

Dejiny  
rýchlosti



Dejiny  
rýchlosti

*Martin Roach*

m a g  
m a g



# Obsah

Predslov 8

*Richard Noble OBE*

Poznámka autora 10

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 1 Prehistória rýchlosti 12                                       | 17 Dragstery a maximálna rýchlosť 162 |
| 2 Zrod automobilových pretekov<br>a pozemný rýchlostný rekord 20 | 18 Gender rýchlosti 172               |
| 3 Stret kráľov rýchlosti 32                                      | 19 Dosiahli sme limit? 190            |
| 4 Rýchlosť ako feromón 40  | 20 Aerodynamika na soli 200           |
| 5 Bentley Boys a kráľovná Bugatti 44                             | 21 Miľa za jedenásť sekúnd 208        |
| 6 Doba príšer 54   | 22 Zopár faktov o rýchlosti 222       |
| 7 Pokúšanie osudu 64   | 23 Do palebnej línie 228              |
| 8 Bonneville 74  | 24 Budúcnosť rýchlosti 234            |
| 9 Rýchlosť vo vojne a obnova 86                                  | 25 My sme autá 242                    |
| 10 Rýchlostný underground 94                                     | Index 248                             |
| 11 Doba prúdových motorov 102                                    | Poďakovanie 254                       |
| 12 Rýchlostná exotika 112  | Odporúčaná literatúra 254             |
| 13 Mánia nabúchaných áut 122                                     | Zdroje obrázkov 255                   |
| 14 Rakvy na vode 130   |                                       |
| 15 Prenos rýchlosti 138  |                                       |
| 16 Psychológia rýchlosti 148                                     |                                       |

# Prehistória rýchlosti

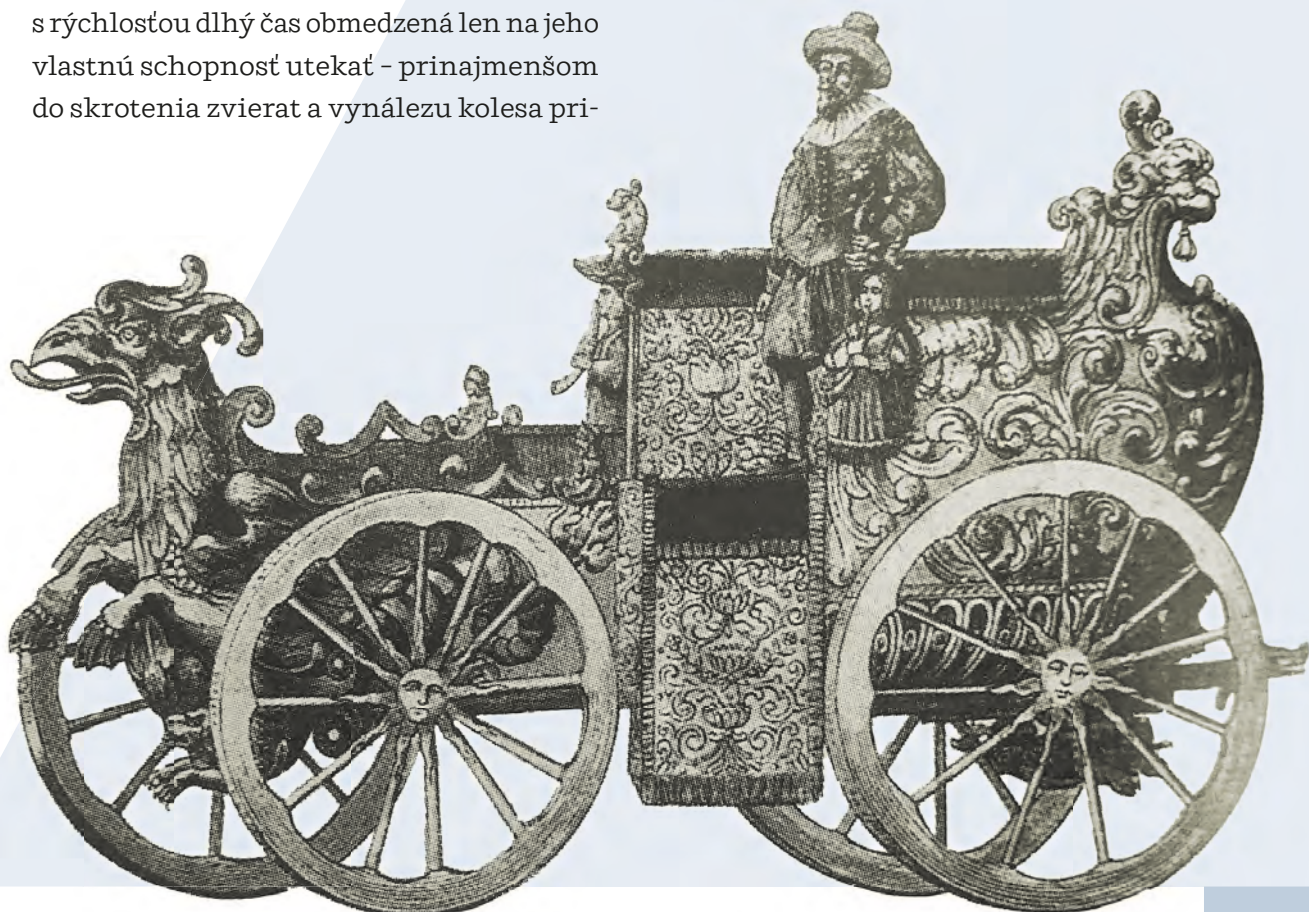
„Svet sa dnes pohybuje takou rýchlosťou, že keď človek povie, že niečo nie je možné, spravidla ho preruší niekto, kto na tom už pracuje.“

