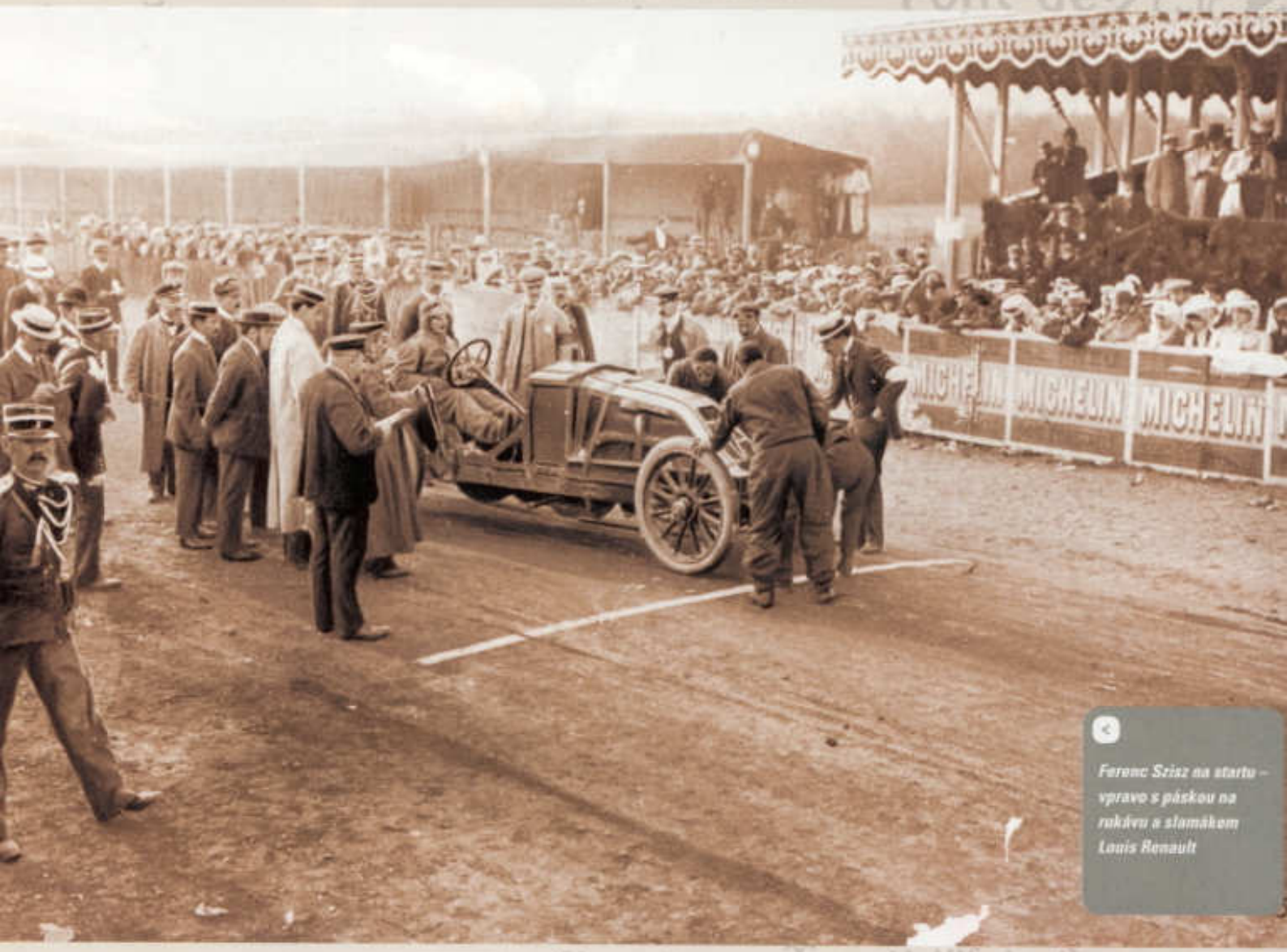
FOTO: RENAUL

Start byl před sto lety

Před sto lety se ve Francii uskutečnil historicky první automobilový závod o Velkou cenu. Ve dvoudenní Grand Prix francouzského autoklubu ACF, jež se jela 26. a 27. června 1906 nedaleko Le Mans, zvítězil Ferenc Szisz s vozem Renault AK.



