



VŠECHNO, NEBO NIC

RINDT

SENNA

VILLENEUVE

HRDINOVÉ FORMULE 1

HRDINOVÉ FORMULE 1

Všechno, nebo nic

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.albatrosmedia.cz
www.albatrosmedia.cz



Roman Klemm
Hrdinové Formule 1 Všechno, nebo nic – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



HRDINOVÉ
FORMULE 1
VŠECHNO, NEBO NIC

JOCHEN RINDT
GILLES VILLENEUVE
AYRTON SENNA

Roman Klemm

Fotografie

Jochen Rindt

28 x Roman Klemm

32 x archiv Christiana Sandlera

1 x archiv KR Egona Hofera

142 x archiv autora

Gilles Villeneuve

34 x Roman Klemm

1 x Martin Straka

10 x Manfred Noger

174 x archiv autora

Ayrton Senna

99 x Roman Klemm

218 x archiv autora

21 x Manfred Noger

© Roman Klemm, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6134-0 (1. zveřejnění, 2026)

ISBN e-knihy 978-80-264-6145-6 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

OBSAH

ÚVOD	7
O AUTOROVÍ	7
PODĚKOVÁNÍ	7

JOCHEN RINDT **9**

Všechno...	10
... nebo nic?	10
1952–1962: Výjimečný a nezvladatelný	10
1963: Profesionálním závodníkem Formule	14
1964: Jak na sebe „rakouský Australan“ upozornil v Anglii	17
1965: Do F1 raději s Cooperem než vůbec ne	22
1965: Mnohem lépe ve Formuli 2 – a francouzský bon-bon	25
1966: Návrat do doby kamenné s lichotivým výsledkem	29
1966: S Formulí 2 to nejlepší až na konec	36
1967: Raději zůstat u Formule 2...	38
1967: Velká trojka: vedle Monaka také na startu Indy 500 a Le Mans	40
1967: Třetí, ale bezvýsledný rok s Cooperem v F1	43
1968: Zklamání v týmu Black Jacka	48
1968: Mimo F1 už jen „F-Rindt“ a Indy 500	55
1969: Chapman a Rindt, to nebyla láska ani na druhý pohled	60
1969: Formule 2 pro uklidnění nervů	72
Rozbřesk roku 1970 – „dětské nemoci“ Lotusu 72	74
Poledne roku 1970 – Fáze závodníkovy štěstí	78
Setmění roku 1970 – smrtící Monza	90
Tváře podél dráhy	103

GILLES VILLENEUVE **111**

Všechno...	112
... nebo nic?	112
1950–1975: Když jsi o sobě přesvědčen jen ty sám a tvá žena...	113
1976–1977: Králem severoamerických Atlantiků	118
1977: Konečně ve Formuli 1 – ale na jak dlouho?	125
1978: Katastrofální začátky...	130
1978: ... velkolepé konce	137
1979: Takhle řadí Scheckterova dvojka?	141

1979: Belgické, monacké a francouzské budování Gillesova věčného pomníku	145
1979: Závěr ročníku ve znamení duelu Villeneuve–Jones	149
1980: Technický knock aut	156
1981: Zázraky...	166
1981: ... a propadáky s turbem	172
1982: Katastrofa s ohlášením	179
2026: Skutečně navždy ten nejlepší	187
Tváře podél dráhy	192

AYRTON SENNA

205

Všechno...	206
... nebo nic?	206
1960–1981: V monopostech jen na rok?	207
1982–1983: Přeci jen raději v kokpitu než v kanceláři	210
1984: Nadějí Tolemanů...	221
1984: Zkázou Tolemanů...	233
1985: Zázrak v Estorilu a další „miráky“ bez odměny	236
1985: Už ne jenom show, ale také body, body, body...	243
1986: Stagnace na vysoké úrovni	248
1987: Třetí rok u Lotusu: Nic víc než čekání na McLaren?	261
1988: Prost–Senna, Senna–Prost, Prost–Senna, Senna–Prost	272
1989: Občanská válka u McLarenu	280
1990: Čas odplaty	289
1991: McLaren–Honda na ústupu, Senna přesto potřeptá mistrem světa	302
1992: Rozdrcen Williamsem–Renault	315
1993: Senna a Dennis: muži v ofsajdu	325
1994: Když v Imole z nebe spadla hvězda	336
Tváře podél dráhy	348

ÚVOD

Ve čtvrtém dílu Hrdinů formule 1 – Všechno, nebo nic se Roman Klemm zabývá třemi nezapomenutelnými velikány tohoto sportu, které spojoval stejný krutý osud. Právě ve chvíli, kdy byli na vrcholu kariéry, dosáhli všeho, co jim jejich láska k motorsportu mohla přinést, a kdy jim sportovní svět ležel u nohou, museli zaplatit daň, již tato disciplína neustále hrozí: v kokpitu vozu formule 1 přišli o život. Jochen Rindt v Monze, Gilles Villeneuve v Zolderu a Ayrton Senna v Imole.

O AUTOROVÍ

Roman Klemm (1966), rodák z Duchcova, žije od roku 1981 ve Spolkové republice Německo. Od konce osmdesátých let aktivně závodil (mimo jiné s Michaellem Schumacherem, Takumem Satoem, Zsoltem Baumgartnerem, Tomášem Engem, Adrianem Sutilem, Romainem Grosjeanem, Robertem Lechnerem a Rahel Freyovou), v roce 2007 obsadil 3. místo v rakouském mistrovství Formule Ford 1800 a v roce 2001 zvítězil v závodě na Salzburgringu. Jako historik automobilového sportu, fotograf, překladatel a autor osmi knih s motoristickou tematikou (Osobnosti a události Formule 1, Před branami Formule 1 – kompletní historie F3000, Autodromy

Měli všechno – a nezbylo jim nic...

K co nejvýstižnějšímu vykreslení těchto tří osobností pomohly autorovi nesčetné rozhovory se svědky a pamětníky, studium dobových materiálů i stále velmi silné a živé osobní vzpomínky. Výsledkem jsou biografie Rakušana, Kanadana a Brazilce, které zachycují jejich mimořádné nadání i přínos motorsportu, aniž by zavíraly oči před skutečností, že i oni byli lidmi s klady i zápory...

2005/2006, Velikáni Formule 1, Hrdinové Formule 1, 1.–3. díl) přispívá do odborných časopisů i na weby. Závodily navštěvuje od začátku sedmdesátých let a svou první velkou cenu F1 zažil v Rakousku roku 1983. Každoročně se účastní desítek motoristických akcí po celé Evropě, které slovem i obrazem dokumentuje. Patří mezi přední žurnalisty a historiky publikující v němčině, angličtině, čínštině a češtině. Od roku 2019 mu (tak trochu jako Grahamu Hillovi) patří „velký hatrick automobilového sportu“: jako akreditovaný žurnalista a fotograf se zúčastnil Grand Prix de Monaco, vytrvalostního závodu 24 h Le Mans i Indy 500.

PODĚKOVÁNÍ

Následující osobnosti a pamětníci poskytli autorovi během mnoha rozhovorů osobní informace či fotografie a aktivně se tak podíleli na vzniku této knihy. Patří jim za to autorův dík.

