

HANS HERRMANN

Oto dobrnęliśmy w naszych biografiach najlepszych kierowców samochodowych do serii sławnych Niemców. Kierując się, jak zawsze dotąd, porządkiem alfabetycznym przedstawiamy czytelnikom pierwszego z nich, którego nazwisko brzmi — Herrmann.

Krótką historię tego kierowcy rozpoczynamy od ciężkiego wypadku jakiemu uległ w czasie treningu w Monte Carlo. Fachowcy — znawcy sportu stwierdzili, że Herrmann miał wtedy nadzwyczajne wprost szczęście.

A było to tak. Hans Herrmann podjeżdżał właśnie na wzniesienie obok kasyna, w najwyższym punkcie, którego osiąga się na wysięgowym Mercedesie szybkość rzędu 160—165 km/godz. Po tym następuje ostry wiraż w lewo, przy którym trzeba mocno wyhamować.

Tak też uczynił Herrmann. Przyhamowany Mercedes stanął nagle w poprzek szosy. Przypuszcza się, że zablokowane koło w trudnym momencie trasy nie pozwoliło kierowcy na opanowanie maszyny. Samochód wyrzucony z ogromną, bezwzględnie siłą odśrodkową z trasy, „skoślił“ kilka kamiennych kolumn podtrzymujących mur, przebił mur i zatrzymał się tuż przed 60-metrową przepaścią. W dole szumiło morze.

W ułamkach sekund dzielących pędzący samochód od muru, w który za chwilę musiał uderzyć — w mózgu Herrmanna zabłysła myśl: wysiadać! Wy dostać się czym prędzej, za wszelką cenę z samochodu zanim zacznie płonąć (wóz się nie zapalił, ale tak zareagowałaby prawdopodobnie większość kierowców wyścigowych — strach przed ogniem jest w takim przypadku uczuciem dominującym). Szok po wypadku ma to do siebie, że w pierwszym momencie nie odczuwa się bólu, nawet nie bardzo można zdać sobie sprawę z tego co się stało. Tak było też z Herrmannem. — Wy-skoczył z pogruchotanego samochodu nie wiedząc, że ma połamane kości barkowe i zgniecioną klatkę piersiową. Załamał się i upadł dopiero po przejściu kilku kroków.

Centymetry stanowiły, że Herrmann nie wpadł w przepaść, ale i te same centymetry ocaliły go od roztrzaskania głowy, bowiem w końcowej fazie wypadku głowa jego znajdowała się tylko o 10 centymetrów od muru, którego dolna część została rozbita przez samochód... Dziwne przypadki rządzą i decydują o życiu człowieka.

Herrmann nadspodziewanie szybko wrócił do zdrowia. Wbrew stawianym horoskopom już po 6 tygodniach wrócił do domu; wprawdzie o lasce, ale z zapewnieniem lekarzy, że odniesiona kontuzja nie pozostawi żadnych trwałych śladów.

Mając 23 lata Hans Herrmann prowadził spokojnie swój cukierniczy furgonik, będąc właścicielem baru kawowego w Stuttgarcie oraz starej, 1,5-litrowej BMW. Nie śnił i nie myślał wtedy o trasach wyścigowych. Pewnego pięknego poranka spotkał przypadkiem swojego przyjaciela — Erwina Bauera. Pan Bauer był na krótko przed wojną początkującym jeźdźcem w f-mie Deimler-Benz. Młody Hans choć nie marzył o wyczynowym sporcie samochodowym, bardzo lubił swoje BMW i z wielką pasją je ujeżdżał. To wystarczyło żeby między przyjaciółmi zaczęły się rodzić fantastyczne plany. Oczywiście głównym motorem był pan Bauer — jako bardziej doświadczony i znający się na sprawach sportu. Za jego też radą kupił Herrmann nowy model Porsche 1500 (60 KM).

