



Svalovci **S**



*Caracciola na SSK
při závodě do vrchu
Klausen ve
Švýcarsku (1930)*



*Ferdinand Porsche
(1875-1951), otec
vozů Mercedes S, SS
a SSK*

Před osmdesáti lety, v sezoně 1927, debutovaly sportovní vozy Mercedes S, poháněné šestiválcovým motorem s kompresorem. Impozantní stroje řady S, SS, SSK a SSKL, s přeplňovanými sedmilitrovými motory, na přelomu dvacátých a třicátých let doslova válcovaly konkurenci a dnes patří mezi nejvýše ceněné automobilové skvosty.

Na jaře 1923 se stal novým šéfkonstruktérem firmy Daimler Motoren Gesellschaft, tehdy sedmačtyřicetiletý, inženýr Ferdinand Porsche (1875–1951). Během následujících pěti let vytvořil pro značku Mercedes řadu úspěšných projektů, mezi nimiž vedle dvoulitrového závodního osmiválce hrály prim velké sportovní automobily řady S, poháněné šestiválcovými motory opatřenými kompresorem Roots. Zvyšování výkonu pomocí kompresoru prosazoval už Porscheho předchůdce Paul Daimler, syn zakladatele automobilky Gottlieba Daimlera. Skutečného rozmachu a sériové podoby se

kompresorem



Mercedes-Benz SSK
ročníku 1930 se
šestiválcem
7,1 l s kompresorem
Roots

Vozy typu S (s číslem
1 a 2) na startu na
Nürburgringu
v červnu 1927

Kompresorový model
K s karoserií od
francouzské firmy
Saoutchik

při zahajovacích závodech na zbrusu novém okruhu Nürburgring. Rudolf Caracciola a Adolf Rosenberger obsadili první a druhé místo absolutního pořadí, zatímco třílitrovou třídu vyhrála drobná, ale kurážná dáma z Prahy – Eliška Junková na dvoulitrové kompresorové Bugatti 35 C. V září téhož roku pak další cenné vítězství s vozem typu S zaznamenal Willi Walb v závodě sportovních automobilů na okruhu Solitude.

Celkem vznikly během roku 1927 dvě desítky vozů Mercedes s typovým označením 680 S, šest dalších následovalo počátkem roku 1928. Malosériová výroba automobilů typu S (pod novým interním označením W 06) začala na jaře 1928 po konstrukčních úpravách motoru, který z nezměněného objemu 6,8 l dával bez kompresoru 170 a s kompresorem 225 koní (125 a 166 kW), takže otevřenému automobilu s hmotností těsně nad hranici



1700 kg uděloval rychlost až 190 km/h. Ve srovnání s předchozím provedením dostal vůz bubnové brzdy většího průměru, i nadále však o poznání lépe zrychloval, než brzdil. V letech 1928 až 1931 opustilo továrnu celkem 146 vozů typu S, včetně osmi zkušebních exemplářů z roku 1929, jež dostaly šestiválec 6,8 l se zvýšeným stupněm komprese naladěný na 190 resp. 250 koní (140 a 184 kW).

Dalším vývojovým stupněm byl v sezóně 1928 Mercedes SS (Super Sport) s novým podvozkem a větším šestiválcem 7,1 l, který zpočátku dával bez kompresoru 160 koní (118 kW) a s kompresorem rovných 200 koní (147 kW), brzy se však dočkal výkonu zvýšeného na 170 resp. 225 koní (125 resp. 166 kW). Nový vůz měl robustní rám s nahoru vystupujícími oblouky podélníků, v nichž byla na listových perech zavěšena tuhá zadní náprava. Větší chladič a účinnější brzdy byly dalšími charakteristickými prvky typu SS, který si zachoval rozvor 3,4 m a celkovou délku kolem 4,7 až 4,9 m podle provedení karoserie. Samotný podvozek typu SS měl hmotnost kolem 1650 kg, vůz s nejlépeji dvoumístnou sportovní karoserií vážil asi 1830 kg.

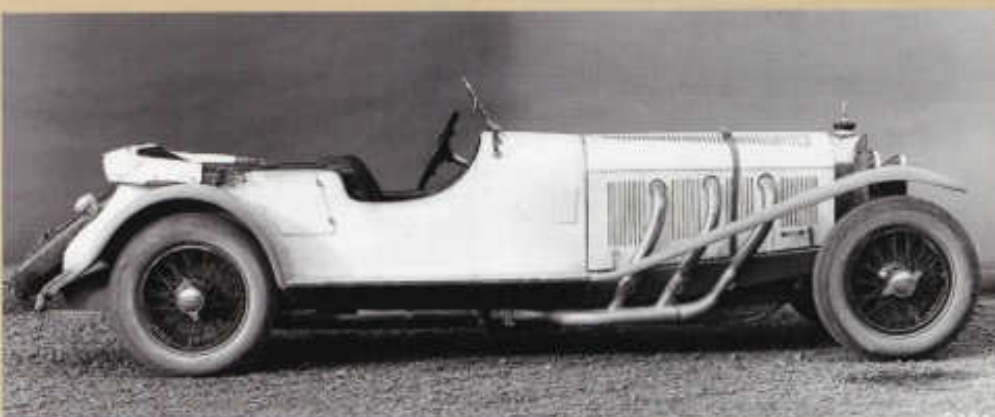
Vedle exemplářů karosovaných v mateřské továrně v Sindelfingenu se řada automobilů Mercedes SS dočkala karoserií od renomovaných evropských specialistů, mezi nimiž figuroval např. berlínský podnik Erdmann a Rossi, londýnský Freestone and Webb, švýcarský Graber, belgický d'eteren, italský Castagna, ale i pražská karosárna Oldřicha Uhlíka. Vozy Mercedes SS si oblíbily četné celebrity té doby, k prominentním uživatelům

