



## Muzeum Mercedes-Benz 125 let automobilu

**Německý Stuttgart je kolébkou světové automobilové výroby, a tak si Mercedes nenechal vzít prvenství ani v kvalitě svého muzea. Budova nizozemských architektů ideálně spojuje funkcionalitu a estetičnost. Ovál o devíti patrech, jejichž rampy napodobují šroubovici DNA, je prosklený 1800 unikátními trojúhelníkovými okny a na 1600 m<sup>2</sup> nabízí prvotřídní didaktickou výstavku. Mercedes shromáždil 1500 exponátů, z čehož je 160 aut, a diskrétně je ponořil do teplého, decentně tlumeného světla dvanácti tisíc reflektorů.**

Prohlídku muzea začnete v horním patře, kde vás přivítá číslovaná replika prvního patentovaného motorizovaného povozu. K častým nedorozuměním vede skutečnost, že si i odborníci pletou vystavenou Viktorii a čtyřkolový Patentwagen. Původní Patentwagen se nedochoval a ani dva dobové prapůvodní exempláře, z nichž je jeden ve Vídni a druhý

v Londýně, nejsou zcela původní. Stejně jako Patentwagen v německém muzeu, který je darem pana Benze. Ten si dal tu práci a po letech jej sestavil z původních dílů. Drobný příběh mi pak ještě doplnil samotný kurátor muzea pan Knecht: „Viktoria dostala jméno ne po, jak se mylně traduje, nějaké Benzově příbuzné či milence, ale Benz měl po podraženém testu

*konstrukce jeho revolučního řešení zavěšení svislými čepky zvolat – Victoria!!!“*

Další vývojové unikáty, např. první motorový nákladáček, jsou vystavené podél stěn dvou spirálovitě obloukových chodeb a doplňují je velkoformátové fotografie výjimečné kvality a přehledné informační tabulky. Vysoce hodnotím a nemohu opomenout, že je naprosto přesně dokumentována historie továrny i v době národního socialismu, bez pokusů mlčení, což není samozřejmostí.

Všechny exponáty lze obdivovat z absolutní blízkosti, ze sluchátek se dozvídáte podrobnosti k číslovaným exponátům. Postávající personál se věnuje více odpovědím na dotazy návštěvníků než na jejich hlídání a ze zvláště zajímavých a viditelně označených míst je pro lovce fotografií vzpomínky ničím nerušený výhled.

Mercedes stavěl již kolem 1905 auta s výkonem 35 koní. Koncepce motorů byla ve své době a ve srovnání s konkurencí tak revoluční, že se v principu zachovala dodnes: lehký motor, dobré chlazení, nízké těžiště a dlouhý rozvor.

O patro níže se vám představuje v pěti odděleních rozmanitost tehdejší produkce. Vůz Parcifal je pojmem solidnosti, což si uvědomujeme při bližší prohlídce perfektně renovovaného vozu. U mercedesů montovali mezi lety 1910 a 1926 motory Knight. Zobrazený Mercedes-Knight Typ 16 z roku 1911 byl též vybaven tichounkým šoupátkovým motorem a stal se s pěti tisíci vyrobenými kusy nejúspěšnějším modelem firmy až do roku 1926.

Naleštěné sportovní mercedesy typu S z let 1928–32 slavily i sportovní úspěchy. Nejúspěšnější byl typ SSK postavený hlavně pro závody do vrchu, se sedmilitrovým motorem, který nabízel výkon až 225 koní a rychlost téměř 200 km/h. Málokdo ví, že se zkratka neznamena Super Sport Kompressor, ale význam je podstatně jednodušší – „K“ je zde z německého





Postavantgardní budova muzea



Po celém muzeu jsou umístěny didaktické exponáty a informační panely

„kurz“ (krátký). Vesměs v bílé nebo červené barvě jich bylo vyrobeno na zkráceném chassis typu S pouze 35 kousků a na každé výstavě jsou v obležení návštěvníků. Díky tomu jsou ale i předmětem výroby více či méně věrných kopií... K nemalému překvapení jsem narazil na předválečný proudnicový mercedes typ 320 z roku 1939. Elegantní karoserii poháněl motor s 80 ks a vůz dosahoval cestovní rychlosti 130 km/h. Celkem jich bylo postaveno více než 5100, což je na tehdejší dobu a s ohledem na netradiční design značné množství!

Produkce let 1959–1965 je milníkem ve vývoji revolučního typu samonosných karoserií. Na trh totiž přišly modely 220 S a SE jako první auta na světě s vědecky postavenou a patentovanou karoserií s nárazy absorbujícími zónami, kterou navrhl inženýr Béla Berenyi. Aut s přezdívkou Heckflosse (ploutev) se na evropské poměry vyrobil vysoký počet – více než 160 tisíc.

