

Konec „volné“ formule

1928-1949

Tato dvě období přinesla do motoristického sportu další změny a mnoho novinek. Jednou z nich byla první žena za volantem závodní bugatky Češka Eliška Junková. Pro Čechy byl důležitou událostí i první závod formátu Grand Prix na území Československa. Opět došlo ke změnám soutěžních pravidel, po válce vznikla organizace FIA (Mezinárodní automobilová federace) a poprvé zazněl název formule 1. I přes snahu o snížení rychlosti závodních vozů stavěly jednotlivé značky stále rychlejší auta. Významnou roli při vývoji vozů začalo hrát také finanční zázemí závodních týmů.

„Elizabethta bravissima!“

Sezóna 1928

Od vzniku Grand Prix v roce 1906 omezovala pravidla pro závodní vozy objem motoru a jejich hmotnost. Tento způsob regulace byl v roce 1928 změněn a nahrazen novými pravidly pro „Formuli Libre“ (v překladu volná formule), která nijak neomezovala hmotnost ani spotřebu paliva. Nových pravidel dokázaly nejlépe využít firmy Bugatti, Alfa Romeo a nováček Maserati. Rok 1928 patřil Bugatti a jejímu přeplňovanému typu 35 B, který dominoval všem významným podnikům v Evropě.

Rok 1928 přinesl největší motoristický úspěch v historii Československa. Stalo se tak na slavném závodě Targa Florio (Štít Floriův), který se konal na Sicílii. Tento podnik patřil bezesporu k nejtěžším na

světě a účastnila se ho tehdy celá jezdecká elita. Mezi startujícími byla i drobná Češka Eliška Junková s vozem Bugatti 35 B. Náročnost závodu dokumentuje skutečnost, že se jelo na úzkých, kamenitých cestách celkem 5 okruhů (1 okruh byl 108 km dlouhý), zahrnujících celkem 7 500 nezapamatovatelných zatáček. Pořadí po prvním kole bylo následující: Chiron, Campari, Divo, Junková, Nuvolari.

Pořadí po druhém kole se změnilo ve prospěch Elišky, za ní následovali Campari, Divo, Conelli a další. Eliška dokonce předjela Diva, který startoval 2 minuty před ní. Díky problémům s brzdami a zastávce v depu klesla Češka po třetím kole na druhé místo za Campariho. Stále za sebou však držela Diva, Chirona a všechny ostatní. Ve čtvrtém kole se Eliščina bugatka začala přehřívat, přesto si udržela druhé místo. Celý tým Bugatti ji poháněl dopředu, neboť za vedoucím Camparim na Alfě Romeo zaostávala o pouhou minutu.

Závodníci vjeli do posledního pátého kola a Eliška Junková se chystala zaútočit na Campariho. Na dvacátém sedmém kilometru musela výrazně zpomalit a o dva kilometry dále dokonce zastavil, aby mechanik opravil těsnění na vodním čerpadle. Ona mezitím nanosila chybějící vodu do chladiče. Aby toho nebylo dost, o devět kilometrů dále měla Eliška defekt a výměna pneumatiky znamenala opět časovou ztrátu. Přes všechnu smůlu v posledním kole dojela Eliška Junková jako první z amatérů a na celkovém pátém místě se ztrátou necelých 9 minut na vítězného Diva.



Sir Henry Birkin na voze Blower Bentley 4,5 I při GP ACF 1930

Italských 1 000 mil

1929-1930

Významnou událostí se stal první ročník Grand Prix Monte Carlo v roce 1929. Jelo se stejně jako dnes v Monaku. Jeho vítězem byl Angličan William Grover Williams na Bugatti T 35 B, který dosáhl průměrné rychlosti 79,5 km/h. Bugattiho závodní vozy patří mezi nejkrásnější auta,

kteří kdy byla vyrobena. Vytýkala se jim však jedna věc, nedostatečné brzdy. Sám Ettore Bugatti na tuto výtku reagoval známým výrokem: „Já stavím svoje auta proto, aby jela, a ne proto, aby zastavovala.“