však toto řešení dočkalo až pod taktovkou nového šéfkonstruktéra.

Bezprostředním předchůdcem nové řady sportovních vozů byl v roce 1926 typ 630 K, klasicky stavěný automobil s rozvorem 3,4 m (místo tehdy standardních 3,75 m) a celkovou délkou 4,7 m. Jeho řadový šestiválec OHC dával z objemu 6,2 l výkon 110 koní (81 kW) bez kompresoru a 160 koní (118 kW) s pomocí kompresoru Roots, takže čtyřmístný otevřený vůz o hmotnosti kolem 2000 kg dosahoval rychlosti 145 km/h. Připomeňme také, že v létě 1926 byla dokončena fúze dvou tradičních německých automobilek a vznikla společnost Daimler-Benz, jež pro své vozy nadále používala původně Daimlerovu značku Mercedes.

Počátkem roku 1927 se začaly rodit první vozy nového typu S (zkratka ze slova Sport), které dostaly do vinku odlehčený a snížený podvozek. Rozvor 3,4 m zůstal zachován, motor však byl kvůli lepšímu rozložení hmotnosti posunut v rámu o 350 mm dozadu, přičemž šestiválec převrtaný na 6,8 l dával bez kompresoru výkon 120 a s kompresorem 180 koní (88 a 132 kW). Vůz s lehce sníženým chladičem a trojicí mohutných výfukových rour, vystupujících z pravé strany kapoty, dosahoval na dvacetipalcových drátových kolech rychlosti až 170 km/h a patřil k nejrychlejším vozům na tehdejších silnicích.

První sportovní vavřiny vybojovaly dva tovární vozy Mercedes S třetí červnovou nedělí roku 1927,



⌘
Sportovní typ S se standardním rozvorem v provedení z roku 1927

⌘
Sedmitřívový Mercedes SS v úpravě pro závody sportovních vozů

⌘
Sportovní Mercedes SS s otevřenou čtyřmístnou karosérií z roku 1931



vání odlehčovacích otvorů do podélníků a příček rámu, ale i do dělicí stěny motorového prostoru, celkem se vůz podařilo odlehčit asi o 125 kg. Zajímavostí je, že ze sedmi prokazatelně zhotovených automobilů typu SSKL (Super Sport Kurz Leicht) byly patrně jen tři postaveny jako zcela nové, zatímco čtyři další vznikly v letech 1929 a 1930 v dílnách mateřské automobilky transformacemi těžšího typu SSK.

Každý z vozů SSKL byl vlastně unikátem, jednotlivé exempláře se navzájem lišily v řadě detailů i počtem a rozmístěním odlehčovacích otvorů. Podle dobových snímků se zdá, že nejvíce materiálů dělníci odvrtali z vozu SSKL, s nímž řádil Hans Stuck v závodech do vrchu po celé Evropě. Naopak jako seriózní vůz na dlouhé cesty se prezentoval Mercedes SSKL s červenými blatníky, trojicí světlometů na předí a bedničkou na nářadí na pravé stupačce, s nímž Rudolf Caracciola spolu s Wilhelmem Sebastianem vyhráli v dubnu 1931 pátý ročník italských Mille Miglia. Bylo to poprvé, kdy v Brescii triumfoval zahraniční jezdec, navíc ještě na voze cizí značky a s rekordním rychlostním průměrem přes 101 km/h. Úspěch byl o to cennější, že Caracciola neměl doprovod srovnatelný s italskou konkurencí, kromě manželky Charly ho doprovázel jen šéf stáje Mercedes Alfred Neubauer s trojicí mechaniků, kteří museli na čtyřech místech 1635 km dlouhé tratě zajistit nezbytný servis a doplnění paliva.

Se stejným vozem SSKL, opatřeným blatníky (ale tentokrát jen se dvěma světlomety), vyhrál Caracciola poslední květnovou neděli roku 1931 závěrečný ročník klasického závodu do vrchu

vrchu a debutoval v tisícimílovém italském klání Mille Miglia. Napoprvé se musel spokojit se šestým místem, když čelo závodu opanovaly lehkonožné šestiválec Alfa Romeo 6C 1750, z nichž nejrychlejší dovedl k vítězství miláček domácí publika Tazio Nuvolari. Caracciola však v Itálii získal cenné zkušenosti, které zúročil hned v následujícím roce. Vozů Mercedes SSK vznikly do roku 1932 tři desítky, přesný počet se v závislosti na jednotlivých pramenech liší a situaci nezjednodušuje ani skutečnost, že některé stroje prošly následně přestavbou.