Americký spisovateľ a básnik Elbert Hubbard

Vo svete prírody je rýchlosť dôležitým nástrojom prežitia. Základy antropológie naznačujú, že každý tvor, ktorý dokáže bežať rýchlejšie než jeho druhovia, je menej pravdepodobnou korisťou pre predátorov. Naopak, Darwin tvrdí, že predátory, ktoré bežia, útočia, lovia a zabíjajú rýchlejšie, čaká úspešnejší vývoj. V súlade s týmito evolučnými zákonitostami bola skúsenosť človeka s rýchlosťou dlhý čas obmedzená len na jeho vlastnú schopnosť utekať - prinajmenšom do skrotenia zvierat a vynálezu kolesa pri-

bližne pred 7000 rokmi. Ak niekto dokázal bežať rýchlejšie, bol vnímaný ako silnejší a dominantnejší jedinec. Táto praveká skutočnosť radí rýchlosť medzi evolučné výhody naprieč živočíšnymi druhmi.

Tento honosný návrh kočiaru od Jeana Hautscha pochádza z roku 1649.



Po týchto začiatkoch na dvoch nohách bolo po tisíce rokov jediným spôsobom, ako ľudia dosiahli vyššiu rýchlosť, používanie iných druhov dopravných prostriedkov. Najstaršie známe prípady osedlania zvierat ako ťavy, osly a kone pochádzajú z roku 4000 pred n. l. Samozrejme, rýchlosť týchto tvorov bola relatívne skromná, hoci moderný dostihový plnokrvník môže dosiahnuť rýchlosť až 65 km/h, v dávnych dobách neboli takéto atletické výkony štvornohých zvierat bežné. Okrem toho, na dlhých cestách museli kone pravidelne zastavovať, jesť a oddychovať, takže aj ten najrýchlejší tátoš dosahoval na dlhších trasách priemernú rýchlosť len okolo 8 km/h. Napriek tomu si ľudia už v tých časoch uvedomovali, že rýchlosť je žiaduca, pretože odpradáva sa kone ako základný dopravný prostriedok šľachtili, aby boli silnejšie a rýchlejšie.

Prvé známe použitie kolesa môžeme vystopovať do roku 3500 pred n. l. v oblasti dnešného Iraku. Okrem koní však boli po stáročia najrýchlejšími spôsobmi prepravy prvé kanoe a neskôr plachetnice, ktoré sa objavili v Egypte okolo roku 3100 pred n. l., najmä v rozvíjajúcich sa civilizáciách okolo pobreží, prístavov a riek. Aj v tej dobe sa najrýchlejšie plavidlá používali predovšetkým na rýchlejšiu prepravu tovaru, nie pre samotný pôžitok z rýchlosti, a ich pohyb bol, samozrejme, obmedzený trasou a rozsahom danej vodnej cesty.