V roce 1930 se Alfa Romeo rozhodla získat na závodním poli pomoc. Najala si společnost Scuderia Ferrari a pověřila ji svými závodními aktivitami. Šéfem této společnosti byl Enzo Ferrari. Výsledky ve formě vítězství v GP se však nedostavily ihned, ačkoli bylo určitým zástupci-

Významní jezdci z období 1928–1933

| jezdec | národnost | vůz | významná vítězství |
|---------------------|-----------|--|---|
| Louis Chiron | MC | Bugatti 35C, 37A | 1928 GP San Sebastian, Itálie |
| Gastone Brilli-Peri | I | Alfa Romeo 6C-1750, P2, Talbot 700 | 1929 Circuito di Cremona, GP Tunis |
| Achille Varzi | I | Alfa Romeo P2, Maserati 26M, Bugatti T51 | 1930 GP Bordino, Targa Florio, Coppa Acerbo, Monza, GP Španělska, 1931 GP Tunis, GP Bordino, GP Francie |
| Tazio Nuvolari | I | Alfa Romeo Monza, B, 8C-2300, Maserati 8CM | 1932 GP Monte Carlo, Targa Florio, GP Itálie, Francie, Coppa Acerbo, 1933 GP Tunis, Eifelrennen, GP Belgie, GP Nice |

něním získání prvního místa v závodě Mille Miglia. Jezdec Tazio Nuvolari dosáhl poprvé průměrné rychlosti vyšší než 100 km/h. Tuto sezónu opět dominovalo Bugatti, i když úchvatný osmiválec Maserati zvítězil v Monze a San Sebastianu. V Americe se neřídili evropskými předpisy a rozhodli se pro vlastní systém omezení, který lépe vyhovoval místním požadavkům.

Jeden podnik z tohoto období výrazně vystupuje, jedná se o závod Mille Miglia. Tento závod byl vlastně určen k propagaci a vylepšování konstrukce a spolehlivosti italských automobilů. Mille Miglia se jela 1 000 vyčerpávajících mil (1 609 km) po cestách všech kvalit. Trasa vedla z Brescie na východ do Vincenzy, jižně podél Jaderského moře do Pescary, západně do Říma a severozápadně zpátky do Brescie. Tradičně první jezdci, amatéři, startovali z Brescie v 9 hodin večer v minutových intervalech a vraceli se o 16 až 24 hodin později do cíle.

Kvůli velkému množství účastníků startovaly profesionální týmy až v ranních hodinách. Každý vůz měl na kapotě namalován čas startu a to umožňovalo divákům rozpoznat jejich pozici. Trasu závodu lemovaly stovky tisíc diváků, kteří zdravili své hrdiny. Na tuto popularitu však závod dopltil. Nezvladatelné zástupy diváků přispěly k zákazu soutěže v roce 1957 poté, co jezdec de Portago havaroval a zabil deset lidí. Legendární závod Mille Miglia přinesl mnoho nezapomenutelných zážitků, z nichž mezi ty nejsilnější jistě patřila účast Tazia Nuvolariho v roce 1930. V noci se zhasnutými světly předjel svého velkého rivala Varziho.

Grand Prix Československa

Datum 28. září 1930 se navždy zapsal do československé motoristické historie jako první závod seriálu Grand Prix na území Československa. Podnik nazvaný Velká cena Masarykova okruhu se jel u Brna na státních silnicích protínajících obce Ostrovačice, Bosonohy, Nový Lískovec, Brno – Pisárky, Kohoutovice a Žebětín. Celý okruh měřil 29,1 km a tehdejší slavní jezdci ho hodnotili slovy zajímavý, neobyčejně rychlý (závodníci dosahovali rychlostí 200 km/h) a nebezpečný. V závodě startovaly dvě kategorie automobilů, do 1,5 l a nad 1,5 l. Do závodu vyjel na prvním místě Čech Jiří Lobkowicz, ale pořadí po prvním kole bylo následující: Caracciola (Mercedes-Benz SSK), von Morgen (Bugatti 35 B) a Nuvolari (Alfa Romeo P2 s kompresorem). V pátém kole se do čela dostal von Morgen. Po šestém kole musel Caracciola odstoupit pro poruchu.