Kurt Ahrens (Rindtův přítel a soupeř, tovární jezdec Porsche a Abarthu, pilot F1 a F2)

Daniele Audetto (sportovní ředitel Ferrari a Fiatu)

Stefano Benedetti (předseda Villeneuve-Fanclubu-Erbé)

Raymond Boulter (technik týmu RAM, vedoucí stáje Brabham, technik sbírky Bernieho Ecclestonea)

Gianni Cancellieri (fotograf, novinář, redaktor La Gazzetta dello Sport a Autosprintu)

Hans Clausecker (vývojář Porsche, jezdec záchrannářského ONS-R-Porsche)

Martin Donnelly (jezdec F1)

Bernie Ecclestone (Rindtův přítel a poradce, majitel týmu Brabham, šéf sdružení konstruktérů FOCA, šéf Formule 1)

Emerson Fittipaldi (dvojnásobný mistr světa F1, dvojnásobný vítěz Indy 500, majitel stáje F1)

Beppe Gabbiani (závodník F1 a F2)

Dr. Andrea Gallignani (potomek podniku Everest, přítel Elia de Angelise)

Bruno Giacomelli (mistr Evropy F2 roku 1978, jezdec F1)

KR Egon Hofer (závodník, restaurátor a sběratel)

Jacky Ickx (osminásobný vítěz Grand Prix F1, šestinásobný vítěz 24 h Le Mans)

Eddie Irvine (čtyřnásobný vítěz Grand Prix F1)

Alan Jones (mistr světa F1 sezony 1980)

Josef Leberer (fyzioterapeut, kuchař, přítel Ayrtona Senny)

Jochen Mass (závodník F1 a F2, vítěz GP Španělska 1975 a 24 h Le Mans 1989)

Giancarlo Minardi (zakladatel a majitel týmu Formule 1)

Wolfgang Monsehr (přední americko-německo-nizozemský motoristický žurnalista)

Manfred Noger (rakouský žurnalista a fotograf)

Princ Leopold Bavorský (jezdec vytrvalostních závodů a DTM)

Christian Sandler (rakouský žurnalista a fotograf)

Martin Straka (moravská legenda pera, kamery a mikrofonu)

Marc Surer (mistr Evropy F2 roku 1979, pilot F1, novinář)

Joann Villeneuve (Gillesova žena)

Jacques Villeneuve (Gillesův syn, vítěz Indy 500, mistr světa F1 z roku 1997)

Jo Vonlanthen (účastník GP Rakouska 1975)

Derek Warwick (jezdec F1, vítěz 24 h Le Mans)

Karl Wendlinger (jezdec formule 1)





**JOCHEN
RINDT**



VŠECHNO...

Rindt byl jistě především velkým průkopníkem automobilového sportu Rakouska – i když právě tohle určitě nebylo motivací tohoto vysloveného egoisty. Alpská republika do dob jeho úspěchů určitě nepatřila mezi „metropole motorismu“. Konalo se tam několik zajímavých závodů do vrchu a na letištích – specializovaný autodrom mezi Vídní a Bregenzem ale neexistoval. Majestátní Österreichring a malebný Salzburgring vybudovali teprve tehdy, když už byl všeobecný „Rindt-Wahn“ na svém vrcholu. Divoch ze Štýrska mnohým svým následníkům ukázal, že se i chlapec

z Rakouska může prodat na světovou špičku. Lze jistě spekulovat o tom, zda by bez jeho příkladu zůstala „jména“ jako Dr. Helmut Marko, Niki Lauda a Gerhard Berger jen viset někde v klubových závodech mezi Mühlackenem a Gaisbergem. Pro stovky mladých talentů bylo Rindtovo riskantní, spektakulární a úspěšné pojetí jízdy celoživotním příkladem. Pro pozdější hvězdy Grand Prix jako Nikiho Lauda, Jeana Pierra Jariera a Emersona Fittipaldiho zůstal navždy idolem. Frank Williams ho považoval za nejtalentovanějšího závodníka, se kterým se kdy setkal.

... NEBO NIC?

V létě roku 1970 nepatřil Jochen mezi smetanku mezinárodního sportu ještě ani dekádu, přesto už zde dosáhl téměř všeho. Vyhrál 24h v Le Mans, Grand Prix Formule 1, výborně vydělával, měl půvabnou ženu a dítě, žil v luxusní vile ve Švýcarsku a jeho popularita se vyrovnala Beatles nebo Rolling Stones. Do své

sbírky úspěchů měl přidat také titul mistra světa – o tom se ale on sám nikdy neměl dozvědět. Sobotní odpoledne 5. září vyjel na závodní trať naposledy. Při kvalifikaci pro velkou cenu Itálie v Monze jeho vůz náhle vybočil při brzdění před zatáčkou Parabolica do svodidel a náraz jezdce smrtelně zranil...

1952-1962: VÝJIMEČNÝ A NEZVLADATELNÝ

Karl Jochen Rindt byl jedním z těch, kteří ve druhé světové válce ztratili téměř vše. Co může být horšího, než přijít již ve druhém roce života o oba rodiče? Přesto patřil mezi ty, na které po tehdejší době válečného temna čekal dobrý život.

Jochenův otec vlastnil několik sportovních vozů. Mohl si to dovolit, byl totiž dědicem tradiční německé firmy Klein und Rindt, která se specializovala na zpracování koření. Jochenova matka Ilse Martinowitzová pocházela z Rakouska, se





Malý Karl Jochen s bratrem někdy v době, kdy se stali sirotky

synem Uwe Eislebenem z prvního manželství ale šla za Karlem Rindtem do Mainzu. Tam se jim 18. dubna 1942 narodil syn Karl Jochen. Oba mladí rodiče měli údajně sklony k motorismu a soutěžní jízdě. Karl ale musel již brzy převzít celou zodpovědnost za podnik a na tento koníček mu nezbýval čas.

Když se druhá světová válka začala častěji odbývat i na teritoriu německé Říše, rozhodl Rindt, že rodinu před bombami nepřátel ukryje do klidného Bad Ischlu, lázeňského městečka v Alpách nad Salcburkem. Odtamtud se Jochenovi rodiče v květnu 1943 jednoho nešťastného dne vydali do Hamburku, aby se tam přesvědčili o stavu jedné ze svých filiálek, kterou právě bombardování postihlo. Z této „služební cesty“ se již neměli vrátit – stali se oběťmi jednoho z dalších bombardování fosforovými pumami.

Děti poté vyrůstaly odděleně. Jochen u rodičů matky ve Štýrském Hradci, Uwe v Německu u svého otce. Oba chlapci si během společných prázdnin, na které Uwe do Rakouska dojížděl, dobře rozuměli, od puberty ovšem šli svou vlastní cestou. Uwe udělal kariéru manažera u nakladatelství Burda v Německu.

Pod dědečkovou střechou nebylo malému Rindtovi zle: Dr. Hugo Martinowitz byl úspěšný právník, navíc podnik Klein und Rindt v Německu brzy po válce zase začal prosperovat.



Jochen na zimní dovolené s prarodiči a tetou. Vášeň pro lyžování pro něj znamenala těžká zranění a kulhání

Jochen o „svůj mlýn na koření“ ovšem nikdy nejevil zvláštní zájem. Viděl v něm jen bohatě tryskající pramen peněz, později ho prodal.

V 50. letech, kdy byli průměrní Rakušané už rádi za teplé jídlo, patřil mladý Rindt do vybrané party potomků majetných občanů Štýrského Hradce a v hlavě měl pouze plánování příjemných rozptýlení. Velkou roli přitom hrálo skotačení na mopedech v terénu. Stojí za zmínku, že do Rindtovy party té doby patřil mimo budoucího účastníka šestidenní soutěže Stefana Pacharnegga také syn majitele prodejny elektrospotřebičů jistý Helmut Marko! „Řádili jsme s auty a všude, kde se dalo, do jisté míry také z trucu vůči rodičům a těm, kteří se nás snažili vychovat. Jochen se přitom proměnil z plachého chlapce v silnou osobnost,” vzpomínal na tyto divoké časy Marko.

Jochenovi imponovalo mimo jízdu v terénu také lyžování, na což do 18 let dvakrát doplatil zlomenou nohou a operacemi. Lehké kulhání kvůli jedné o 4 cm kratší noze mu zůstalo do smrti. Zle to ovšem vypadalo s jeho výkony ve škole. Bujný, věčně neučesaný „vnuk pana právníka“ byl na několika institutech těsně před vyhozením. Několikrát změnil školu, na čas ho prarodiče dokonce poslali do Anglie. Vlivný děda musel často „urovnávat“ vnukovy přestupky (silničního) zákona. Když pak Jochen jednoho dne dokončil docházku na soukromém internátu v Bad Aussee, kde „koupenu“ maturitu zvládli i tak obtížní žáci jako on, dostal za tento „jedinečný výkon“ od babičky vlastní vůz: Simcu-Monthlery. Stará paní si po manželově smrti myslela, že ji bude Jochen vozit dle jejích potřeb, vůz ovšem sloužil především k závodům s chevroletem rodiny Marko (s Helmutem za volantem) na veřejných silnicích.

Rakouský světoznámý akční umělec André Heller, shodou okolností také absolvent gymnázia v Bad Aussee, o Jochenovi řekl: „Měl obličej jako dráhu, ze které právě vykolejil vlak. S takovým ksichtem to prostě musíš daleko dotáhnout!”