Slovo „automobil“ je spojením gréckeho slova *áuto* („áuto“), čo znamená „samostatne“, a latinského *mobilis* vo význame „pohyblivý“. Historické záznamy o pokusoch pripevniť veterné mlyny na kolesá v nádeji, že by sa tak dalo cestovať rýchlejšie po súši, nájde-

me už v 14. storočí. Čínsky cisár Kchang-si v 17. storočí údajne poveril belgického misionára zostrojením parou poháňaného hračkárskeho „auta“, hoci skôr na zábavné než cestovateľské účely. Moderný zážitok z rýchlosti sa však začal vyvíjať až s vynájdением mechanického pohonu.

Koče bez koní v skutočnosti prebehli prvý automobil o viac ako storočie. Francúz Nicholas Joseph Cugnot v polovici 18. storočia experimentoval s parou poháňanými vozidlami, aj keď dosiahol len obmedzené úspechy. O štyridsať rokov neskôr anglický inžinier Richard Trevithick predstavil svoj priekopnícky London Steam Carriage (v prekl.: Londýnsky parný koč), ktorý, z pochopiteľných dôvodov, v roku 1803 vyvolal zmätenie u obyvateľov hlavného mesta a s ôsmimi cestujúcimi na palube dosahoval závažnú rýchlosť 13,5 km/h. Tieto prvé pokusy o nahradenie koňa ako hlavného dopravného prostriedku však často stroskotali pre obrovskú hmotnosť parných motorov. Aj keď boli potenciálne veľmi výkonné, v podstate išlo o ťažkopádnu a statickú technológiu, ktorá bola pôvodne určená na pohon tovární a dielní priemyselnej revolúcie. Trevithick neúspešne hľadal investorov na ďalší vývoj svojho vynálezu a nakoniec parný motor predal mužovi, ktorý okamžite rozobral pohonné ústrojenstvo a nainštaloval ho do mlyna.

Okrem veľkej nespoľahlivosti tejto ranej technológie sa výkon stroja prenášal na obrovské drevené kolesá s kovovými obrúčkami, pre ktoré bola jazda veľmi nepohodlná, čo ešte znásobil žalostný stav vtedajších ciest. Ďalšie veľké obmedzenia spôsobovalo palivo. Tieto parou poháňané kočiare prepravi-



*Niektorí z prvých nadšencov automobilizmu tvrdili, že autá pomôžu vyčistiť mestá, ktorých cesty boli pokryté páchnucou vrstvou konského trusu.*

či čajová kanvica na kolesách. Zoči-voči takému odporu zrejme nie je prekvapením, že pred rokom 1890 v Británii neexistovalo žiadne auto miestnej výroby, čo spôsobilo, že krajina v úsvite automobilovej éry výrazne zaostávala za väčšinou Európy.

Samozrejme, lokomotívy v tom čase už ponúkali rýchlosť širokým masám, ale aj keď prinášali obrovskú slobodu, išlo o pokojný a pasívny zážitok bez priamej kontroly (podobne ako neskôr lietadlá, len vo väčšom meradle). Kým priemyselná Británia v otázke

individuálnej rýchlosti zaostávala, kontinentálna Európa sa v tejto oblasti dostávala čoraz viac do popredia. Aj keď sa koncom 19. storočia priekopníkom rýchlosti a motošportu stalo Francúzsko, prvý a možno najzásadnejší prelom sa odohral v Nemecku.

História spaľovacieho motora by si zaslúžila vlastnú knihu a treba podotknúť, že túto technológiu pôvodne nevyvinuli za účelom dosahovania vyšších rýchlostí. Napriek tomu práve priekopnícka práca inžinierov, ako Gustav Otto, Gottlieb Daimler a hlavne

Karl Benz (spolu s pestrou paletou vynálezcov z ďalších európskych krajín), umožnila zrod príbehov o rýchlosti opísaných v tejto knihe.

*Benz Motorwagen z roku 1886 – trojkolesový a kľukou ovládaný predchodca moderného automobilu.*

Súboj o vytvorenie prvého automobilu bol nelútostný a komplikovaný, ale všeobecne sa uznáva, že prvým takýmto vozidlom bol Motorwagen, ktorý v roku 1885 skonštruoval Karl Benz, a o rok neskôr si ho nechal patentovať. Toto krehké trojkolesové vozidlo ovládané kľukou malo výkon len necelého jedného koňa a poháňal ho štvortaktný jed-