Potíže měli i oba vedoucí závodníci, a tak Nuvolari přesedl do vozu kolegy Borzacchiniho a von Morgen do vozu Leiningena. Ve dvanáctém kole odpadl nejlepší Čech Knapp (vůz Walter) z pátého místa. V čele závodu mezitím jezdil Nuvolari, ale druhý von Morgen se k němu nezdřítelně přibližoval. V posledním kole musel Nuvolari zastavit, protože mu v chladiči vařila voda, a tak se von Morgen stal vítězem. Na Masarykově okruhu se konaly velkolepé závody i v letech 1931 až 1937. Jejich vítězi se stali třikrát Chiron, jedenkrát von Stuck, Rosemeyer

a Caracciola. Po druhé světové válce se na zkráceném okruhu jela Velká cena Československa v roce 1949. Vyhrál ji Angličan Whitehead na voze Ferrari a to byla doposud poslední možnost fanoušků nejrychlejších automobilů světa vidět na území České republiky nejlepší světové jezdce.

Období stagnace

1931 až 1933

Pro rok 1931 bylo zavedeno pro GP pravidlo délky závodu minimálně 10 hodin. Následkem toho měl každý vůz dva jezdce. Grand Prix se jela ve Francii, Itálii a Belgii. Bugatti nasadila typ T51 a Alfa Romeo přišla s dvoumotorovým typem A Monoposto. Bugatti vyhrála 4 ze šesti GP a Alfa získala prvenství v Monze. V té době se německá GP na Nürburgringu jela podle pravidel pro sportovní vozy. Vítězství si připsal Rudolf Caracciola na Mercedesu SSK. V tomto roce se Caracciola stal prvním zahraničním jezdce, který zvítězil v závodě Mille Miglia.

V roce 1932 se pravidlo délky závodu GP změnilo na 5 až 10 hodin. Alfa Romeo doufala v lepší časy a představila vůz P3. O tomto voze se v průběhu celého roku nejvíce diskutovalo. Daimler-Benz se ze závodního dění stáhnul koncem roku 1931, a proto se jejich nejlepší jezdec Caracciola připojil k Alfě. Poprvé na Alfě zvítězil v Nürburgringu. Jezdec Tazio Nuvolari byl první v Monaku, Monze a Remeši. Bugatti se musela spokojit pouze s jedním vítězstvím, které získal Chiron v české Grand Prix.



GP Monza 1933 – Giuseppe Campari na voze Alfa Romeo Tipo B 2,6

V roce 1933 se pravidlo délky závodu GP opět změnilo a byla stanovena minimální délka závodu na 500 km. Během roku 1933 byly vítězné trofeje rozděleny mezi tři nejlepší týmy. Jezdec Nuvolari se upsal Maserati, Chiron zakotvil v Alfě a stal se dominantním jezdce sezóny. V Monte

Carlu přišel se zajímavým nápadem novinář Charles Faroux. Jeho myšlenka spočívala v tom, že by se jezdci měli na startovní rošt řadit v pořadí podle časů, kterých dosáhli v tréninku. Ne jako doposud, kdy o tom rozhodovalo tajné hlasování. Nyní je toto pravidlo všeobecně používáno u většiny motoristických akcí, ale tehdy se jednalo o naprosto převratný návrh. Rok 1933 byl posledním rokem, kdy platila pravidla Formule Libre. Dalších pět let byl opět omezen objem motorů.