Ferenc Szisz na startu – vpravo s páskou na rukávu a slamákem Louis Renault

V letech 1900 až 1905 se jelo celkem šest ročníků Gordon Bennettova poháru, z nichž zejména tři poslední se zapsaly do historie jako opravdu významná automobilová klání. Od sezóny 1904 platil zákaz dálkových závodů mezi velkými městy, jenž byl důsledkem dramatického vývoje při závodě Paříž–Madrid, při němž v květnu 1903 přišel o život Marcel Renault. Gordon Bennettův pohár se tak proměnil v nejprestižnější automobilové měření sil své doby. V letech 1904 a 1905 v něm dvakrát za sebou zvítězil francouzský jezdec Léon Théry na voze Richard-Brasier a zdálo by se, že v zemi galského kohouta mohli být spokojeni.

Opak byl pravdou – regule Gordon Bennettova poháru totiž každé zúčastněné zemi dovolovaly postavit na start jen tři automobily, což Francouzi považovali za opatření znevýhodňující nejvyspělejší automobilový národ té doby, tedy je. A tak se francouzský autoklub ACF (Automobile Club de France) počátkem roku 1906 rozhodl uspořádat nový typ automobilového závodu na uzavřeném silničním okruhu, do něhož by tři vozy mohla nasadit každá automobilka bez ohledu na národnost. Význam nového podniku zdůrazňoval i jeho název – Grand Prix, tedy Velká cena.

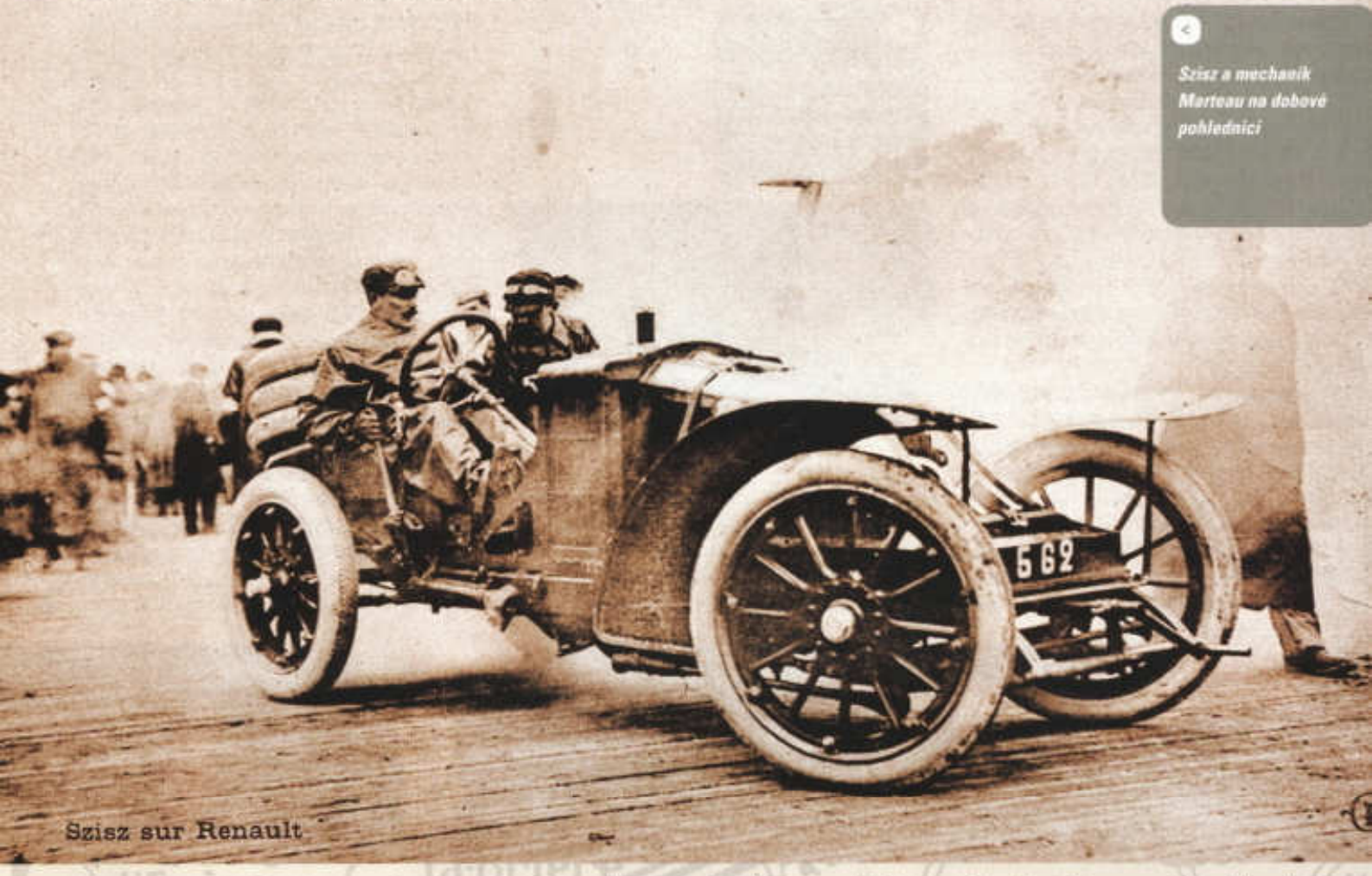
Edmond s vozem Renault s označením 3B – tentokrát na drátových kolech