# Zrod automobilových pretekov a pozemný rýchlostný rekord

„Keď sa rýchlosť dostane človeku pod kožu, musí jazdiť, aby žil.“

Nemecký pretekár Rudolf Caracciola

Prvé roky automobilu patrili snahe o zlepšenie spoľahlivosti, nie rýchlosti, a preto boli prvé preteky v skutočnosti vytrvalostnými skúškami. Automobiloví historici sa vo všeobecnosti zhodujú, že úplne prvé preteky sa uskutočnili 22. júla 1894, keď parížsky denník *Le Petit Journal* zorganizoval podujatie vedúce z francúzskeho hlavného mesta do Rouenu. Išlo predovšetkým o test odolnosti – pretekári si dokonca urobili prestávku na obed v meste Mantes-la-Jolie, kde sa družne rozprávali s divákmi a miestnymi obyvateľmi, ale použitie slova „preteky“ v správach mu zabezpečilo označenie historicky prvého podujatia svojho druhu.

Vzhľadom na priekopnícky charakter tejto udalosti by sa dala predpokladať skromná účasť. V skutočnosti však až 102 súťažiacich zaplatilo štartovné 10 frankov a do 50-kilometrovej kvalifikačnej jazdy sa zapojilo 69 vozidiel, z ktorých sa vybralo 25 najväznejších uchádzačov a tí sa postavili na štartovaciu čiaru hlavných pretekov na 127 kilometrov. Ako prvý preťal cieľ gróf Jules-Albert de Dion vo svojom rovnomennom aute, ale ocenenia za rýchlosť, ovládateľnosť a bezpečnostné vlastnosti napokon získali stroje značiek Panhard et Levassor a Peugeot. Najrýchlejšie automobily dosiahli priemernú rýchlosť okolo 19 km/h. Zaujímavé je, že niektoré vrstvy spoločnosti boli stále rozpoltené v otázke prítlačivosti rýchlosti. *Le Petit Journal* neskôr stiahol svoju podporu podujatí podobného charakteru, čo odrážalo znepokojenie jeho čitateľov z podpory príliš rýchlej jazdy.

*Prvé motoristické časopisy sa nie vždy tešili veľkej podpore. Le Petit Journal najprv patril k priaznivcom, ale neskôr svoju podporu automobilových pretekov stiahol pre obavy z nesúhlasu čitateľov. V Británii založili v roku 1895 časopis Autocar, ale The Sketch o ňom napísal nie príliš peknú recenziu: „Vydáva sa v záujme mechanicky poháňaného cestného koča. Čo bude ďalej?!“*

# Le Petit Journal

TOUS LES JOURS  
Le Petit Journal  
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ  
Huit pages : CINQ centimes