Maserati 8C 3000 - byl vyráběn v roce 1932 a 1933. Vůz je poháněn přeplňovaným třílitrovým osmiválcem o výkonu 146 kW a dosahoval rychlosti 240 km/h

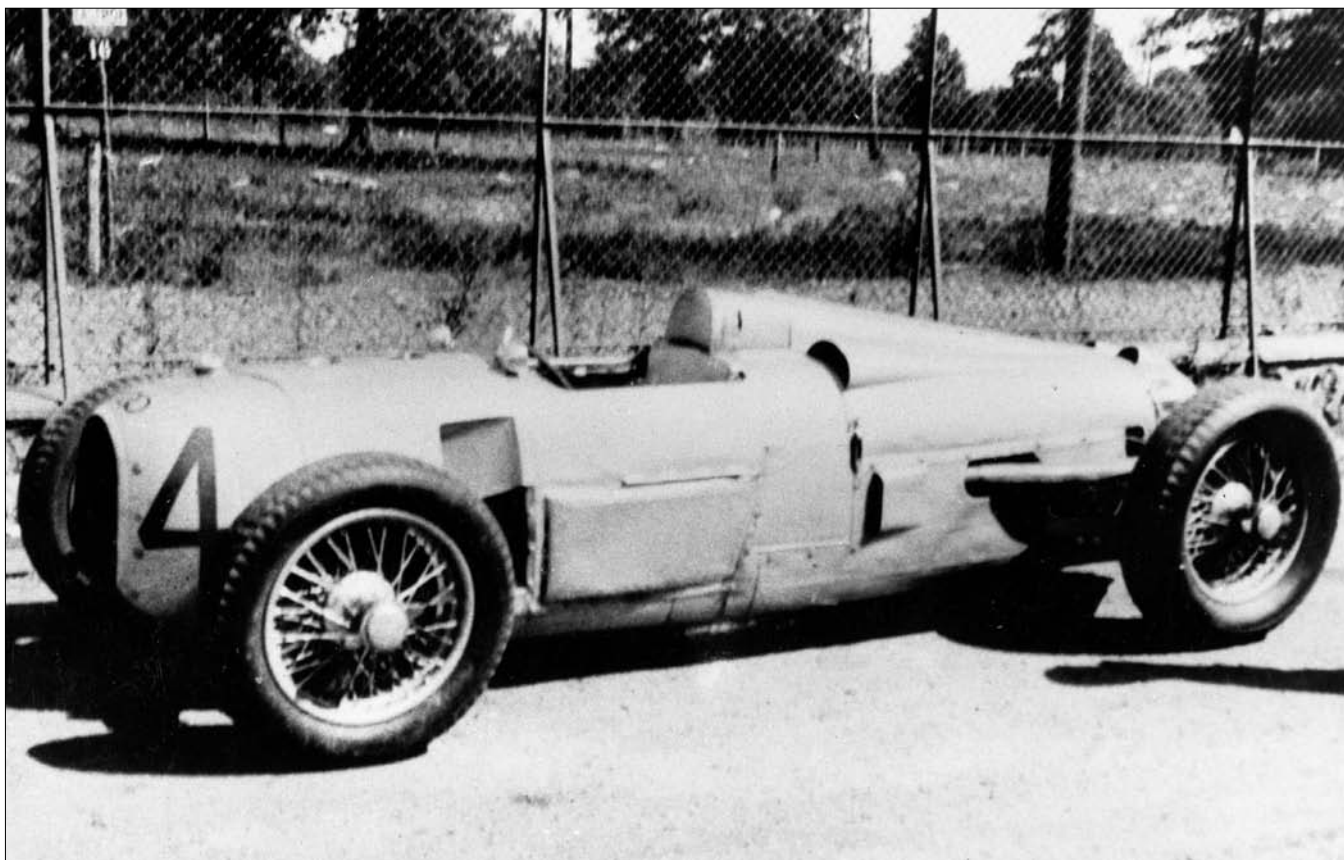
„Stříbrné šipy“

Sezóna 1934

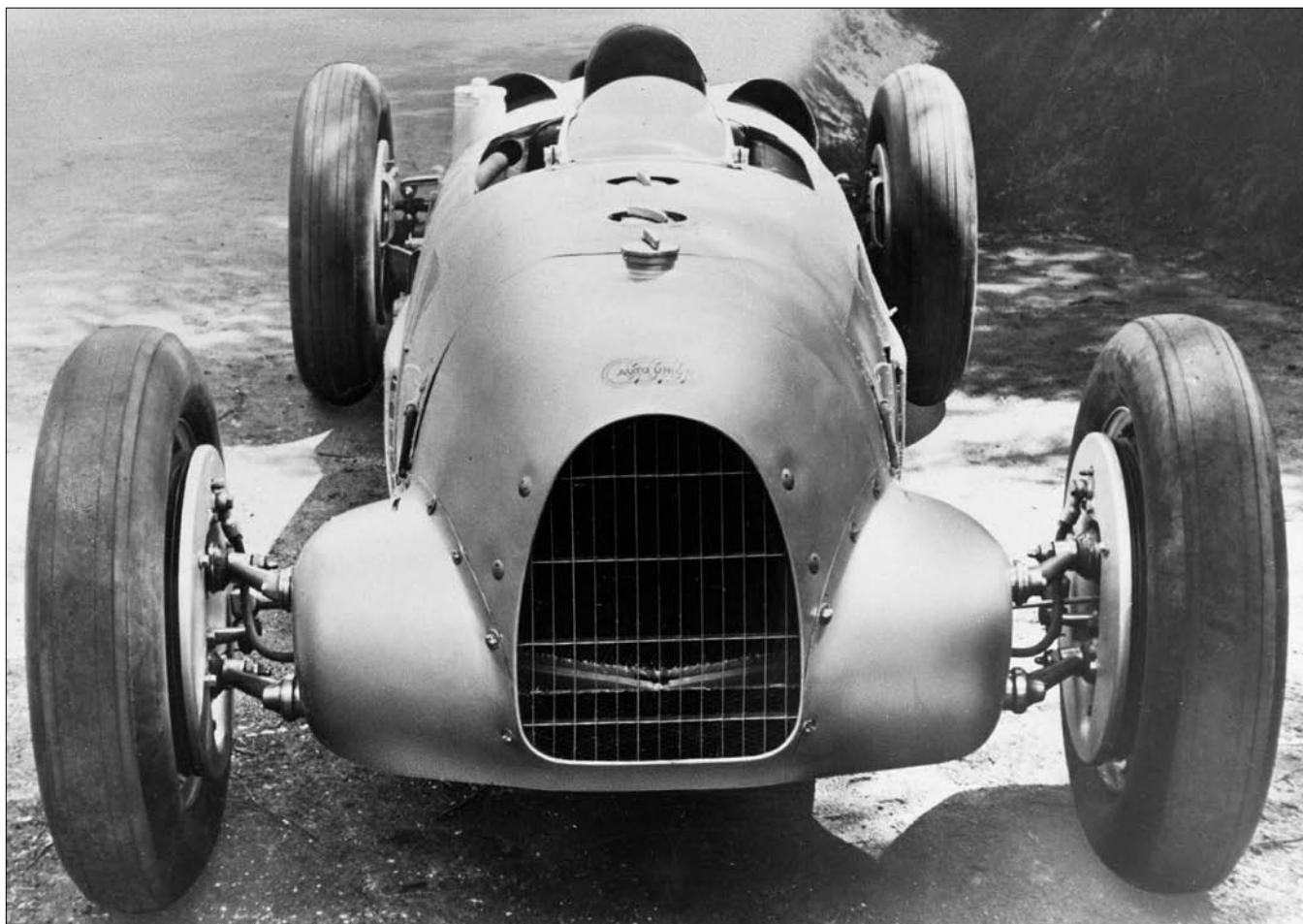
V roce 1934 organizace Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR) oznámila novou formuli, která stanovila hmotnost vozu bez řidiče, paliva a oleje na maximálních 750 kg. Objem motoru nebyl nijak omezen. Minimální délka závodu GP byla stanovena na 500 km. Snahou těchto nových předpisů bylo snížit maximální dosažované rychlosti. V roce 1934 se Grand Prix zúčastnily automobilky Mercedes-Benz a Auto Union a až do roku 1939 měly naprostou převahu, kterou jen občas narušily rudé Alfy. Když byla v roce 1934 stanovena nízká minimální hmotnost, začali konstruktéři vozů experimentovat.