O tehdejší situaci automobilového sportu v Rakousku podal spolehlivé svědectví závodník a sběratel, který roku



Simca Monthléry: Babiččin „zneužitý“ dárek





Pan Martin Pfundner byl šedou eminencí rakouského motorsportu

1961 poprvé zažádal o udělení závodnické licence, pan komerční rada Egon Hofer ze Salcburku: „Závody byly především u mládeže velmi populární už v dobách, než se Rindt prosadil. Dorostenecké podniky tehdy podporoval především pan Martin Pfundner, organizátor mnoha závodů. Výhodou bylo, že člověk mohl závodit prakticky s každým autem. Byrokracie a homologace nikoho nezajímaly. Zaplatil jsi licenci a jel s tím, co jsi měl – ať s Minim, nebo s Mercedesem 300. Nějaká vhodná třída se už našla. Závodilo se ovšem pouze na letištích nebo do vrchů. Především v Tyrolsku pořádali mnoho závodů. Nebylo tam letiště, které by někdy neposloužilo i jako autodrom.“ A jak to vypadalo s ohlasem v médiích?



Egon Hofer (vlevo s přilbou v rukou) společně s Jochenem při rozpravě jezdců před „Cenou Vídně 1964“

„Odborné časopisy o motorsportu se zde nevyskytovaly. Nejvíce se o motorech zmiňoval deník Kurier, pro který psal Helmut Zwickl,“ vzpomíná komerční rada Hofer. A kdo byl tehdejší domácí hvězdou? „Spontánně mne napadá ‚zlatník‘ Köchert. Jezdil mezinárodně a měl jistou popularitu – ano, on byl naše jednička.“

Roku 1961, kdy Egon Hofer začal závodit, se dva kamarádi – Jochen Rindt a Helmut Marko – vydali na tehdy jistě velmi náročnou cestu na velkou cenu na Nürburgringu. Návrh závodu, který vyhrál Stirling Moss před idolem obou mladých Rakušanů, hrabětem von Tripsem, označuje Marko jako rozhodující okamžik: „Právě tam se Jochen nadobro rozhodl, že se stane závodníkem.“

Jednalo se skutečně o postoj, který získal právě tam. „Jako kluk jsem nikdy netoužil stát se závodníkem. Dění v motorsportu jsem nijak nesledoval, ani nečetl nějaké motoristické reportáže. Koukat na závody mne pak ani později moc nebavilo, zajímalo mne jen, když jsem sám mohl dávat plyn. Neměl jsem ani nějaké idoly, kterým bych se snažil vyrovnat. Pokud jsem si nějakého sportovce vážil, byl to lyžař Karl Schranz,“ vysvětlil Rindt později.

Coby důsledek onoho „osvětlení na Nürburgringu“ se Rindtova simca začala objevovat na menších rakouských závodech a soutěžích. A nevedl si na „voze pro babičky“, který technicky zdaleka neměl na tehdy dominující Alfě Romeo, zle.

Pan Udo Pöschmann, organizátor závodů na letišti v Innsbrucku, má své první střetnutí s Rindtem stále ještě živě před





Rindt po úspěchu při závodu do vrchu Gaisberg nad Salcburkem roku 1962

očima: „Přišel do mé kanceláře ředitele závodu. Rozcuchané vlasy, ledabyle zapnutou vestu a v jedné z bot místo tkaničky provaz. Řekl, že tu má závodit... Jeho styl jízdy byl stejně tak neupravený jako jeho zevnějšek a museli jsme ho během závodu zastavit.“

Roku 1962 seděl díky podpoře dealera pana Ossiho Vogla v takovém italském voze také Rindt. Na letišti v Aspernu dovezl svou Giuliettu TI poprvé k vítězství, vrch Gaisberg nad Salcburkem vyjel v senačním novém rekordu své třídy a vyhrál i v Terstu. Cestovní vozy ale Jochen nikdy nepovažoval za skutečný „materiál k závodění“ – i když jeho alfa oplývala motorem od ladiče Conrero. Plánoval, že až nabude plnoletosti, a s tím vyplacení jistého dílčího dědického obnosu z rodinné firmy, bude ho investovat do monopostu Formule Junior. Vůz anglického specialisty Cooper si obstaral na doporučení Pöschmanna od „nového nejlepšího kamaráda“, tehdy nejrychlejšího závodníka Rakouska, Curda Bardi-Barryho. Jednalo se o starší typ T59, první Cooperův model s kotoučovými brzdami, modifikovaný do jisté míry dle nového modelu Cooperových T67, zatímco si Barry jel do Anglie ke Cooperovi právě pro takový nejnovější typ. Vyrovnání účtu ovšem mělo menší háček – na plnoletost musel Rindt ještě několik měsíců počkat, Barry ale byl srozuměn, že Jochen tedy zaplatí až na podzim 1963.

„Zdá se, že mám talent, jsem mladý, mám tedy čas a nebojím se. Budu teď už jen závodit, a to bude můj život,“ rozhodl



Jochen ve své bílé Alfě Romeo Giulietta TI si jede pro vítězství v Terstu roku 1962



Rindtovým prvním velkým podporovatelem byl Ossi Vogl

Rindt, který se sice k radosti rodiny nechal zapsat na vysokou obchodní školu ve Vídni, dle svého vlastního svědectví tam byl ale jen jednou – a naposledy.

„S Rindtem jsem se seznámil v Bardi-Barryho vídeňské dílně. Slézali jsme se tam všichni mladí, co jsme měli zájem o motory – asi tak jako jiní v hospodě. Zprvu jsme ani nevěděli, kdo je a jak je na tom finančně,“ pamatuje Dieter Quester, pozdější legenda cestovních vozů. Žurnalista Helmut Zwickl měl na Rindta a jeho červený Jaguar-cabrio tyto první vzpomínky: „Poprvé jsme na sebe narazili při závodu do vrchu Gaisberg nad Salcburkem. Startoval tam s alfou a zeptal se mě, jaký čas že právě zajel. Později se často stávalo, že v mém bytě v Simmeringu večer někdo zvonil, a byl to Jochen z výzvou „zajedeme do Vídně? Tam se pak náležitě vyřádil. Ringstrasse projížděl rychlostí nad 100 km/h driftem. Jeho – a vlastně naše – ochota k riskování neznala hranic.“



1963:

PROFESIONÁLNÍM ZÁVODNÍKEM FORMULE

Na autodromech byl beztak lépe umístěn než v posluchárně. Relativně omezené zkušenosti z „cestáku“ mu ovšem při přestupu do jednosedadlových miniraket F-Junior nejdříve nebyly k ničemu. První březnový test na letišti v Köttingbrunnu dokonce nakrátko lehce otřásl jeho překypující sebevěrou. Rindtovou spontánní reakcí bylo: „So a Schaas – i sich nix!“ („Taková sr.čka, nevidím z auta ven!“) Po uklidnění věcněji přiznal: „Je divné, že vidím kola, jak se hýbou, když otáčím volantem. Přistihl jsem se přitom, že civím více na kola než na dráhu přede mnou. Ve voze spíše ležím, než sedím a v otevřeném kokpitu cítím rychlost doslova ve tváři. Je to velmi vzrušující.“



S Bardi-Barrym při prvním testu s monopostem v Köttingbrunnu

Formule Junior tehdy de facto byla Formulí 2 a 3 současně. Ohledně šasi se v zásadě jednalo o vozy F1, jen se smělo používat pouze 1,1litrových motorů. O zavedení této třídy se koncem 50. let zasloužil italský mecenáš motorsportu hrabě Lurani. Vlastně chtěl přivést na cestu krajany coby následníky Alberta Ascariho, povedlo se to ale ve velkém mezinárodním měřítku! Vozy dle jeho jasných a jednoduchých předpisů stavěli konstruktéři po celé Evropě – i ti za „železnou oponou“ východního bloku. Závody F-Junior se pořádaly nejen v Itálii, Francii a Německu, ale i v Polsku, Rusku a v Čechách!

Bardi-Barry Jochenovi nabídl, aby se stal členem jeho týmu, za jistý obnos mohl využívat jeho zázemí. S mechaniky Josefem („Joschim“) Borkou a Helmutem Müllerem tedy tvořili Jochen a Curd maličký tým jménem „Ecurie Vienne“, který Barry před čtyřmi lety založil společně s populárním hercem-závodníkem Guntherem Philippem a rakouským importérem Lotusu Rolfem Marklem.