TOUS LES DIMANCHES  
Le Supplément illustré  
5 Centimes

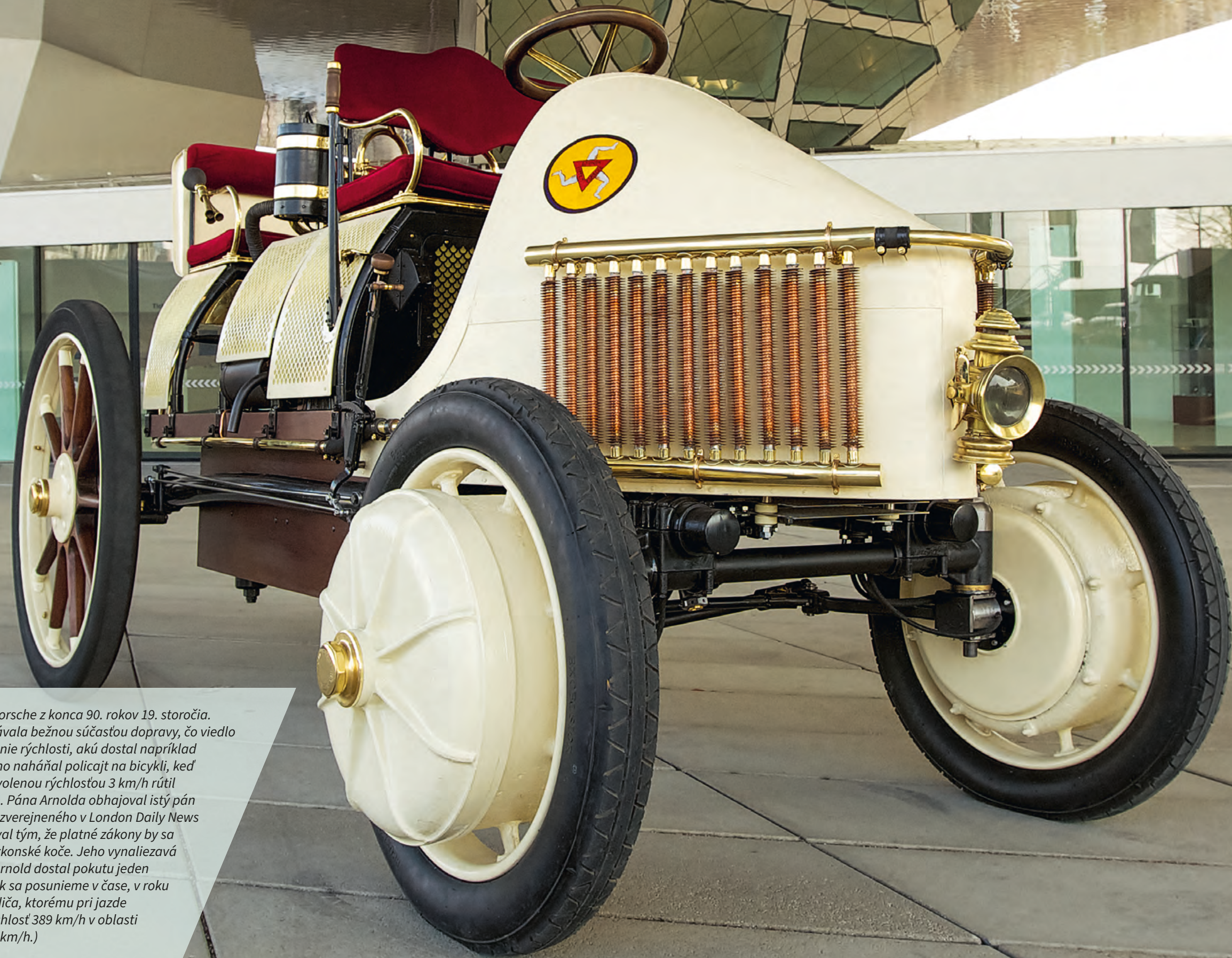
Cinquième année

LUNDI 6 AOUT 1894

Numéro 194



Concours du « Petit Journal »  
LES VOITURES SANS CHEVAUX



Hybridný automobil Lohner-Porsche z konca 90. rokov 19. storočia. V tomto období sa rýchlosť stávala bežnou súčasťou dopravy, čo viedlo k prvým pokutám za prekročenie rýchlosti, akú dostal napríklad pretekár Walter Arnold, ktorého naháňal policajt na bicykli, keď sa v oblasti s maximálnou povolenou rýchlosťou 3 km/h rútil závratnou rýchlosťou 13 km/h. Pána Arnolda obhajoval istý pán Cripps, ktorý, podľa záznamu zverejneného v London Daily News 30. januára 1896, argumentoval tým, že platné zákony by sa nemali vzťahovať na nové bezkónské koče. Jeho vynalievavá stratégia však nepomohla a Arnold dostal pokutu jeden šiling za bezohľadnú jazdu. (Ak sa posunieme v čase, v roku 2003 zastavili amerického vodiča, ktorému pri jazde v jeho hyperaute namerali rýchlosť 389 km/h v oblasti s predpísanou rýchlosťou 120 km/h.)



tekov do vrchu vo vlastnoručne zostrojenej elektrickej káre a čoskoro začal súťažiť na rýchlostných skúškach. Takto sa dostal do súboja s grófom de Chasseloup-Laubatom a zrodila sa rivalita, ktorá sa vo vysoko-rýchlostnom prostredí stala legendou. Zasa a znova sa dvaja súperia dostávali do boja o najvyššiu rýchlosť, osedlávali nesmierne nebezpečné autá a pokúšali sa dosiahnuť pre človeka dovtedy nepredstaviteľné rýchlosti bez očividného strachu z okamžitej smrti. Záležalo len na jednom - prekonať toho druhého. Najslávnejší zo všetkých ich súbojov sa odohral 17. januára 1899 na verejnej ceste západne od Paríža. Stretnutie sa uskutočnilo na popud Jenattona, ktorý grófovi adresoval ručne písaný list s výzvou na súboj.