Reglement ACF omezoval největší hmotnost závodních vozů na 1000 + 7 kg (těch sedm kilogramů navíc byl limit pro magneto zapalování) a předepisoval nejmenší dovolenou hmotnost dvoučlenné posádky 120 kg, přičemž případná podváha jezdce a mechanika se doplňovala závažím. Tankování, údržbu a opravy během závodu směli na voze dělat jen řidič a spolujezdec. Řídit vůz mohl jen jeden z nich, střídání během závodu nebylo dovoleno, teoreticky si však své role mohli vyměnit v přestávce mezi prvním a druhým dnem. V praxi se ovšem tato klauzule neuplatnila.

V polovině ledna 1906 vybrala sportovní komise autoklubu trať v blízkosti Le Mans, konkurenční trasa u Fontainebleau činovníky nenadchla, byť byla blíže k Paříži. Během jara se na silnicích východně od Le Mans intenzivně pracovalo, vznikly provizorní obchvaty některých obcí, na mnoha místech byla vozovka rozšířena a část trasy dostala narychlo zhotovený asfaltový povrch, povětšinou ovšem nevalné kvality. Trať trojúhelníkového tvaru byla dlouhá 103,18 km a ze čtyř pětin ji tvořily dlouhé rovinky. Každý den se jelo šest okruhů, celkem tedy historicky první automobilová Grand Prix měřila přes 1238 km. V prostoru

Závodní Renault AK při zkušební jízdě po nábřeží Seiny nedaleko automobilky

GRAND PRIX DE L'A. C. F.
CIRCUIT DE LA SEINE-INFÉRIEURE



Szisz sur Renault

Szisz a mechanik Marteau na dobové pohlednici

startu a cíle u obce Montfort vyrostly tribuny a byly vyhrazeny prostory pro tisíce platících diváků, z nichž nejzámožnější přijížděli vlastními automobily. Většina ostatních se spokojila s některým z desítek zvláštních vlaků vypravených z Paříže přímo do Pont-de-Gennes, železniční stanice nejbližší tribunám. Kromě pěti desítek komisařů autoklubu, kteří dohlíželi na dodržování sportovních a technických předpisů, zmobilizovali organizátoři závodu na sedm tisíc vojáků a čtyři stovky četníků.