Ecurie Vienne se vrhla především na dobře obsazený italský šampionát. Sestavu rakouské operace ovšem tvořili dva mladíci, kteří se charakterově a opticky snad ani nemohli

více rozlišovat: divoký, neukázněný a nečesaný nováček Rindt s podivným nosem, vedle něj Barry s chováním a zevnějškem perfektního gentlemana, který již měl ve Formuli Junior něco za sebou. Stejně tak rozdílný byl jejich styl jízdy. Curd časem vypiloval svou čistou, ale rychlou jízdu, zatímco Rindt jezdil tak neukázněně a nezkrotně, jak vypadal: jakoby nebylo zítřka. Drze se spoléhal na svůj přirozený talent, který brzy musel být nápadný všem expertům a pozorovatelům. Asi neudiví, že se oba zámožní mladíci během roku lidsky příliš nesblížili. Barry se považoval ve svém již čtvrtém roce v této třídě za jedničku stáje, zatímco se mu Rindt tento status snažil vyfouknout. Strávili spolu sice hodně času, vždy mezi nimi ale vládlo jisté napětí, a celý rok proto zůstali u formálního vykání! „Kdybych mu nechal projít tykání, už by si vůbec nic nenechal říci,“ smál se Barry, který vůči nezkrotnému nováčkovci pociťoval i jistou zodpovědnost.

„Bardi-Barry možná nebyl nejrychlejší závodník na světě, oplýval ale natolik inteligencí a prostředky, že se dokázal mnohému naučit a mohl držet tempo špičky. Obojí měl Jochen jaksi dáno už od přírody. Žil především ze svých superrflexů a svého šestého smyslu udělat v kritických situacích vždy to správné rozhodnutí,“ porovnal oba kolegy Zwickl.

Šampionát vyrazil do sezony začátkem dubna ve Vallelungu u Říma a neznámý Rindt tam na sebe hned upozornil nejlepším časem mokré kvalifikace! Jeho Cooper-Ford T59 byl v dešti nejen rychlejší než zkušenější Barry, ale porazil i budoucí esa jako Lippiho, Bellasiho, „Gekih“ a de Adamiche. Už to samo o sobě poukazovalo na neobyčejné nadání. V den závodu se mu ale rozbil startér, a tak nemohl svůj výkon potvrdit.

Všechno si vynahradil už o týden později v Cesanaticu u San Marina na italské Riviéře, kde po 35 kolech projel cílem po vražedném duelu s domácím „Gekim“ (jednou jen těsně minul sanitku, která jela po trati) jako první před Italem a jeho krajanem Manfredinim. V týmu nyní vládla až nezdravá rivalita. Barry byl přesvědčen, že se Cooperovi nový model příliš nepovedl, a mrzelo ho, že Rindtovi přenechal ten „povedenější“, který Jochen notabene ještě ani nezapltil. „Modernější“ T67 anglický výrobce prostě nevybavil několika novými prvky, které „stály jen na papíře“. Mezi přáteli si Curd několikrát postěžoval, že by raději zase jezdil „ve svém“ starším voze. S tím teď ale řádl Rindt...

Ještě v dubnu stihl Jochen i první „aktivní seznámení“ s Nürburgringem, ovšem jen s kratší Jižní smyčkou. Vyhrál tam tehdy „domácí matador“ a rodák z Krásné Lípy Gerhard Mitter. Rindt za vládnoucí mlhy, typické pro pohoří Eifel, neuspěl kvůli spálené spojce.

V květnu stál Jochen poprvé na startu v Autodromo Nazionale di Monza, tedy na trati vybudované uprostřed



ohromného bývalého královského parku, na trati, která se mu už o sedm let později měla stát osudnou. Kraloval tam domácí Giacomo Russo (startoval pod pseudonymem „Geki“) na voze De Sanctis-Ford, Barry s Rindtem s ním ovšem stáli na stupínku vítězů.

Bylo na čase postavit se také silným Francouzům a Angličanům. Výbornou možnost k tomu poskytl pořadatel v Monte Carlu, kde podnik francouzského šampionátu F-Junior zařadili do rámcového programu Grand Prix de Monaco. Barry již měl v knížectví zkušenosti a snažil se podat Rindtovi několik rad, ten si ale radit nenechal a smýkal vůz od obrubníku k obrubníku. „Pane Rindt, takhle se tady nejezdí. Jste hlupák...“ napomínal zkušenější kolega a dojel v závodě dobrý sedmý. Rindt skončil v prvním rozjezdu sice čtvrtý, do závodu ale musel startovat kvůli utržené klikové hřídeli jen z poslední startovní řady obřího pole. Borka sháněl náhradní klikovku až někde v Nizze a celou noc dával Jochenův motor znovu dohromady. Nevyplatilo se. Závod Rakušan kvůli zlomené poloose po „kontaktu“ s obrubníkem ani nedokončil. „Jochen měl beze sporu talent, neuvěřitelně ale riskoval a jezdil víc po chodnicích než po trati. Diváci ho měli za sebevraha,“ vzpomínal na Monako Zwickl. Z vítězství se tehdy radoval Richard Attwood před Frankem Gardnerem a Jo Schlesserem. Všichni tři se později objevili ve Formuli 1 – ani zdaleka tam ovšem nedokázali to co Rindt.

Ten si poté dal závod kolem budapeštského městského parku, kde za silného deště havaroval. Neuspěl ani doma, na vídeňském letišti Aspern, zatímco tam triumfoval Němec Kurt Ahrens se svým soukromým cooperem před Švédem Picko Trobergem na Lole Mk 5A a Finem Curtem Lincolnem na Brabhamu BT6. Barry tehdy dojel zklamaný čtvrtý – tolik se chtěl před přáteli z vídeňské smetánky výrazně blýsknout... Lincoln předjel zcela vyčerpaného Curda těsně před cílem. Rindt měl pro svého kolegu tentokrát několik povzbudivých slov: „Byl jste dnes velmi rychlý, Curde, asi bych nedokázal držet vaše tempo.“ Jochen totiž již ve druhém kole zničil motor. Z jeho pohledu byl tento podnik zajímavý zvláště tím, že pan Lincoln byl doprovázen svou pohlednou dcerou...

V paddocku se ale všichni chovali nanejvýš cudně, jak vzpomíná po 60 letech Ahrens: „Neměli jsme žádné motorhomy, do kterých bychom se před okolním světem schovali. Čas mezi tréninky a závody jsme trávili tak, že jsme se potloukali po paddocku a okukovali si vzájemně auta. Hodně se přitom napovídalo a Jochen si z každého utahoval, jak už to bylo zvykem. Také proto jsme se znali lépe a měli k sobě blíže než jezdci dnes. Po závodech jsme příliš neslavili. Ani Jochen. Takže žádné chlastání nebo lehké holky – to jsou jen kecy... Nejerotičtější zážitek ze závodní dráhy mám z Vallelungy. Nejdřív mi zahráli hymnu DDR a pak měl vítěz tančit s nějakou jejich vesnickou miss. Ta vypadala... Předstíral jsem zranění kotníku a nechal to s tou šeredou odtancovat mechanika. Většinou jsme se jen osprchovali a koukali mazat

domů. Ani na peníze jsme nemuseli čekat. Ceny se vyplácely většinou ve švýcarských francích přes bankovní převody.“

„S Jochenem jsme pěstovali skutečně úzké přátelství,“ říká Ahrens. „Zatímco si Bardi-Barry nechával vůz připravovat a opravovat výhradně v Anglii, pomáhali jsme Jochenovi já s tátou. Často proto byl u nás v Braunschweigu. Spával u mého kamaráda, pozdějšího závodníka a manažera sponzorshipu firmy Jägermeister Eckiho Schimpfa. Pamatuji, jak u něj dřepěl v obýváku, před sebou měl koš jablek a cpal je do sebe. Ano, Rindt a jablka – to mě napadlo hned... Jestli jsem poznal jeho talent? Jistě! Asi po třech závodech, ve kterých jsem ho mohl pozorovat, mi bylo jasné, že se z něj stane velíkán sportu. Do zatáček jezdil s tak samozřejmou důvěrou ve svůj um, že to bralo dech. A to i na ‚kočičích hlavách‘ jako v Budapešti. Tam ale měl zlé ‚hodiny‘, ve kterých letěl kolem desítek diváků, kteří lemovali trať. To mohlo dopadnout zle...“ A milý Kurti s úsměvem dodává: „Ještě dnes si občas vzpomenu na Eckiho, jak mu domlouval: ‚Rindte, jezdí klidněji – vyjde to pro tebe levněji...‘“

Do italského šampionátu se Ecurie Vienne vrátila až v polovině července k závodům v ulicích L'Aquily, kde Rindt znovu havaroval.