Odhodlaný zvíťaziť zo súboja s francúzskym rivalom ako definitívny víťaz navrhol štyri metre dlhé elektrické vozidlo v tvare cigary a riadené kľukou. Stroj pomenovaný *Jamais Contente* poháňali dva elektrické motory

*Camille Jenatton, prezývaný Červený diabol, bol prvý človek, ktorý prekročil rýchlosť 60 mph (96 km/h) a jeden z najslávnejších dobrodruhov v dejinách rýchlosti.*



# Rýchlosť ako feromón

„Sám som v aute nikdy nešiel rýchlosťou vyššou než 80 mph, ale tí, ktorí tento zvláštny elixír pijú vo väčších dúškoch, mi povedali, že ak niekto prekročí stovku, čakajú naňho nové zázraky... dvestovka musí byť absolútne utrpenie.“

Autor a filozof Aldous Huxley

Kedy sa rýchlosť stala okúzľujúcou? Na úsvite modernej dopravy bola určite vnímaná ako prínosná a žiaduca. Táto všeobecne uznávaná prednosť sa čoskoro premenila na niečo atraktívnejšie, pretože - či už právom, alebo nie - rýchlosť sa nerozlučne spojila s leskom.

Prvé automobily boli do veľkej miery výsadou bohatých. Keď koncom 80. rokov 19. storočia predal Benz prvý Motorwagen, stál tento revolučný stroj 3000 nemeckých mariek, pričom väčšina ľudí v tej dobe zarábala len stovky mariek ročne. Prvé automobily sa často vyrábali na zákazku a ich drahé karosérie vznikali na mieru podľa želania každého zákazníka. Prvá generácia rýchlostných rekordérov a pretekárov boli bez výnimky bohatí a charizmatickí ľudia, čo počiatkom rýchlosti pridalo lesk. Cestné automobily aj pretekárske stroje boli pre širšiu populáciu jednoducho nedostupné, takže nadšenici rýchlosti tej doby získavali svoje zážitky výlučne sprostredkovane - tento kultúrny odstup možno ešte posilnil jej príťažlivosť.

Napriek tomu existujú dôkazy, že v určitých častiach 20. storočia bola rýchlosť považovaná za záležitosť spoločenských vyvrheľov. Niektorí majitelia automobilov v Amerike hlásili, že po nich pri prejazde robotníckymi štvrtami nespokojní obyvatelia hádzali kamene. Medzitriedne nepriateľstvo dosiahlo také rozmery, že o niekoľko rokov neskôr označil prezident Woodrow Wilson automobil za „hlavný podnet, pre ktorý sa chudobní obrátili k socializmu“. Dlhú dobu bol prístup k rýchlosti obmedzený peniazmi, postavením, pohlavím a blízkosťou automobilového priemyslu. Všetky tieto faktory určovali, komu bude alebo nebude umožnené rýchlo cestovať.

Samozrejme, nástup lacnej masovej výroby, ktorú okolo roku 1908 naštartovali priekopníci ako Henry Ford a ďalší, zásadne zmenil majetkovú štruktúru vlastníkov automobilov. Aj keď tieto hromadne vyrábané vozidlá neboli pretekárske stroje, vlastniť jedno v čase, keď bolo osobné cestovanie obmedzené na verejnú dopravu a chôdzu, rozhodne

vnieslo do verejného života novú rýchlosť, hoci v relatívne skromnej miere. V mnohých ohľadoch predstavoval masovo vyrábaný automobil neskoré zosobnenie technologického vývoja Priemyselnej revolúcie, ktorá sa odrazila v miliónoch mechanických revolúcií v osobnej preprave. V roku 1907 sa na celom svete vyrobilo 62-tisíc automobilov, ale do roku 1913 sa tento počet zvýšil takmer desaťnásobne na viac ako 606-tisíc. Aj keď sa tieto autá z dnešného pohľadu nezdajú byť obzvlášť rýchle, vo vtedajšom svete boli alternatívami chôdze a koní, ktoré v relatív-

nom porovnaní prekonali. Kľúčové bolo, ako uvádza teória Enda Duffyho v jeho brilantnej práci *The Speed Handbook*, že autá ponúkali aktívny, a tým pádom osobný zážitok z rýchlosti. Auto je pre moderný svet také dôležité, že Duffy ho nazýva „modernistickou mobilnou architektúrou“.