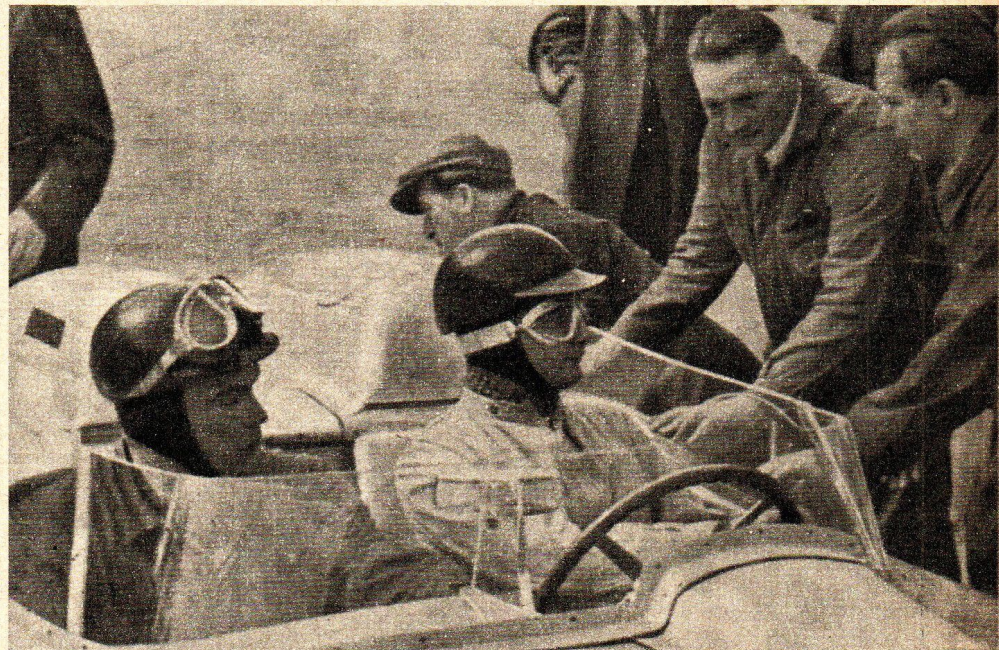
Pierwsze, zresztą dość przypadkowe, starty nie przyniosły powodzenia. Potem nadzszedł lipiec 1952, a z nim pierwsze wyścigi seryjnych wozów sportowych na torze Nürburgring. Na starcie zameldował się oczywiście nowicjusz Herrmann. Jako tako poinformowany i poinstruowany przez swojego przyjaciela o tajnikach jazdy po torze. Starzy fachowcy od długodystansowych wyścigów torowych byli co najmniej zdziwieni kiedy okazało się, że najlepszy czas na treningu wykrcił nie kto inny, a właśnie młody niedoświadczony zawodnik — cukiernik ze Stuttgartu. Niestety, w czasie wyścigu defekt wyeliminował Herrmanna z walki i niewiele ekspertów zdążyło zorientować się, że młody debiutant naprawdę umie jeździć.

Okazało się to jednak bardzo szybko, już następnej wiosny, kiedy Herrmann wygrał Mille Miglia w swojej klasie, a następnie wyścig zwany „Eifelrennen“, odbywający się w czasie ulewnej deszczu. Pan Ferry Porsche zdecydował się wtedy posadzić dobrze zapowiadającego się kierowcę na swój specjalny, fabryczny wóz i puścić do wyścigu w Le Mans.

Herrmann zwyciężył w klasie 1500 i od tego czasu nie musiał się już martwić o to na czym będzie startował w następnych imprezach.

Zaproszony do zespołu Deimler-Benz otrzymał do prób na torze Nürburgring Mercedes 300 SL. Próby wypadły doskonale. 26-letni Hans Herrmann kończy rok 1953 — drugi rok startów z tytułem mistrza Niemiec w klasie 1500 wozów sportowych i zaangażowaniem do stajni Deimler-Benz, ale już w klasie Grand Prix.