Ahrens o tomto víkendu ví své: „Ono se o tom nikde nepíše, zcela přepracovaný Joshi Borka pak vezl Jochenův pochroumaný monopost domů a v nějakém italském tunelu usnul. Narazil do vozu nevinných manželů, kteří oba zemřeli. Přes dva roky si pak poseděl v italském vězení. Rindt z toho byl samozřejmě otřesen...“

Ze „sídla“ stáje ve Vídni není do Brna daleko, možná, že právě to byl rozhodující důvod, že se oba vozy Ecurie Vienne koncem srpna objevily v depu „13. závodu družby národů“



Brno roku 1963: Jochen s Corradem a Romanem Dirschlem na stupních vítězů



v tehdy komunistické ČSSR! Pole účastníků bylo ohromné, i když kvalitativně ne tak dobře obsazené jako závody ve Francii. Početně mu dominovali domácí piloti z tehdy také na Východě vzkvétající F-Junior. Nastoupilo mnoho jezdců z východního a západního Německa, několik Poláků, Belgičanů a opět i pan Lincoln z Finska. Bardi-Barry s Rindtem ovšem byli o tento paměťihodný poslední srpnový víkend roku 1963 třídou sama pro sebe. Curd dojel po 51 minutách a 21 sekundách „laškování se smrtí“ na zastaralém silničním okruhu o 26 sekund před Rindtem jako první, třetí Roman Dirschl z NSR měl již minutový odstup.

Jochenova popularita doma v Rakousku byla již v jeho prvním roce v monopostech nezanedbatelná. Přesto je neuvěřitelné, že měl mladík, který se nedávno ještě pouze honil v cestovní simce po štyrských okreskách s podobně střelnými kamarády, již po několika měsících zkušeností s vozem F-Junior debutovat ve Formuli 1! Automobilový klub ÖASC kolem nadšeného funkcionáře Martina Pfundnera pořádal na vojenském letišti ve štyrském Zeltwegu v pohoří Tauern nemistrovský závod pro vozy tehdy 1,5litrové královské třídy a potřeboval mezi startujícími domácí hvězdy, aby přilákal k primitivní trati dostatek fandů. V zákulisí se děly velké věci. Šilinky proudily a výsledek se dostavil: Curd Bardi-Barry usedl do tři roky starého oranžového 4válcového Porsche 718 týmu Ecurie Maasbergen nizozemského hraběte de Beauforta. U Jochena se metamorfóza v pilota F1 konala prostřednictvím použití jiné klikové hřídele, což zvýšilo obsah motoru na 1,5 litru. Druhou modifikací jeho cooperu byla instalace

přídavných palivových nádrží po stranách kokpitu – a voilà – „F-jednička“ byla na světě! Dobrá, přihlásilo se jen 17 vozů a na startu bylo hned několik poloamatérů, rošťák z Grazu ale byl ve stejném závodě s velmistry rázu Jacka Brabhama, Innese Irelanda, Jima Clarka a Jima Halla.

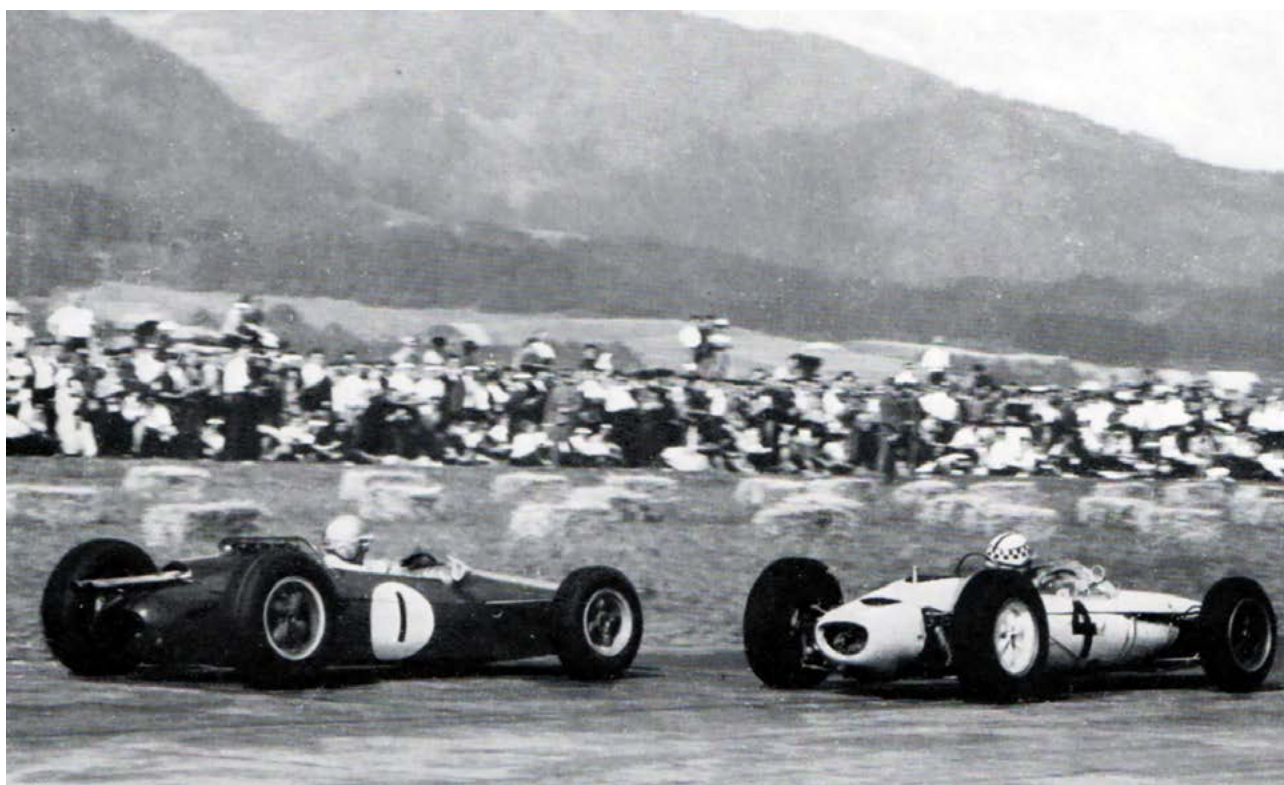
Pfundner si mohl mnout ruce – přišlo totiž 60 000 platicích diváků. Jochen již tehdy věděl, co je dobrá public relations, a dovolil televizi, aby na jeho vůz v tréninku přimontovala kameru. Dlouho tak ale nejel. Jakmile to zpozoroval pořadatel, dostal mladík černou vlajku. Nedávno vedl podobný výstřelek módy na Nürburgringu ke zlé nehodě...

V závodě Jochen postoupil díky defektům soupeřů kupředu až na 6. pozici, když i on musel odstoupit. První zmínka v britském odborném tisku a pochvalná slova velkého žurnalisty Denise Jenkinsona ovšem byla jistá: „Mladý Rindt jel extrémně dobře a držel za sebou skupinu ostatních...“

První podnik dějin, který se konal pod názvem „Velká cena Rakouska“, proto vyhrál po napínavém souboji s Insem Irelandem (BRP-Lotus-BRM) Jack Brabham na vlastní konstrukci typu BT3. Bardi-Barry svůj vůz odstavil po čtyřech kolech, protože se mu zdál beznadějně pomalý.

Kalendář pak vedl Ecurie Vienne na další vojenské letiště – Achum na severu západního Německa. Na Rakušany tam zbyly za domácími esy Gerhardem Mitterem a Kurtem Ahrensem tentokrát jen třetí a čtvrté místo.

