve stejném domě, kde sídlil hlavní tiskový orgán nacistické strany „Völkischer Beobachter“.

Dopis Adolfa Hitlera z vězení v Landsbergu, věnovaný tématu automobilů Benz

The letter by Adolf Hitler from the Landsberg prison, concerning the new Benz models



Werlin patřil k úzkému okruhu Hitlerových známých dávno před tím, než rodák z rakouského pohraničního městečka Braunau am Inn vstoupil hlavním vchodem do říšského kancléřství.

Po neúspěšném pokusu o mnichovský puč skončil Hitler ve fešáckém kriminále v pevnosti Landsberg. Mimo jiné tu sepsal „bibli nacismu“, program budoucí expanze „Mein Kampf“. Werlin jej v Landsbergu navštívil 12. září 1924 a hned následujícího dne mu Hitler zaslal nesmírně uctivě formulovaný dopis, týkající se nákupu nového automobilu značky Benz. Prodej hodlal financovat z autorových tantiém za již zmíněný programový spis „Mein Kampf“:

„Vážený pane Werline!

Jak tak přemýšlím o dnešní debatě, prosím Vás, milý pane Werline, zda byste se ve věci angažoval ve dvou směrech. Dospěl jsem k přesvědčení, že by mým momentálním požadavkům odpovídal typ 11/40. Jediné, co mě snad poněkud zneklidňuje, je skutečnost, že přece jen dosahuje o 300 otáček více než 16/50. Byl bych vám vděčný, pokud byste mi mohl příležitostně písemně sdělit, zda podle Vašeho názoru není 2 250 otáček příliš mnoho, zda se jimi vůz rychleji neopotřebovává.

To je – jak už bylo řečeno – jediné, co mě na 11/40 znepokojuje, protože si v následujících 2 až 3 letech nebudu moci dovolit nový vůz a také nenajdu každých pár let čas



Před branou vězení už na propuštěného Hitlera čekal vůz Benz (20. prosinec 1924)
Upon Hitler's release on December 20, 1924 a Benz car stood waiting at the gate

meet my current needs. The only thing which makes me somewhat nervous is the fact that it reaches 300 rpm more than the 16/50. I would be very grateful if you could tell me on some other occasion whether you believe that 2250 rpm is not too much, whether the car does not suffer faster wear as a result.

As already said, this is the only thing which worries me about the 11/40, because I will not be able to afford a new car within the next two to three years and I will also not always find time after some years for major repair. Therefore, I kindly ask you to raise a question in this regard, possibly when you write to Mannheim, on what discount I could get on the 16/50 and also on the 11/40. Also, I would like to ask if the 11/40 is available in gray and with wire wheels.

My problem is even if I am released on October 1, I cannot expect a higher income from my work before mid-December, so I am forced to obtain a deposit via a loan from elsewhere. Several thousand marks makes a big difference, of course. I also need to pay the cost of the legal proceedings, which I am already terrified of. This is why I am warmly asking you if you could stand up for me also in this respect, because the actual purchase is dependent on it under the given circumstances. ... Anyway, please reserve the gray car you currently have in Munich for me until my fate has been clarified.

I will inform you then whether I am going to be released in October and whether I can afford to buy a car. ... Signed, your entirely devoted Adolf Hitler

Upon Hitler's release from the fortress on December 20, 1924 a Benz car, whose driver was future senior Nazi official Julius Schreck, stood waiting for Hitler at the gate. Hitler's first driver had been one Emil Maurice in 1921, a man with alleged Jewish origins. He was replaced by Schreck who, thanks to his close resemblance to Hitler, was said to be initially used as the Führer's body double. Later he joined the Sturmabteilung and the SS, and in May 1936 he allegedly died of meningitis. SS officer Erich Kempka took his place behind the steering wheel and served until the Führer's death. It was Erich Kempka who allegedly poured petrol onto the dead bodies of Adolf Hitler and Eva Braun and set them on fire, so that they would not fall into the hands of the Soviet conquerors of Berlin. Or was this a false trail, making identification of remains difficult?

Hitler did not hold a driving license and, according to some claims, he would frantically grip the handles at speeds over 60 km/h.