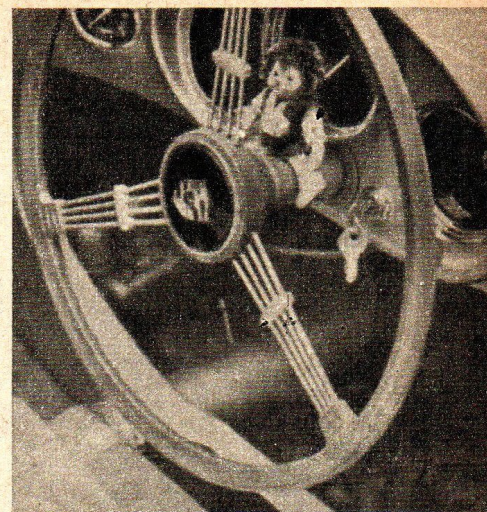
Pierwszy wyścig w nowych warunkach przeżywa Herrmann w Riems (1954). W przeciwieństwie do kolegów z zespołu, którymi byli Fangio i Kling, nie trenował przed imprezą prawie wcale, mając dużo pracy przy swoim wozie. Jednak w czasie oficjalnego treningu osiągnął doskonałe czasy, a podczas pierwszych okrążeń wyścigu trzymał się uparcie czwartej pozycji za Fangio, Klingiem i Gonzalezem. W dalszych okrążeniach zbliżał się znacznie do Gonzaleza, wykrcając rekordowe okrążenie. Potrafił nawet nawiązać z nim walkę. Wtedy nastąpiła przykra niespodzianka — Ferrari Gonzaleza stał w płomieniach, ale i Mercedes Herrmanna nie wytrzymał tempa. Przykrv jest powrót do boksów pieszko.



Hans Herrmann ze swym pilotem na Mille Miglia — Hermannem Egerem (1955 r. — 300 SLR Mercedes)

W następnym wyścigu o mistrzostwo świata w Silverstone startowały tylko dwa Mercedesy — Fangio i Klinga, natomiast w Nürburgring Herrmann był jedynym jeźdźcą stajni Deimler-Benz dosiadającym nowy, jak gdyby doświadczalny wóz, nie dający jednak kierowcy najlepszych możliwości prowadzenia w labiryncie 174 zakrętów tej trasy i o którym z góry wiadano, że nie powinien wytrzymać trudności imprezy. Doprowadzenie go do mety było dobrym świadectwem dla wozu, ale przede wszystkim dla kierowcy.

Nadeszły wyścigi w Bernie, gdzie Herrmann był trzeci i na torze Monza, które ukończył jako czwarty. Przyszły też wypowiedzi krytyków wyrażających zdanie, że właściwie Herrmann jest dobry, ale... tylko na treningach. Na wyścigach jest za miękki, za mało bojowy i jeżeli chciałoby się go porównać z wielkim Rosemayerem to... stop, tu mała dygresja. Było wielu mło-



Przesąd czy zabawka? Mała maskotka na kierownicy samochodu towarzyszy swemu panu na wszystkich imprezach.

dych, utalentowanych niemieckich kierowców, których porównywano do Rosemayera. Są to jednak posunięcia dość pochopne bo — co tu dużo mówić — nowego Rosemayera nie tak łatwo sport samochodowy dostanie.

Ale wracając do Herrmanna, już bez żadnych porównań. Godnymi podziwu i uznania są już chociażby skoki, jakie robił z wozu sportowego na wyścigowy, tak jak uprzednio z łatwością przesiadał się z Grand Turismo do samochodu sportowego. A trzeba wiedzieć, że dosiadając po raz pierwszy rasowej wyścigówki nie miał właściwie żadnego doświadczenia ani nawet od tego czasu wiele możliwości zmierzenia swych sił i kształtowania formy

w naprawę silnej konkurencji. Można śmiało powiedzieć, że i tak bardzo szybko „otrzaskał“ się ze sportem wyścigowym i dopasował do czołówki samochodowej.

Na zakończenie jeszcze kilka słów, bardziej ogólnych, o młodym kierowcy. Hans Herrmann jest średniego wzrostu, nieco krępy, nadzwyczaj silny i bardzo spokojny. Jako osiemnastoletni młodzieniec był członkiem klubu bokserkiego i sport ten uprawia po dziś dzień uważając, że robi to doskonale na utrzymanie kondycji i wyrobienie refleksu. Herrmann ma jeszcze swoją „słabą“ stronę — namiętnie lubi... spać. Złośliwi twierdzą, że właściwie całe jego życie oscyluje między samochodem wyścigowym i łóżkiem i że na nic innego go nie stać, nawet na ożenienie się.

Hans Herrmann uważany jest obecnie za jednego z najlepszych jeżeli nie najlepszego kierowcę młodego pokolenia niemieckiego.