Koncem září se vrátili na dnes již neexistující Jižní smyčku Nürburgringu, kde Barry skončil ve velmi silném poli třetí



Brabham honí Irelanda po letišti v Zeltwegu. To byla F1 v Rakousku roku 1963





Nepovedená spolupráce: Curd Bardi-Barry na Porsche 718 týmu Ecurie Maasbergen v Zeltwegu 1963

za mladou anglickou senzací Mikeem Spencem a Ahrensem, zatímco si Rindt po kotrmelci do lesa chvíli poležel v nemocnici v Adenau. Zwickl o tom ví své: „Zkusil tam projet jedno z esíček naplno a skončilo to několikanásobným přemetem. Položili jsme ho na sedačku týmového opela a já ho vezl do nemocnice v Adenau. Bolelo ho celé tělo a neustále naříkal, že není k závodění narozen a že se na to už vykašle. Už druhý den mu bylo líto, že nestál na startu...“

Také Reni, žena Kurta Ahrense, má na tento víkend své vzpomínky: „Ten podnik F-Junior na Nürburgringu značí asi moji první hlubší vzpomínku na Rindta. Ještě úplně nedrostl pubertě a já udělala po tréninku chybu, že jsem přistoupila na jeho nabídku, že mne s naší dvouletou Kerstin

v jeho jaguaru cabrio odveze z dráhy do hotelu. Za volantem se choval jako šílenec, holka brečela a já měla jen strach, že se vymáznem...“

Lépe se Ecurie Vienne jistě chtěla prezentovat o týden později na letišti v Innsbrucku při „6. ceně Tyrolska“. Historicky poslední podnik Formule Junior vůbec vyhrál senzační Ahrens před Spencem na polotovárním lotusu týmu Rona Harrise a Barrym. Jochen se neklasifikoval.

Bylo tedy na čase poohlédnout se po novém materiálu a starý zpeněžit. Ještě koncem roku prodal Jochen svůj vůz jistému Herbertovi Nosekovi, Barryho exemplář našel nového majitele v osobě potomka zámožné stavitelské rodiny – Dietera Questera.

1964:

JAK NA SEBE „RAKOUSKÝ AUSTRALAN“ UPOZORNIL V ANGLII

V zimě se Jochenovi podařil jeho – vedle motorsportu – „druhý velký objev života“, a to při lyžování v Zürsu, zimním středisku v Alpách nedaleko švýcarských hranic. Pan Lincoln tam byl s celou rodinou a jeho dcera Nina si všimla „toho chlapce s křivým nosem“, kterého vídala, když tátu doprovázela na závody. Byla o rok mladší než Jochen, po otci poloviční Švédka a po matce poloviční Ruska. Blíže se seznámili a Jochen ji začal navštěvovat v Bruselu, kde studovala módní školu. Brzy se zasnoubili, a i když Ninu svět automobilových závodů příliš nezajímalo, vzal ji roku 1964 na několik závodů. Jochen poznal, že Nina je ženou jeho života, a chtěl ji mít

u sebe pořád. Ona ale ještě nevěděla, jak rozvinout vlastní kariéru. Začala právě pracovat pro módní podnik a jako fotomodelka. Jochen na autodromech a Nina na catwalku, to dlouho nefungovalo. Vídali se střídavě, až se na dva roky rozešli zcela.

Až po Vánocích roku 1966 se v Zürsu historka opakovala – tentokrát ale s mnohem zralejším Rindtem, jak Nina hodnotila: „Zcela se změnil. Ve sportu se dostal tam, kam chtěl, a přestal s pubertálním vytahováním.“ Začala ho přeci jen doprovázet ke všem závodům, jak si to vždy přál. Začátkem března 1967 se v Helsinkách oddali, rok žili v Paříži,



než se odstěhovali do Švýcarska, kde Jochen „chtěl zůstat až do smrti“. Nina z Jochena udělala dressmana, který se dle jejích rad strojí již jen dle posledních výkřiků módy, a roku 1968 mu porodila dceru Nataschu.

V únoru 1964 Jochena zastihla zpráva, že 25letý Barry přišel při dopravní nehodě o život. Je ovšem otázkou, zda by se jejich cesty beztak nerozešly. Světový svaz nahradil Formuli Junior nově vypsanou litrovou Formulí 2.

Barry plánoval, že do svého cooperu zabuduje motor ladiče Carla Abartha. Jochen na to šel jinak: Kdo si v polovině 60. let chtěl udělat obrázek o nejnovějším technickém vývoji a porovnat nabídku předních specializovaných firem, musel k londýnské Racing Car Show v Olympia Hall. Dostal se tam i mladý rozčuchaný Rakušan s markantně křivým „boxérským“ nosem. Teď mu přišlo vhod, že ho děda svého času vyslal do Anglie na školní výměnu a že ve škole alespoň v hodinách angličtiny něco pochytí...

Hned se vydal ke stánku firmy Motor Racing Developments Jacka Brabhama a Rona Tauranaca, aby u něj koupil nový model BT10 Formule 2. Ten špás ho stál 280 000 šilinků. O potřebnou finanční injekci se postaral další podíl z dědictví otcova podniku, mimo to mu jistí rakouští funkcionáři s kontakty do Velké Británie zajistili menší podporu od olejárny British Petrol a rakouská pobočka Fordu pomohla s transportérem a technikou. Vozy tehdy ještě nezdobily jména komerčních sponzorů, pokud ale byl jezdec šikovný, mohl získat jisté obnosy právě od výrobců paliva, mazacích prostředků, náhradních dílů nebo pneumatik. Brabham BT10 (BT znamenalo Brabham/Tauranac) byl pochopitelně první Tauranacovou konstrukcí litrové F2 a většina týmů, co si jej koupila, ho vybavila motorem Ford-Cosworth SCA (také Rindt).

Jochen věděl, že se dění kolem motorsportu odehrává především ve Velké Británii, a svůj další útok na mezinárodní špičku hodlal podniknout z bytu v londýnské čtvrti Harrow. O toto útočiště na severozápadu metropole se dělil s dvěma britskými nadějemi Piersem Couragem a Charliem Crichton-Stuartem. Oba měli též velmi dobré rodinné

zázemí – na rozdíl od dalšího občasného obyvatele této „komunity motorových hippíů“, jistého Franka Williamse.

Je jistou ironií osudu, že prvním závodem, kterého se Jochen ve Formuli 2 zúčastnil, byla „9. cena Vídně – o vzpomínku na Kurta Bardi-Barryho“. Konala se začátkem dubna na letišti v Aspernu. Rakušanův zbrusu nový exemplář ale nebyl správně nastaven. Nedojel, zatímco vyhrál Richard Attwood na lole stáje MRP.

Koncem měsíce se tovární tým Brabham k tradičnímu ADAC-Eifelrennen na Jižní smyčce Nürburgringu nedostavil, zato se tam poprvé blýskl Rindt se svým soukromým BT10: v kvalifikaci byl třetí a v závodě na 15 kol ho porazila jen britská esa Jim Clark (Harris-Lotus), Richard Attwood (MPR-Lola) a Mike Spence (Harris-Lotus).

Když se borci v polovině května přesunuli na britský ostrov, musel Hulme Rindtovi ještě ukázat okruh v Mallory Parku, o čemž „Denny the Bear“ později rád vyprávěl. Asi se před Jochenem ničím netajil, protože pod přihláškou Fordu Rakousko startující „nobody“ zajel v kvalifikaci nejrychleji! A o samotný závod o Grovewood Trophy byl Jochen po 30 kolech v cíli třetí, jen 8 sekund za vítězem, poražen pouze oběma továrními Lotusy-Ford 32 Jima Clarka a Petera Arundella, které nasadil Ron Harris. „Úžasný Rindt se propracoval po zlém startu z chvostu pole a dojel výborný třetí,“ shrnul tehdy anglický odborný tisk. Borci jako Denny Hulme, Richard Attwood, Tony Maggs nebo Alan Rees tentokrát už jen „polykali jeho prach“.

Dovolme si malou odbočku k výsledku rámcového závodu Formule 3. Vyhrál ho totiž maličký Skot s pisklavým hláskem Jackie Stewart startující na Cooperu-BMC stáje Kena Tyrrella. Charlie Crichton-Stuart z bytu v Harrow dojel pátý...