*Klasické stretnutie tzv. gentlemanských pretekárov po skončení prvej svetovej vojny. V USA patril medzi legendy rekordér a pretekár Ralph DePalma, ktorý havaroval na cestných pretekoch a napichol sa na kukuričné steblo. Trvalo mu jedenásť týždňov, kým sa zotavil a prepustili ho z nemocnice. DePalma patrí medzi najúspešnejších pretekárov v histórii, keďže vyhral 2557 pretekov z celkových 2889, na ktorých sa zúčastnil.*



# Bentley Boys a kráľovná Bugatti

„Pred pretekmi som cítil obrovskú nervozitu, ale napokon sme odštartovali a tri Bentley na čele dlhého hada sa rútili koleso na koleso dole ulicou smerom k Pontlieue. Už od začiatku bolo jasné, že pretekať sa bude v ohromnom tempe. Tá predstava mi priniesla veľké potešenie.“

Sir Tim Birkin o svojej skúsenosti z Le Mans v roku 1928 v knihe *Full Throttle*

Vo svete rýchlosti vykresľujú historické knihy 20. roky ako obdobie elegantných pretekárskych džentlmenov a playboyov, ktorí žili na vysokej nohe a užívali si obdivné pohľady krásnych žien. Stelesnením tohto ideálu boli Bentley Boys, nesmierne bohatá smotánka odvážnych dobrodruhov, ktorí pretekali tvrdo a zabávali sa ešte tvrdsie. Patrili k nim lovec perál, diamantový magnát a rôzni významní finančníci. Elegantní a charizmatikí buriči - ako napríklad Woolf Barnato, ktorý si v suteréne svojej honosnej rezidencie dal postaviť krčmu v štýle falošnej tudorovskej architektúry - vyzerali skôr ako filmové postavy než skutoční pretekári. V srdci tohto zvodného lesku a celosvetovej slávy sa nachádzali ich neveriteľné Bentley - majestátne, dokonale skonštruované stroje - na ktorých ste mohli pokojne doraziť na okruh, kde stačilo odmontovať svetlá a vybrať batožinu, aby boli pripravené pre odvážnych jazdcov, ktorí sa so svojimi beštiami prehánali po okruhu. Po pretekoch sa jazdci, sprevádzaní mnohými obdivný-

mi pohľadmi, odobrali do garáží a boxov, kde si vychutnávali cigary, jemné whisky a kúpali sa v omamnej vôni oleja, benzínu a spoločenského uznania. Keď padla tma, namontovali na autá svetlá a za zvuku burácajúcich motorov sa vrátili domov do svojich vidieckych sídiel. Nebola to len šou, Bentley Boys vyhrali v priebehu 20. rokov množstvo podujatí, stanovili veľa traťových rekordov a v podstate dominovali na najslávnejších vytrvalostných pretekoch v Le Mans.

Pokiaľ ide o surovú rýchlosť, jedno Bentley z tohto obdobia symbolizuje priority tejto skupiny - neslávne známy Blower. Keďže aerodynamika bola v plienkach, naďalej prevládal názor, že vyšší výkon znamená vyššiu rýchlosť. Bentley Motors si uvedomovalo, že ich rivali na kontinente dobiehajú, preto si chceli udržať náskok vytvorením Speed Six s obrovským 6,5-litrovým motorom, ktorý vyhral mnoho pretekov, ale francúzsky konštruktér Ettore Bugatti ho s posmechom nazval „najrýchlejším nákladníkom na svete“. V prípade cestných automobilov však malo

proste napchávanie väčších a výkonnejších motorov pod kapotu svoje obmedzenia z hľadiska veľkosti a praktickosti, preto sa inžinieri zaujímali o iné spôsoby, ako zvýšiť výkon a tým aj rýchlosť. Pod vedením bývalého stíhacieho pilota Sira Henryho „Tima“ Birkina a napriek výslovnému nesúhlasu samotného zakladateľa automobilky W. O. Bentleyho vzal inžinier Amherst Villiers 4,5-litrové Bentley a pred chladič namontoval obrovský kompresor. Tento výkonný doplnok v podstate fungoval ako vzduchové

čerpadlo, ktoré vhaňalo viac kyslíka do valcov motora, čím vznikala silnejší vnútorný výbuch a teda vyšší výkon. Prvé kompresory sa objavili o takmer storočie skôr a mnohé sa pôvodne používali na dodávanie vzduchu do vysokých hutníckych pecí. V prípade modelu Blower bolo umiestnenie kompresora medzi motor a karburátory - nechal sa jednoducho a nádherne odkrytý medzi prednými kolesami, aby ho všetci videli - jednoznačným vyjadrením jeho hlavného posolania - rýchlosti.