Britové se závodu odmítli zúčastnit, takže na startovní listině chyběly především automobily Napier a Wolseley. Mezi šestatřiceti přihlášenými vozy měly po třech strojích italské značky Fiat a Itala, stejně jako německý Mercedes, plný počet tří automobilů nasazovaly také francouzské firmy Lorraine-Dietrich, Renault, Darracq, Brasier, Panhard-Levassor, Hotchkiss a Clément-Bayard. Jen dva vozy přihlásila značka Grégoire, jeden z nich však nakonec neodstartoval, po jednom automobilu vyslaly na start Grand Prix další francouzské firmy Gobron-Brillié a Vulp's, jejíž šestnáctilitrový čtyřválec však nesplnil hmotnostní limit a startovat nesměl. Zatímco čísla byla přidělena značkám, jednotlivé vozy se dále odlišovaly písmeny – např. automobily Lorraine-Dietrich nesly označení 1A, 1B a 1C, stroje Fiat 2A, 2B a 2C, vozy Renault 3A, 3B a 3C… atd.

Všechny zúčastněné vozy měly velké čtyřválcové motory, přičemž největším objemem válců 18,3 l se pyšnily stroje Panhard-Levassor, zatímco např. vozy Mercedes poháněly čtrnáctilitrové motory a stroje Renault třináctilitrové. Výkony nejlepších strojů se pohybovaly kolem 90 až 120 koní (66 až 88 kW), což jim umožňovalo dosahovat rychlosti až 150 km/h. Problémy byly s brzdami a s častými defekty pneumatik. Firma Michelin proto pro závod Grand Prix připravila novinku – odnímatelné ráfky usnadňující výměnu pneumatik. V případě potřeby stačilo uvolnit osm šroubů, sejmout poškozenou pneumatiku i s ráfkem a na její místo našroubovat jiný ráfek, nesoucí novou pneumatiku. Zatímco např. vozy Fiat použily tuto vymoženost na předních i zadních kolech, ve stáji Renault se rozhodli jen pro namáhanější zadní kola – každé kolo v nové úpravě firmy Michelin vážilo totiž o 8 kg víc, než obvykle, což nebylo zanedbatelné.

26. června 1906 se startovalo od šesté hodiny ranní, jako první vyrazil na trať Fernand Gabriel s vozem Lorraine-Dietrich, půldruhé minuty za ním Vincenzo Lancia (Fiat) a o dalších 90 sekund později Ferenc Szisz, jednička týmu Renault.