V tematickém prostoru nazvaném „Fascinace techniky“ jsou vystaveny unikáty C 111, F 100 až 500, sloužící výzkumu a pokusům. Vyšperkovaný prodloužený Mercedes 300 Kombi z roku 1960 jezdil

spojený datovými kabely s testovanými prototypy rychlostí až 160 km/h. Nejedním technologickým experimentem se později realizoval i sériově, jako např. v poslední době noční vidění v dnešních mercedesech. Nechybí ani koncepční a výzkumné vozidlo F 800. Jeho avantgardní forma a linie nadchly na autosalonu v roce 2010.

Při návštěvě oddělení „Mýty a sbírka“ nás čeká další vrchol – pohled na stříbrné šípy. Závodní auta z posledních sta let seřazená v trojstupu v klopené zatáčce zvýší krevní tlak každého návštěvníka. Obdivoval jsem, kolik těchto unikátů se dochovalo, zvláště pak futuristický „stříbrný platýz“. Vystavený původní řadový osmiválec M 25 E z prvního Silberpfeilu, stříbrného šípu z roku 1936, má obsah 4,7 litru a nabízel, dle typu kompresoru, výkon až 473 koní. Později byl srdcem několika dalších, vesměs velmi úspěšných závodníků předválečné doby.

K sálu s označením „Závody a triumfy“ se dostáváme závodním tunelem za klopenou zatáčkou jako na autodromu. Čeká nás tam podívaná na vzácné artefakty patřící světovým závodníkům a na dvou simulátorech si lze vyzkoušet své schopnosti

pilota formule 1. Virtuální závodní atmosféra je navozena autentickým netlumeným rachotem motorů. Z reproduktorů, rozumí se... Na kolmé stěně jsou upevněna další rekordní auta, za zmínku stojí určitě typ W 125, který je stále ještě držitelem světového rychlostního rekordu na veřejné silnici. Rychlostí 432,7 km/h bylo dosaženo již v roce 1938. Dalšími exponáty jsou unikáty ze všech období až do současnosti, včetně vítěze solární rally Evropou Tour del Sol.

Jako první v řadě se skví hliníkový aerodynamický závoďák typ T 80. Hitlerův oblíbený konstruktér F. Porsche jej vybavil leteckým motorem o obsahu 44,5 litru, ze kterého dostal 3600 PS. Tento platýz se







Velkosériový proudnicový typ 320 prodaný ve více než 5000 kusech

experimentálních karoserií se všemi alternativními pohony. Zdroj energie zvaný F-Cell se nyní testuje po celém světě v „kabátu“ modelu B a úsporné hybridy Bluemotion jsou již realitou.

Infrastruktura muzea je příkladná: bezbariérový přístup je samozřejmostí, restaurace nabízejí stravování na třech úrovních. Obchod se suvenýry a literaturou je dobře zásoben vkusnými a hlavně kvalitními výrobky. Pro děti návštěvníků je k dispozici dětský koutek, i když ani ony se v muzeu nenudí. Několik interaktivních instalací totiž jejich zájem zaručeně upoutá.

Prostory muzea si lze pronajmout i pro soukromé akce jako svatby, včetně exkluzivního cateringu. Parkování je zajištěno na vyhrazených parkovištích a v podzemí. Návštěvnost je podle slov ředitelky pí Valetové nad očekávání vysoká a představuje v současnosti milion návštěvníků ročně. Vstupné činí 8 eur, snížené jsou pak 4 eura pro děti a mládež, seniory nad 60 let a také pro nezaměstnané. Zavřeno je každé pondělí a 24. 12., 25. 12., 31. 12. a na Nový rok.

Text a foto: Jiří W. Pollak



měl stát po své jízdě rychlostí 600 km/h na dálnici u Dessau v roce 1940 nejrychlejším vozem na světě. K rekordní jízdě nakonec nedošlo, protože vypukla světová válka, Němci měli jiné projekty, a tak Porsche stavěl tanky a traktory. Odpověď kurátora muzea k originalitě tohoto vzácného exempláře byla zcela věrohodná: „Na stěně visí originální karoserie. Letecký motor, který poskytuje výkon 3600 koní, se jako zázrakem dochoval a je uložen vedle původního podvozku v našem „svatém depozitáři“,“ dodal pan Knecht.

Sál „Současný vývoj a produkce“ je sice trochu stranou od hlavní show, přesto je ale nedílnou součástí muzea. Nabízí výhled do budoucnosti na příkladech



Motorizovaný kočár Victoria a v pozadí replika nejstaršího automobilu Patent Motorwagen