*Bentley Blower pri svojej nehanebnej honbe za vyššou rýchlosťou hrdo ukazoval svoj kompresor umiestnený vpredu.*

Pri jednej z týchto ciest sa zoznámila s bohatým majiteľom firmy s autodielmi. O pár rokov neskôr, v roku 1929, hľadal tento podnikateľ spôsob, ako propagovať svoj podnik, ktorý trpel v dôsledku hospodárskej krízy. Spolu s Niceovou dostali nápad, že by ju prihlásili na čisto ženskú veľkú cenu v Montlhéry v roku 1929.

Podľa niektorých zdrojov zvolila Niceová večer pred pretekmi nezvyčajnú prípravu, vraj

„do noci pila šampanské, užívala morfium a oddávala sa sexu“. Napriek tomu - a napriek statusu úplného nováčika, ktorý štartoval do svojich prvých pretekov proti niektorým z najlepších pretekárov tej doby - dovedla inšpiratívna a očividne nadaná Niceová svoj Oméga-Six k víťazstvu a pritom prekonala ženský rýchlostný rekord. „Zajazdila veľ-

*Počas Veľkej ceny Sao Paolo Niceová strhla volant, aby sa vyhla bezohľadným divákovi, čo viedlo k strašidelnému havárii, pri ktorej zahynulo šesť ľudí a ona sama utrpela vážne zranenia.*



kolepo,“ chválili ju noviny *L'Intransigeant*. „Ak ju niekto videl, nemôže tvrdiť, že ženy šoférujú horšie než muži.“

Jej ohromujúce debutové víťazstvo upútalo pozornosť Ettore Bugattiho, záhadného podnikateľa a zakladateľa legendárnej francúzskej automobilky, ktorý hľadal nového jazdca pre svoj pretekársky tím a hneď na druhý deň kontaktoval Niceovú, ktorej povedal, že jej nápadne modré oči „sa perfektne hodia k farbe môjho Bugatti“. Napriek neobvyklým dôvodom pre angažovanie nového jazdca sa Niceová osvedčila ako zručná a odvážna pretekárka, ktorá pre svoj nový francúzsky tím vybojovala niekoľko víťazstiev. V ďalších rokoch zostávala ako jediná žena súčasťou kolotoča veľkých cien.

Mimo európskych pretekárskych okruhov sa Niceová zabávala rovnako búrlivo ako muži z vyššej spoločnosti, ktorí ju ustavične obklopovali. Nebola však žiadnou hračkou bohatých džentlmenov, vybojovala si reputáciu ako nekompromisná pretekárka, ktorá sa nikdy nevzdáva a každému poslucháčovi zanietene porozpráva o vzrušení z „burácajúceho pretekárskeho auta v mojich rukách, ktoré len chce ísť rýchlejšie“. Často vystupovala na exhibíciách bez prilby a s úsmevom hovorila, že „diváci vždy chcú vidieť moje vlasy za jazdy.“

V súlade s neodmysliteľným nebezpečenstvom raného motošportu utrpela Niceová vo svojej Alfe Romeo hororovú nehodu na Veľkej cene Brazílie v roku 1936, pri ktorej zahynulo šesť divákov a ona sama upadla na niekoľko dní do kómy. Keď na miesto pribehli traťoví komisári, našli ju tak ťažko zranenú a zjavne bez známok života, že jej telo najprv položili k mŕtvym. Niceová sa zo zranení dlho zotavovala, nikdy sa jej celkom nevrátila pamäť a pozorovatelia tvrdili, že jej blesková rýchlosť bola otupená. Svoje posledné preteky vyhrala len mesiac pred vypuknutím druhej svetovej vojny, ktorá zastavila všetky pretekárske aktivity v čase, keď sa Niceová mohla vrátiť na vrchol. Po skončení vojny čoraz viac zápasila s výpadkami pamäti a jej meno poškvrnili nepodložené obvinenia zo sympatizovania s nacizmom. Kráľovná rýchlosti upadla do chudoby a samoty a istý čas bola odkázaná na pomoc charity pre vyslúžilých hercov. Jej životopiskyňa Miranda Seymourová cituje susedov, ktorí videli Niceovú, ako „kradla mlieko z misiek pre mačky, pretože nemala čo jesť ani piť“. Kráľovná Bugatti, Hellé Niceová, zomrela v nevýslovnej chudobe v malom podkrovnom byte na juhu Francúzska v roku 1984.

„Chcela som len ukázať,  
čo dokážem proti mužom,  
o nič iné som nežiadala.“

Hellé Niceová v roku 1930.