Stewart se měl brzy stát Rindtovým největším přítelem mezi závodníky a své první dojmy ze setkání s Rindtem popisoval takto: „Neunikl mé pozornosti. Seděl před transportérem a předstíral, že ho svět okolo nezajímá. Nechtěl budit dojem, že by možná přeci potřeboval tu a tam poradit nebo pomoci. Přitom vypadal jako takové mladé klučisko. Jako všichni ostatní jsem hloubal nad tím, jak se mohl tenhle nobody z Rakouska dostat na pole position. Muselo se prostě jednat o mýlku časoměřičů...“

To bylo v neděli 17. května 1964 a již o den později, o Svatodušní pondělí, „polykali Jochenův prach“ všichni: celé pole britské Formule 2 se totiž přesunulo na londýnskou trať na pozemku kolem Crystal Palace, kde se jel třetí závod britského šampionátu o „Londýnskou trofej“. Pořadající BARC tam ustanovil dva rozjezdy po 20 kolech a finále na 40 kol. První rozjezd tvořili „favorité“ rázu Clarka, Arundella, Spenceho, Hilla, Maggse, Hulmeho a Attwooda. Ve druhém směli na start „outsideři“ a soukromníci jako Rodney Bloor, Dave Prophet, Roy Pike, David Hobbs, Sid Fox, Alan Rees, Kurt Ahrens – a Rindt. V tomto „slabším“ rozjezdu měl nejlepší start Hobbs na továrním Merlynu, Rindt ho ještě v prvním



Ještě nezkušený Jochen v kokpitu roku 1964





Senzační show Rindtova tmavomodrého Brabhamu BT10 v Crystal Palace

kole ve vedení vystřídal. Za ním se pak usadil Rees (Winkelmann-Brabham) a oba dojeli po tvrdém a velmi rychlém duelu v úzkém sevření takto do cíle, třetí skončil Ahrens. Časomíra si zase jednou mnula oči: Rindt s Reesem byli jen nepatrně pomalejší než vítěz prvního heatu Hill, a tak dva „nobodyové“ z „rozjezdu pomalých“ tvořili se světovým šampionem Grahamem Hillem první startovní řadu finále!

Rees vyrazil nejlépe, za ním se seřadili Hill, Rindt, Clark a Arundell. Ve druhém kole převzal špičku Graham a zdálo se, že ostatním ujede. Jak se ale Rindt dostal o dvě kola později před pomalejšího Reese, závod teprve začal! Senzačního nováčka ze Štýrska dokázal Hill udržet za sebou jen nakrátko. Jeho Coombs-Cooper-Ford T71 měl zlomený stabilizátor a brzy se musel hlavně bránit Reesovým útokům. Jochen projel cílem o 1,4 sekundy před mistrem světa, a šokoval tak britský motoristický establishment. Zapsal si také nejrychlejší kolo závodu. „Mladý Rindt vedl svůj vůz překrásným způsobem a nedopustil se chybičky. Přitom působil velmi uvolněně. Ještě předevčírem před závodem v Mallory Parku jsme ho tu prakticky neznali – nyní by ho měly tovární týmy zahrnout nabídkami,“ popsal vášnivě odborný magazín MotorSport. Je již folklórem motorsportu, že se mazák Hill na startovním roštu údajně zeptal svého mechanika kynouc Rindtovým směrem: „Co tady ten chlapec mezi námi chce?“ Dějiny psaly také jisté britské listy, které hlásaly, že byl „Hill poražen neznámým Australanem“. Prostě Austria, nebo Australia – who cares? Vždyť i odborný MotorSport označil Ahrense za Rakušana...



Tenhle „australský uličník“ právě porazil britskou smetánku F2...

„Zavedení Formule 2 bylo dobrým tahem světového svazu. Ne že by ta auta byla levnější nebo jezdecky nějak moc odlišná od F-Junior – to pojmenování třídy prostě divákovi více říkalo. Výhodou bylo, že konstruktéři stavěli svá šasi tak, že člověk mohl zabudováním jiného motoru se stejným autem startovat i ve Formuli 3. Například ve švédské Karlskoze jsem tak během jediného víkendu mohl jet v obou třídách. Byli jsme tehdy skuteční dobrodruzi a chlapi. Ne jako dnes...“ vzpomíná po 60 letech Kurt Ahrens, asi nejpodceňovanější jezdec 60. let. „Proč se o mně nepsalo a nepíše tolik jako o Rindtovi, Clarkovi a Hillovi? Já prostě po závodech skočil do auta a spěchal domů, protože jsem v pondělí musel sedět v kanceláři. Na vyhlásování vítězů mi často nezbýval čas a na rozhovory a šmajchlování žurnalistů už vůbec ne. Jochen už tehdy měl kolem sebe prominenty a „své dvorní písálky“ jako Zwickla nebo Prüllera. Měl na ně při večírcích vždy dost času – uměl se prodat.“

Jochen se těšil ze šeku vítěze v hodnotě 100 liber a věřil, že mu štěstí přineslo startovní číslo: „Měl jsem číslo 21 jako při mém prvním vítězství ve Formuli Junior.“ To ještě netušil, jaké číslo mu přihraje osud roku 1965 v Le Mans a jak to tam dopadne...

Jochenova popularita začínala růst a Rakušan měl všechny předpoklady k tomu stát se hvězdou, jak konstatoval Helmut Zwickl: „Veřejnost si tehdy hledala nové hrdiny – ať už byli z pop-music, nebo ze sportu. A silný kuřák Jochen jako takový hrdina vypadal, navzdory svému křivému nosu, špatným zubům a pajdání. Možná, že právě proto...“

O dva týdny později už byl Jochen v Berlíně, kde už v prvním rozjezdu nárazem do svodidel neopravitelně ohnul záves.

Z Berlína se mohl hned přesunout na západ Německa. Poslední květnový víkend 1964 tam na něj čekalo první ostré seznámení s vražednou Severní smyčkou majestátního Nürburgringu. Podnik mistrovství světa sportovních vozů měl připravené „tradiční horory“. Tréninky si vyžádaly dvě oběti. Němec Rudolf-Wilhelm Moser smrtelně havaroval v sekci



Antoniusbuche se stojícím vozem konkurenta, Angličan Brian Hetreed zaplatil životem za chybičku v pasáži Bergwerk, která se o 12 let později „proslavila“ ohnivou nehodou Nikiho Laudy. Mladoučký Jochen dostal příležitost vedle zkušeného Itala Umberta Maglioliho ve zbrusu novém Ferrari 250GT svého zámožného přítele Gottfrieda Köcherta. „Jel jsem tady poprvé opravdu rychle, kolem 260 km/h, a musím přiznat, že jsem měl strach. Když jsem míjel místo Moserovy nehody, bylo mi z toho zle,“ přiznal. V závodě rakousko-italská dvojice na čas držela 3. pozici, i když výfukové plyny unikaly do kokpitu, a jezdci proto museli zkrátit své stinty. V dešti pak Maglioli vůz neudržel na trati...

V polovině června čekalo Jochena další ohromné dobrodružství jeho ještě tak mladé kariéry: start ve 24hodinovce v Le Mans! V La Sarthe směl debutovat na 3,3litrovém Ferrari 250LM, který nasadil americký dovozce NART. „Do Le Mans

jsem jel bez angažmá ‚naslepo‘. Koupil jsem si vstupenku a snažil jsem se v paddocku oslovit týmy. U Chinettiho to vyšlo...“, řekl Jochen a o vůz startující ve špičkové třídě do čtyř litrů se dělil s Davidem Piperem. Britovi se ovšem ještě v prvním kole roztrhla hadice vedení oleje a dále než do Tertre Rouge se jeho 250LM nedostal. Parták z Rakouska si ani nezajezdil...

O franky jel „dědic německé firmy s kořením“ také začátkem července na superrychlém silničním trojúhelníku u starobylé Remeše. Vražednou honičku v letním horku vyhrál Alan Rees na Brabhamu BT10 týmu Roye Winkelmann a o jedinou desetinku před Jackem Brabhamem. Rindt odstoupil po zlé nehodě, do které byli zapleteni také vítěz Avusu Tony Hegbourne (smrtelně se zranil o rok později ve Spa), Richie Ginther a Peter Arundell. Peter tehdy utrpěl tak zlá poranění, že musel svou slibnou kariéru ukončit. Jochen viděl Arundellovy zlé přemety, zůstal proto stát

a běžel Angličanovi pomoci. Později se za toto „neprofesionální“ jednání omlouval: „Chtěl jsem mu nějak pomoci, ale byl na tom tak zle, že jsem tam byl k ničemu. O závod jsem v ten okamžik ztratil zájem. Byl to ‚kraťas‘ v mém mozku. Tohle se mi už nestane. Dokud závod běží a vůz je v pořádku, má jezdec pokračovat.“

O dva týdny později stál znovu krajně motivovaný Rindt na 8. startovní pozici dalšího francouzského mistráku na Charade Circuitu v Clermont-Ferrandu. Závod dokončil na výborném třetím místě za vítězem Hulmem a v F2 debutujícím Stewartem. Jochenův budoucí „buddie“ dostal šanci od Colina Chapmana a chopil se jí stejně tak dokonale jako Rindt.