Po Porscheho odchodu k rakouské firmě Steyr převzal jeho roli ve stuttgartské automobilce Hans Nibel. Od něj dostali konstruktéři Max Wagner a Fritz Nallinger za úkol zmenšit hlavní handicap robustního typu SSK – jeho hmotnost. Radikální odtučňovací kúra spočívala především ve vyvrtá-

typu SS patřil i známý milovník rychlosti Malcolm Campbell, který s ním koncem května 1931 na okruhu Brooklands zajel rekordní kolo kategorie osmilitrových vozů průměrem 118,9 km/h.

Podle dostupných údajů vzniklo do roku 1934 zřejmě 115 automobilů Mercedes SS, včetně čtveřice „ostrých“ továrních vozů SS z let 1929 a 1930, s dvoumístnou sportovní karosérií a motorem 7,1 l naladěným na 180 resp. 250 koní (132 resp. 184 kW). Jež dosahovaly rychlosti přes 190 m/h. Prvním z mnoha sportovních úspěchů typu SS bylo vítězství ve Velké ceně Německa sportovních vozů, které v polovině července 1928 vybojoval na Nürburgringu Rudolf Caracciola. Byl to tentýž závod, v němž za volantem bugatky zahynul český jezdec Vincenc Junek.

Ferdinand Porsche se chystal koncem roku 1928 opustit automobilku Daimler-Benz, ještě

předtím však připravil další verzi kompresorového sportovního vozu řady S, tentokrát s označením SSK (Super Sport Kurz). Dvoumístný roadster měl rozvor zkrácený o 450 mm na 2,95 m, byl dlouhý 4,25 m a jeho pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 1600 kg. V prodejní verzi dával šestiválec 7,1 l s kompresorem 225 koní (166 kW), stroje továrního týmu měly výkon přes 250 koní (184 kW) a objevovaly se alternativně v závodním provedení bez blatníků a světlometů i jako sportovní vozy s výbavou pro běžný silniční provoz. Podle použitého stálého převodu jezdily rychlosti až 200 km/h, ovšem spotřebovaly kolem 25 až 30 l benzínu a litr oleje na každých 100 km. Celou záď roadsteru tak vyplňovala palivová nádrž o objemu 120 l a nad ní umístěná dvojice náhradních kol.

S vozem SSK vyhrál Rudolf Caracciola v sezoně 1930 svůj první titul mistra Evropy v závodech do



Luxusní kabriolet SS ročníku 1930 s italskou karosérií Castagna



Caracciola s vozem SSKL vyhrál italské Mille Miglia 1931



Tenhle vůz typu SS oblékla v roce 1930 belgická karosárna d'Ieteren



Caracciolův SSKL po vítězství na Nürburgringu v létě 1931



Žádný ze sedmi původních exemplářů SSKL se s největší pravděpodobností nedochoval, věrná replika vycházející z originálního vozu SSK však vznikla ve druhé polovině osmdesátých let v dílnách továrního muzea ve Stuttgartu.

Jan Tuček

➤ Zbraslav-Jiloviště, zatímco Stuck s „očesaným“ závodním SSKL skončil o zlomek sekundy druhý. Svůj SSKL dovedl Caracciola k vítězství i ve Velké ceně Německa, jež se jela na Nürburgringu třetí červencovou nedělí roku 1931. Louis Chiron a Achille Varzi s továrními vozy Bugatti 51 se museli spokojit s druhým a třetím místem za Caracciolou.

Odlehčené automobily SSKL s krátkým rozvozem představovaly absolutní špičku řady S. V tovární úpravě dával jejich šestiválcový motor s kompresorem výkon až 300 koní (221 kW) a při použití „delšího“ stálého převodu jim uděloval největší rychlost nad hranici 230 km/h. Dva vozy SSKL prošly další přestavbou, jež jim měla umožnit udržet krok s mladší konkurencí. Závodník Manfred von Brauchitsch svůj vůz SSKL (již dříve přestavěný z těžšího SSK) svěřil počátkem roku 1932 karosárně Vetter v Cannstattu, aby jej opatřila aerodynamickým převlekem, jehož poněkud

Znovuzrození krasavce 720 SS

V současné době je v České republice v rukou moravských renovátorů Mercedes-Benz Sport Cabrio z roku 1929. Ačkoli je vidět na obrázku pouze torzo karosérie od firmy Saoutchik Paříž, šasi s rozvorem 3,45 m a šestiválcovým motorem o objemu 7 065 cm³ je již zrenovováno. Tento vůz byl původně připraven pro pařížský autosalon v roce 1929.