Vítězný Renault AK při jedné z častých výměn pneumatik

Mapka okruhu Grand Prix francouzského autoklubu ACF z roku 1906

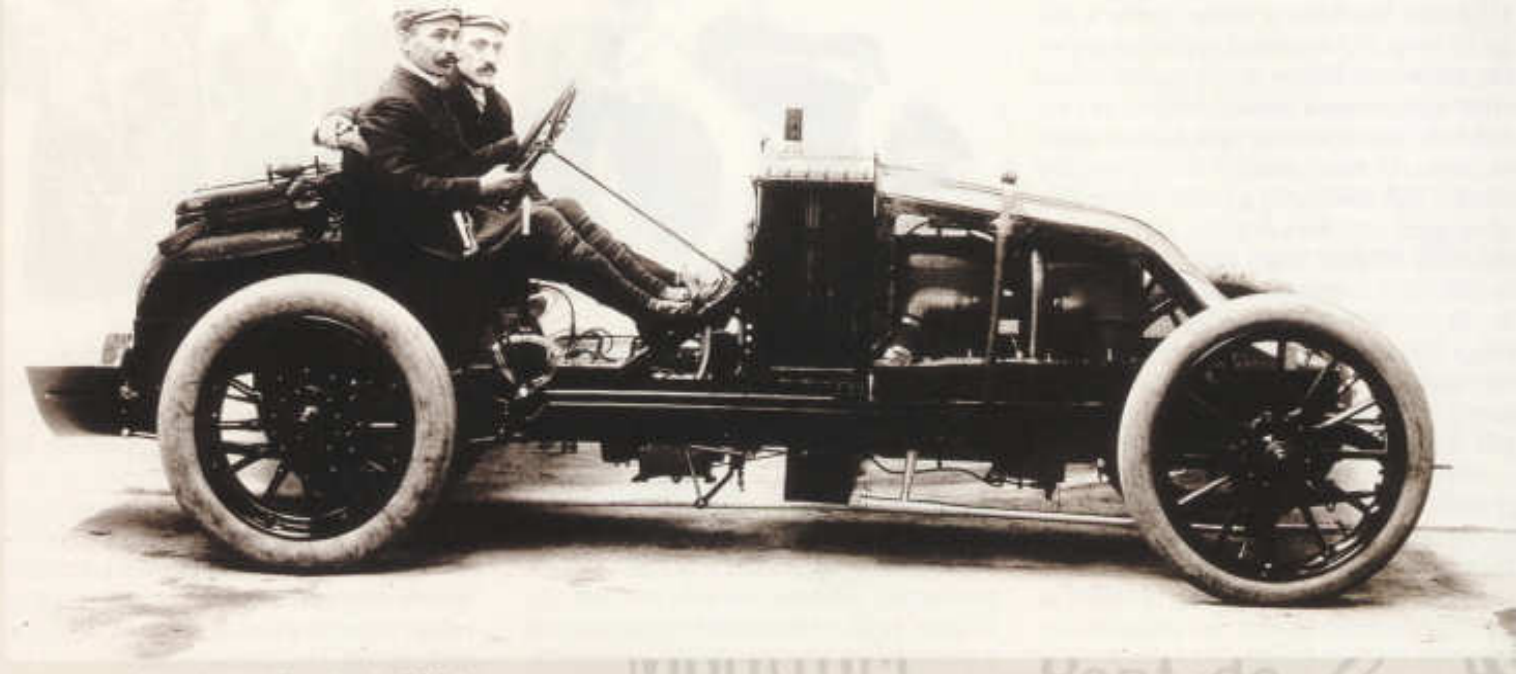
Hned v prvním kole zajel rekordní průměr 117,9 km/h Paul Baras se strojem Brasier a jeho čas 52 minut 25,4 sekund už za celé dva dny nikdo nepřekonal. Nebylo divu, v horkém počasí výkon vozů postupně klesal a zhoršoval se i povrch tratě. Szisz a jeho mechanik Marteau vsadili na jistotu, na konci druhého okruhu vyměnili všechny čtyři pneumatiky a koncem třetího kola už byl jejich rudý Renault v čele. Další výměnu pneumatik zvládli po pátém kole v rekordním čase šesti minut a vedení si s přehledem udrželi až do cíle prvního dne. Hůře dopadl jejich stájový kolega Edmond s vozem 3B: v šestém okruhu se mu rozbily ochranné brýle, rozpálený asfalt mu popálil obličej a oči, takže po padesáti kilometrech bolestivého a marného utrpení musel vzdát.

Druhý den jezdci vyráželi na trať v pořadí, které si vybojovali během první poloviny závodu. Dosažený čas se jim započítal od půlnoci, takže první Szisz vyjížděl už v 5 hodin 45 minut a 30 sekund ráno, s odstupem 26 minut a 10 sekund za ním startoval Albert Clément, syn zakladatele automobilky Clément-Bayard, třetí Felice Nazzaro s vozem Fiat vyrážel na trať o 41 minut a 21 sekund později než Szisz. Ten hned po startu zajel do depa, spolu s mechanikem zkontroloval vůz a preventivně vyměnil pneumatiky, zatímco Clément a Nazzaro se pustili do divoké honičky. Po čtyřech kolech se Nazzaro probojoval na druhou příčku, zaznamenával nejrychlejší časy, ale taktický jedoucí Szisz se nechal vyprovokovat. Na trati už zbyl z tříčlenného týmu Renault jediný – Claude Richez s vozem 3C, který jezdil na čtvrté pozici, totiž vylétl z tratě a závod pro něj skončil. Zatímco první den Szisz absolvoval průměrem 108 km/h, během druhého dne se jeho průměrná rychlost postupně snižovala ze 105 na 101 km/h, ale i to bylo součástí taktického plánu.