Němci se poprvé zúčastnili GP v domácím závodě na Nürburgringu, kde zvítězil Hans Stuck na Auto Union Typ A. Téměř okamžitě si Francouzi a Italové uvědomili, že Němci mají technicky navrch, a začali usilovně pracovat na vylepšení aut. Ještě nějaký čas jim ale trvalo, než byli schopni konkurence. Často se zdůrazňuje, že k převaze německého týmu přispěla finanční podpora německé vlády. Když se v roce 1933 dostal k moci Adolf Hitler, dal si za cíl, že se německá technická převaha musí projevit v každém aspektu života, tedy i v motoristickém sportu. Státní peníze však pokryly jen malou část nákladů, které musely německé automobilky vynaložit. Mezi Mercedes a Auto Union bylo každoročně rozděleno 450 000 říšských marek, ale odhaduje se, že Mercedes potřeboval každý rok přibližně 4 miliony říšských marek.

Podobně se situace vyvinula i v Itálii, kde vládl Mussolini. Také on byl příznivcem závodů a chtěl je využít k politické propagandě. Mercedes měl však kromě peněz i muže, který sehrál v motoristickém sportu významnou roli. Jednalo se o legendárního týmového manažera Alfreda Neubauera. V této době se věřilo, že pro dodržení maximální stanovené



Vrcholným výrobkem německé automobilky Auto Union byl Typ A z roku 1934. Hlavním konstruktérem byl Ferdinand Porsche, který umístil motor až za jezdce. Ostatní vozy měly motor vpředu. Koncepte vozu s motorem za jezdce se prosadila počátkem 60. let a trvá dodnes



Auto Union Typ A – jediným konkurentem tohoto aerodynamického dravce byl Mercedes-Benz W25. V roce 1934 mohli tento monopost vidět i diváci GP Československa, kde s ním Stuck zvítězil

hmotnosti vozu je možné použít maximálně dvoulitrový motor. Němci však použili nové lehké materiály a používali motory o objemu větším než 4 litry. Oba německé týmy postavily do té doby nejrychlejší závodní vozy na světě, ačkoli nová pravidla měla docílit snížení rychlosti! Šéfkonstruktér firmy Mercedes, Dr. Hans Nibel, navrhnul vcelku konvenční vůz, u něhož však použil nejnovější závodní technologie.

Auto Union, což bylo sdružení firem Horch, Audi, Wanderer a DKW, vsadilo naopak na radikální konstrukci pro jejich model Type A Grand Prix. Toto auto bylo navrženo Dr. Ferdinandem Porschem a mělo motor umístěný uprostřed. Řidičovo stanoviště bylo přesunuto níže a více dopředu. Motor byl přeplňovaný, šestnáctiventilový s uspořádáním do V a měl objem 4,4 litru. Jezdil na speciálně připravené palivo, jehož složení bylo tajné. Výfukové plyny, které z něj vycházely, byly velmi silné. Okolo stojící diváci si stěžovali na bolesti hlavy. Auto Union i Mercedes používaly nezávislé zavěšení všech 4 kol. Mercedes tuto konstrukci později změnil na De Dion zavěšení, které mu umožňovalo lepší přejezdy nerovností a rychlejší projíždění táhlých zatáček.