His friendship with Werlin grew stronger. Thanks to contacts with prominent entrepreneurs who were funding the

development of the anti-communist and anti-union movement, new representative cars were provided for Hitler for the future. A stunning career was lying ahead for Werlin: he joined the NSDAP and SS units (1932). Two years later he became a member of the Daimler-Benz board and in January 1942 he was appointed the "Führer's Personal Inspector-General for Motoring". Hitler's compatriot from the Austrian region of Styria had completed his apprenticeship at the local carmaker Puch. He headed its Budapest office and moved to the Hansa-Lloyd brand after World War I. In 1921 he settled down in Munich. After the Nazis had seized power, he presided over a company coordinating the exports of German carmakers and collaborated with Ferdinand Porsche later in the realization of the "KdF" popular car project. However, he did not obtain this order for his "home" company Daimler-Benz.

Werlin wrote the following in 1936 on Hitler's beginnings as a motorist: "The Führer's first car was a Selve, with a boat-shaped body with a recessed folding roof. ... Benz 10/30 and 16/50 PS cars followed." Hitler supposedly purchased the latter on October 18, 1923 at the time of hyperinflation when money had no value. Werlin wrote, "I seldom saw the Führer so happy as when we were delivering a car to him." Following the failed putsch in 1923, the Benz 16/50 PS was confiscated despite Werlin's efforts. Then Hitler went to prison as mentioned above.

Werlin was not doing badly at all. Soon after the end of World War II, he set up Mercedes-Benz dealerships in Traunstein and Rosenheim and they have been in business ever since. He died twenty years later.

As already stated, future supplies of new, luxury Benz cars and later Mercedes-Benz cars for a merely symbolic price and under generous back-buy conditions were already a matter of fact when Hitler was released from prison. He went through many cars bearing the three-pointed star during his twelve years in power. Let us look back at least some of them.

At the beginning of the 1930s, Hitler was often seen in a Nürburg 460 phaeton and the same license plate IIA-22006 was used on a Nürburg 500. Hitler was driven

na nějakou větší náročnější opravu. Proto Vás prosím, budete-li psát do Mannheimu, snad i o dotaz v tom směru, jakou slevu bych mohl dostat v případě 16/50 ale také 11/40. Navíc, je-li 11/40 vůbec k dostání v šedé barvě a s drátovými koly.

Má potíž spočívá v tom, že ani v případě propuštění 1. října nemohu očekávat větší příjmy ze své práce před polovinou prosince, takže jsem donucen získat od někud zálohu nebo půjčku. Několik tisíc marek tak pochopitelně hraje velmi velkou roli. Navíc musím uhradit také náklady trestního řízení, z čehož mi už teď vstávají vlasy na hlavě. Proto Vás velmi srdečně prosím, zda byste se za mě mohl zasadit také ve dnes zmíněném směru, protože je na tom za daných okolností závislá samotná možnost koupě (...) Šedý vůz, který máte momentálně v Mnichově, bych každopádně prosil zarezervovat, než se vyjasní můj osud. Poté Vás ihned uvědomím, zda budu v říjnu propuštěn a zda si budu moci dovolit koupit automobil. (...)

Vám zcela oddaný Adolf Hitler“

Po propuštění z pevnosti 20. prosince 1924 už Hitlera před její branou očekával vůz Benz s řidičem a pozdějším hlavním adjutantem Juliem Schreckem. Ovšem vůbec prvním Hitlerovým řidičem se v roce 1921 stal jistý Emil Maurice, údajně muž s židovskými předky. Nahradil jej Schreck, pro vnější podobu s Hitlerem zpočátku prý dokonce nasazovaný jako politikův dvojník. Později vstoupil do SA i SS a v květnu 1936 měl zemřít na infekční onemocnění. Na jeho místo za volantem nastoupil důstojník SS Erich Kempka, který sloužil až do vůdcovy smrti a byl to on, kdo v zahradě Říšského kancléřství polil údajné mrtvoly Adolfa Hitlera i Evy Braunové v kráteru po sovětském granátu benzinem z kanystru a zapálil je, aby nepadly do rukou dobyvatelům Berlína. Nebo snad šlo o falešnou stopu, znesnadnění identifikace ostatků?

Hitler sám ani neměl řidičský průkaz a podle některých svědectví se při rychlostech nad 60 km/h ve voze křečovitě držel madel.