Výměna pneumatiky na snímatelném ráfku Michelin

Přátelské setkání jezdců – první vlevo stojí Ferenc Szisz

Mechanici tlačí Edmondův vůz ke startu, vpravo přihlíží Louis Renault



V posledním kole druhého dne ještě Szisz a Marteau zažili horké chvíle, když museli provizorně opravovat poškozené listové pero, celkové vítězství si však už vzít nedali. Nazzaro sice během druhého dne Sziszův náskok snížil o devět minut, prvenství jezdce stáje Renault však i tak jistila více než půlhodina k dobru.

V cíli Grand Prix nakonec klasifikovali jen jedenáct automobilů, za Nazzarem skončil na třetí příčce Clément. Čtvrté místo – ovšem s více než hodinovým odstupem za Clémentem – vybojoval Jules Barillier s vozem Brasier, téměř půl hodiny za ním dojel pátý Vincenzo Lancia z týmu Fiat.

^ *Ferenc Szisz za volantem svého vítězného stroje*

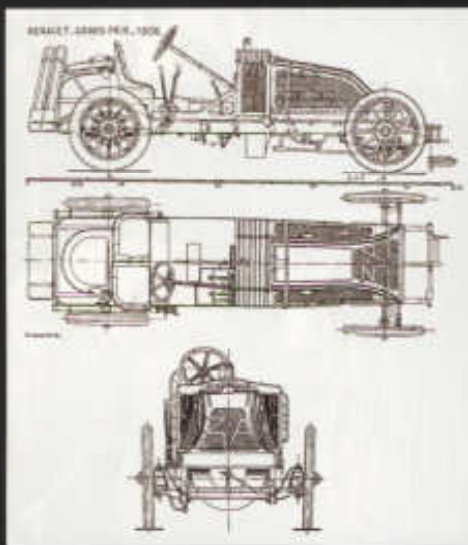
> *Renault AK – vítězný vůz Grand Prix 1906*

< *Parkoviště u hlavní tribuny zaplnily automobily majetných diváků*

Závod dokončily i dva vozy Mercedes, které řídili Jenatzy a Mariaux, jejich desáté a jedenácté místo však nebylo důvodem k oslavám.

Vítěz historicky prvního automobilového závodu Grand Prix, rodák z maďarského Szeghalomu Ferenc Szisz (1873–1944), pracoval u firmy Renault od roku 1900 jako zkušební řidič a Louis Renault ho angažoval do role svého osobního mechanika při závodech Paříž–Vídeň (1902) a Paříž–Madrid (1903). Jedničkou závodního týmu Renault se stal v roce 1905 při národní kvalifikaci na Gordon Bennettův pohár. Prvenství vybojované koncem června 1906 nedaleko Le Mans bylo vrcholem jeho závodnické kariéry. O rok později se v Dieppe musel spokojit s druhým místem za Nazzarem, po následné sérii neúspěchů ve Francii i ve Spojených státech koncem roku 1909 z automobilky odešel. Ve dvacátých letech Szisz vlastnil autodílnu na pařížském předměstí Neuilly, později se přestěhoval na venkov, do vesnice Auffargis, ležící tři desítky kilometrů jihozápadně od Paříže, kde se v únoru 1944 rozloučil s tímto světem.

Jan Tuček



> Renault AK – Grand Prix 1906

Kapalinou chlazený čtyřválcový motor	
Vrtání	165 mm
Zdvih	150 mm
Objem	12 829 cm³
Výkon	90 k (66 kW) při 1200 min⁻¹
Kuželová spojka s koženým obložením	
Třístupňová převodovka	
Pohon zadních kol spojovacím hřídelem	
Rozvor	2,90 m
Rozchod	1,35 m
Hmotnost	985 kg
Největší rychlost	150 km/h
Spotřeba	asi 40 l na 100 km
Nádrž	na 140 l benzinu