Očekávalo se, že oba německé vozy budou debutovat na okruhu Avus v Berlíně, ale během tréninku trpěly všechny tři Mercedesy problémy s karburátory a odstoupily. Před 200 000 diváky odstartovaly tři Auto Uniony. Do cíle dojel pouze jeden, který skončil na třetím místě za dvěma Alfami s jezdci Guy Mollem a Chironem. O dva týdny později již byla situace jiná. Závod Eifelrennen na Nürburgringu byl svědkem vítězství von Brauchitsche na Mercedesu. Na druhém místě dojel Stuck na Auto Unionu. Před samotným závodem došlo v týmu Mercedes k zajímavé události. Jejich vůz vážil o 1 kg více než byl hmotnostní limit, ale von Brauchitsche

napadlo obrousit veškerý lak karoserie. Tak začala legenda „Stříbrných šípů“. Německé vozy začínaly mít postupně převahu. Německou a švýcarskou GP vyhrál Hans Stuck s Auto Unionem, zatímco jezdcí Mercedesu vyhráli italskou GP (Caracciola) a španělskou GP (Fagioli).

Rok Mercedesu

Sezóna 1935

V roce 1935 pokračovali Auto Union i Mercedes ve vývoji svých vozů a nahradili zadní listové pružiny torzními tyčemi. Výkony motorů se dále zvýšily. Auto Union používal motor o objemu 4 950 ccm s výkonem 275 kW a Mercedesův motor o objemu 3 990 ccm dosahoval 316 kW. Alfa Romeo podnikla jeden statečný pokus o odvrácení německé převahy. Postavila vůz zvaný Bimotore poháněný dvěma motory, používajícími jako palivo plyn, o výkonu 400 kW. Toto auto postavila Scuderia Ferrari v Modeně a bylo určené pro rychlé tratě typu Avus. Oba motory poháněly zadní kola, ale brzy se ukázala Achillova pata této konstrukce. Bylo to velké opotřebením pneumatik a ohromná spotřeba plynu.

Mercedes-Benz jasně dominoval roku 1935 s pěti vítězstvími v GP, které obvykle získal Rudolf Caracciola. Auto Union díky Berndu Rosemeyerovi vyhrála československou GP. Avšak senzací sezóny byl výkon Itala Tazia Nuvolariho, jehož odvaha a vynikající jezdecké schopnosti dokázaly téměř kompenzovat výkonovou zaostalost jeho Alfy P3. Nuvolariho tehdejší vítězství na německém Nürburgringu je mnohými považováno za doposud nejlepší jezdecký výkon všech dob. Povězme si, jak se to celé odehrávalo.

Tým Mercedes nastoupil v sestavě Fagioli, von Brauchitsch a Caracciola. V týmu Auto Union byli připraveni dokázat své umění jezdci Stuck, Rosemeyer a Varzi (odvěký rival Nuvolariho). Po startu se do čela závodu dostal Caracciola s Rosemeyerem. V desátém kole se propracoval do vedení Nuvolari. V šestnáctém kole následovaly zastávky v boxech, Nuvolari měl problém s tankovacím zařízením a po zastávce v boxu klesnul až na šesté místo. Jezdec Tazio zaútočil a úspěšně zdolal postupně Fagioliho, Rosemeyerera, Caracciola a také Stucka. Při vjezdu do posledního kola však Nuvolari stále ztrácel 30 s na vedoucího von Brauchitsche.

Pro Tazia nebyl nikdy žádný závod ztracen, a tak bojoval jako lev. Němec von Brauchitsch věděl ze signalizace z boxu o Nuvolariho úžasném postupu vpřed, jel proto na limitu. Zničil své pneumatiky, půl kola před cílem byl předjet a Nuvolari triumfoval. Zástupy diváků nejprve oněměly, ale posléze převážil obdiv a Nuvolarimu se dostalo báječného přijetí. Stejný obdiv jako diváci však nesdíleli představitelé nacistické Třetí říše. Pro rok 1935 byl vyhlášen evropský šampionát jezdců. Jeho vítězem se stal Rudolf Caracciola poté, co zvítězil v Belgii, Švýcarsku a Španělsku.



Auto Union Typ B - vůz poháněný přeplňovaným pětilitrovým šestnáctiválcem v sezóně roku 1935. Pohled zezadu odhaluje aerodynamický tvar zádě