Přátelství s Werlinem se dále utužovalo. Díky kontaktům na velkopřemyslníky, financující rozvoj antikomunistického a protiodborářského hnutí, měl



Zleva: Jakob Werlin s AH a Stříbrným šípem W 25 na Berlínském autosalonu
Jakob Werlin (left) with AH and the Silver Arrow car W 25 at the Berlin Motor Show

Hitler o reprezentativní nové vozy do budoucna postaráno. Werlina čekala oslnivá kariéra: vstoupil do partaje NSDAP i jednotek SS (1932). O dvě léta později se stal členem představenstva Daimler-Benz a v lednu 1942 byl jmenován „Osobním Vůdcovým generálním inspektorem pro motorismus“. Hitlerův krajan, pocházející z rakouského Štýrska, se vyučil v tamní automobilce Puch. Vedl její zastoupení v Budapešti, po první světové válce přešel ke značce Hansa-Lloyd a v roce 1921 se usadil v již zmíněném Mnichově. Od nacistického uchopení moci předsedal představenstvu společnosti koordinující export německých automobilů a později úzce spolupracoval s Ferdinandem Porsche na uskutečnění projektu lidového vozu KdF. Nicméně nezajistil tuto zakázku své „domovské“ firmě Daimler-Benz.

O Hitlerově motoristických počátcích napsal Werlin v roce 1936 následující: „Prvním Vůdcovým automobilem byl vůz Selve, nesoucí člunovitou karoserii se zapuštěnou skládací střechou (...) Po něm následovaly stroje Benz 10/30 a 16/50 PS.“ Druhý z nich si měl Hitler koupit 18. října 1923, v době inflace. Peníze tehdy neměly cenu. Werlin napsal: „Málokdy jsem spatřil Vůdce tak šťastného, jako když jsem

mu předával automobil“. Po nezdařeném puči z listopadu 1923 byl Benz 16/50 PS přes Werlinovu snahu konfiskován. Následovala úvodem zmíněná návštěva v kriminále...

Werlin vůbec nedopadl zle. Brzy po skončení druhé světové války založil zastoupení Mercedes-Benz v Traunsteinu a Rosenheimu, která ostatně fungují dodnes. Zemřel dvacet let poté.

Jak už bylo uvedeno, Hitler měl o příslun stále nových luxusních automobilů značky Benz a později Mercedes-Benz za symbolickou cenu a na velkorysý protiúčet postaráno již po svém propuštění z vězení. Během dvanácti let u moci vystřídal celou řadu vozidel s třícípou hvězdou ve znaku. Připomeňme alespoň nejdůležitější z nich.

Počátkem 30. let býval vídán především ve faetonu Nürburg 460, stejná registrační značka IIA-22006 se uplatnila též na Nürburgu 500. Tím Hitlera vozili v letech 1935 a 1936, v období letní berlínské olympiády. Zdá se, že identické auto posloužilo ještě o sedm let později při Mussoliniho návštěvě u Hitlera po nezdařeném pokusu o atentát. Je známa také fotografie faetonu/toureru typu 380, darovaného vůdci 20. dubna 1934 ke 45. narozeninám.



Jeden z nejméně tří „Velkých Mercedesů“ typu 770, používaných říšským kancléřstvím
One of at least three “Great Mercedes” type 770, used by the Reichschancellor



Po skončení války byla řada prominentních vozidel převezena do USA
After the war, some of the prominent cars were brought to the US

around in this model in 1935 and 1936 during the Berlin Olympics. It seems that an identical car served him seven years later during Mussolini's visit to Hitler after the failed attack on the German leader. A photo exists of a phaeton/tourer of type 380, given to the Führer as a gift on April 20, 1934 for his 45th birthday.

What played a special role were “Grosser Mercedes” cars of type 770 (W 07), which Hitler began using immediately upon seizing power. At first these were almost exclusively open models for shows. The last model that Werlin ordered for Hitler's 50th birthday (April 20, 1939) was probably one whose power was al-

legedly raised to 400 horsepower. Tires with 20 chambers made it possible to continue driving even after a bullet hit the tire and the 40-millimetre-thick window glass protected passengers from external threats. An electromagnetic circuit worked as the central lock and the car's supposed unassailability rested upon steel armoring with manganese alloys with a material thickness of 18 mm. The high weight of the car was compensated for by components made of aluminum alloys. The position of Hitler's seat and leg rests was 130 millimeters higher, so that the crowds could see him well. A similar setup is known from the “Popemobiles”. The dictator also had at least three closed cars of type 770, with a weight of 3,600, 4,100, and 4,780 kg respectively depending on the armoring.

In 1936 the company supplied Hitler with an experimental type W 24 with a 5.4-litre engine, with rounded window glass on the front doors and with an open body sitting on an extended wheel base. Hitler used this until at least 1938.

As he was demonstratively occupying new territories, including Austria and the so-called Sudetenland in March and October 1938, a three-axle eight-cylinder G4 found use, suitable only for light off-road tracks due to its hefty weight. Hitler was still using this open monster with an inline eight-cylinder engine of type 540 K during the first phases of the war on the Eastern and Western fronts.

Later he almost exclusively used type 770 cars (W 150) which he was also using as gifts and shows of loyalty. These cars therefore headed for the Romanian Marshal Antonescu, the Italian duce Mussolini, the Spanish generalissimo Franco, and the Czech protectorate's “state president” Hácha.

One also went to the Finnish marshal and hero Mannerheim, recognized today for standing up to the Nazis during their joint alliance against the Soviets on the matter of Finnish Jews. Some Jews then paid a major portion of the cost of the marshal's funeral out of gratitude when the official Finnish representation was afraid to provoke the mighty USSR even if its participation was merely a formality.

Zvláštní roli sehrály „Velké Mercedesy“ typu 770 (W 07), používané Hitlerem hned od uchopení moci. Zpočátku se jednalo prakticky jen o otevřené přehlídkové verze. Jedno z posledních provedení, které Werlin objednal k Hitlerovým 50. narozeninám (20. dubna 1939), disponovalo motorem o výkonu zvýšeném údajně na 400 koní. Pneumatiky o dvaceti komorách umožňovaly pokračování v jízdě i po průstřelu a před útočníky posádku chránila také 40 mm silná okenní skla. Centrální zamykání měl na starost elektromagnetický okruh, „nedobytnost“ vozidla se opírala o pancéře z oceli výrazně legované manganem při tloušťce materiálu 18 mm, přičemž vysokou hmotnost částečně kompenzovaly komponenty ze slitin hliníku. Poloha Hitlerova sedadla stejně jako opěrek pro nohy byla zvýšena o 130 mm, aby si jej davy mohly dobře prohlédnout. Podobné řešení je známé například z „papamobilů“. Diktátor měl k dispozici také nejméně tři uzavřené vozy typu 770, v závislosti na pancéřování vážící 3 600, 4 100, respektive 4 780 kg.

V roce 1936 mu továrna dodala experimentální typ W 24 s motorem 5,4l, zaoblenými okenními skly předních dveří a otevřenou karoserií na prodlouženém rozvoru. Hitler jej používal přinejmenším do roku 1938.

Při triumfálním obsazování nových území včetně Rakouska či takzvaných Sudet v březnu, respektive říjnu 1938 se pro změnu uplatnil třinápravový osmiválec G 4, vzhledem ke své značné hmotnosti vhodný nanejvýš do lehčího terénu. Hitler tento otevřený kolos s řadovým osmiválcem z typu 540 K používal ještě v prvních fázích války, a to na východní i západní frontě.

Později usedal takřka výhradně do automobilů typu 770 (W 150), které navíc posloužily jako dary na důkaz přízně. Zamířily například k rumunskému maršálu Antoneskovi, italskému ducemu Mussolinimu, španělskému generalissimu Frankovi, protektorátnímu „státnímu prezidentu“ Háchovi či finskému maršálu a dodnes uznávanému národnímu hrdinovi Mannerheimovi, který se nacistům při společném boji proti Sovětům zásadně postavil například v otázce finských

Židů. Ti pak z vděčnosti po válce uhradili valnou část nákladů na maršálův pohřeb, když se oficiální reprezentace Finska bála být jen svou formální účastí provokovat mocný SSSR.

Mimochodem před odesláním vozu na místo určení si Hitler nechal budoucí Mannerheimův „Grosser Mercedes“ přistavit do „Vlčího doupěte“ (Wolfschanze) v Rastenburgu, osobně si jej prohlédl a teprve poté s ním svého osobního řidiče Ericha Kempka poslal do Finska.



Užitková vozidla sehrála klíčovou roli v expanzi značky během 30. let
Utility vehicles have played a major role in the brand's expansion of the 1930s

Ale vraťme se od hnědého diktátora k dynamickému rozvoji společnosti Daimler-Benz v letech 1933–1945, který s nacistickou érou do značné míry souvisel. Nacistické snahy o autarkii (hospodářskou soběstačnost), zahájení velkorysého programu veřejných prací a hlavně celkové militarizace národního hospodářství dosáhly bezprecedentních rozměrů i díky nesmírně drzému způsobu financování. Obratnými měnovými manipulacemi, čerpáním obrovských zahraničních