V Anglii Rindta již znali, a když dojel začátkem srpna šestý při Guards Trophy v Brands Hatchi, nikoho to už nepřekvapilo.

Pak se udály dvě věci, na které se fandové v Rakousku tak dlouho těšili. Závod na hrbolaté betonové letištní ploše v Zeltwegu konečně dostal status mistrovství světa a „jejich“ Rindt v tomto šampionátu debutoval! Předposlední víkend v srpnu 1964 se tedy na jednoduché 3,2 km dlouhé trati (měla jen čtyři pravotočivé a jednu levotočivou zatáčku) psaly dějiny rakouského motorsportu. Opáleného



Rindt potřeboval kamarády, kteří „měnili zlato v závodní vozy“: Köchetova filiálka v Salcburku





Mladoučký Rindt v kokpitu Walkerova Coopera-F1 v Zeltwegu 1964

Rindta, který na závod přijel z krátké dovolené v St. Tropez (v tomto ohledu tedy už plnil „to-dos“ tehdejšího jet setu) posadily peníze BP pro tento závod do Brabhamu-BRM BT11 týmu skotského whisky-milionáře Roba Walkera, se kterým se doposud lopotil Jo Bonnier. Švéd měl s charakterem motoru BRM problém a tým R.R.C. Walker pro něj koupil od Brabhamu starší šasi BT7, aby do něj zabudoval motor Climax s převodovkou Colotti, které jim zbyly z Cooperu, jenž nasazoval R.R.C. Walker minulou sezonu. Bonnier byl spokojenější, a mladý Rakušan se tak poprvé stal součástí světového šampionátu, jehož depo se nacházelo v jednom z vojenských hangárů letiště.

Po selhání elektronického měření časů se pořadatelé museli spolehnout na staré dobré stopky a Rindtovi naměřili mezi 20 soupeři dobrý 13. čas, o 2,2 sekundy za BRM polemana Grahama Hilla. V sobotu večer všichni opravovali ohnuté závěsy a části řízení. Hrozilo dokonce, že tyto součástky dojdou, a tak týmy kanibalizovaly, co se dalo...

V neděli byl v závodě pod deštěm hrozící oblohou jednou z obětí i Rindt. Jeho brabham v typickém Walkerově lakování (tmavomodrá s bílým pruhem kolem přídě), které před lety proslavil Stirling Moss, dlouho bojoval v dolní části pole s Philem Hillem, Mikem Hailwoodem, Bobem Andersonem a Tonym Maggsem, zatímco na čele jezdil Dan Gurney (Brabham-Climax) před Clarkem (Lotus-Climax). Jochen pak musel s defektem brzd do boxů, odkud ho Walkerovi mechanici



První zkušenost s F1: Jochen na primitivní trati v Zeltwegu



„Motorsport is dangerous“: hořící vrak Phila Hilla v Zeltwegu 1964

po delší opravě znovu vyslali na trať. Krátce po polovině závodu ale svůj stroj s ohnutým řízením odstavil.

Ne, nebyl to zářivý debut, Jochen ale ukázal, že mezi smeťánku Grand Prix beze všeho patří. Téměř ve stejný okamžik Rindtova odstoupení Phil Hill, tehdejší jednička Cooperova továrního týmu, narazil do balíků slámy značících v Zeltwegu zatáčky. Vůz vzplanul a kompletně vyhořel. Američan se poté s týmem ze Surbitonu ve zlém nadobro rozešel, o to více byl John Cooper nadšen výkonem mladého debutanta.

Nejšťastnějším jezdce toho odpoledne byl Ital Lorenzo Bandini, který po 105 kolech na Ferrari 156 slavil své jediné vítězství v mistrovství světa. Světový šampionát se na vojenské letiště Hinterstoisser u Zeltwegu už nevrátil...



Phil Hill u uhašeného torza coopera. Američan byl od roku 1965 nahrazen právě Jochenem. Vpravo je Bruce McLaren





Lorenzo Bandini vyhrál v Zeltwegu roku 1964 svou jedinou Grand Prix

1965: DO F1 RADĚJI S COOPEREM NEŽ VŮBEC NE

Již v srpnu roku 1964 se Jochen s Johnem Cooperem dohodli na spolupráci při první velké ceně roku 1965 v East Londonu – „na zkušenou“. Když podepisoval předběžnou smlouvu, nebyl Jochen v dílnách dříve věhlasné stáje v Surbitonu poprvé. Vždyť tam již minulý rok zavítal se svým pochroumaným šasi F-Junior a technici stáje na něj udělali svou ochotou a vstřícností nejlepší dojem.

V období na podzim 1964, kdy Cooper senior zemřel, se již rýsovalo, že jeho životní dílo převezme investiční skupina „Chipstead Group“. John Cooper si nadále udržel technickou zodpovědnost, stál ale v zásadě vedle šéf Chipsteadu Jonathan Sieff a bývalý závodník Roy Salvadori. Oba byli odborníci na slovo vzati: milionář Sieff až do své o vlásek fatální nehody v Le Mans 1960 také závodil a vysoký Salvadori měl na svém kontě mimo 47 startů v MS F1 vítězství v Le Mans (1960 s Carrollem Shelbym na Astonu Martin DBR1).

Ted' už tedy Formule 2 hrála v Rindtově kariéře jen „druhé housle“. Cooperovi jezdci Bruce McLaren a Phil Hill sebrali

Do cíle Rindt nedošel ani s F2 v Oulton Parku, kde ho v polovině září zradila spojka, poté co přes noc jeho technici instalovali nový motor. Bez úspěchu proběhl i poslední podnik sezony v Monthlery u Paříže.

Koncem roku hodnotil Rindt své postavení v mezinárodním sportu střízlivě: „Umím zajet jedno nebo dvě rychlá kola v tempu Clarka nebo Brabhama. Oni ale takové tempo drží třeba celý závod, což ještě nedokážu. Mohu jen přihlížet a hodně se učit...“

roku 1964 pouze 16 bodů a Jochen tehdy připustil: „Prostě jsem neměl na vybranou. Podepsal jsem zde na tři roky a budou mi platit 2000 liber ročně. K tomu dalších 200 startovné za každou Grand Prix.“

Technicky nadaný organizační génius Bruce McLaren ale už byl „na odchodu“. John Cooper již déle s nelibostí pozoroval Novozélandanovy aktivity „na vedlejší koleji“, které mu připadaly hodně známé: „Stejně tak jako Jack Brabham k nám Bruce přišel, mnohé si okoukal a pak začal s tvořením vlastní organizace a se všemi ‚nakradenými‘ zkušenostmi odešel...“ S Rindtem se McLaren během společné stáže u Coopera příliš nesblížili. Novozélandan byl již příliš zatížen založením své vlastní firmy, Rakušan se teprve „rozkoukával“. Společně měli oba mladí muži v zásadě jen ono kulhání, které si Jochen uhnal při lyžování a Bruceovi zůstalo jako následek těžkého onemocnění kyčle v dětství. Mnohem důležitější než konfrontace s rostoucím McLarenovým nezájmem o „Cooperův svět“ bylo navázání přátelství s anglickým obchodníkem, bývalým závodníkem a manažerem Bernardem Ecclestonem...

Sezona 1965 byla posledním ročníkem 1,5litrové Formule 1 a začala vlastně ještě ve starém roce, kdy se jely tréninky a kvalifikace – první velká cena totiž v jihoafrickém East Londonu startovala již 1. ledna! McLaren měl samozřejmě status týmové jedničky a směl jet v novém modelu T77, Jochen usedl do kolegovy monopostu typu T73 z minulé sezony. Oba byly poháněny 8válcem Climax, který mimo BRM používaly všechny britské týmy. Rindt se mezi 20 oprávněnými ke startu kvalifikoval jako 10., tedy dvě pozice za McLarenem. Zatímco vedl hvězdný Jim Clark v jeho Lotusu 33 od startu až do cíle, odpadl Rindt po 39 kolech kvůli elektrické závadě. Přesto u Coopera definitivně na tři roky podepsal.



Cooperův tým F1 sezony 1965: manažer Roy Salvadori, znučená jednička Bruce McLaren a nováček plný elánu Rindt





V posledním roce 1,5litrové Formule 1 se Cooperové spoléhali na motory Coventry-Climax

V kvalifikaci do březnového nemistrovského Race of Champions v Brands Hatch byl Rindt rychlejší než McLaren a po součtu výsledků obou rozjezdů mu patřilo celkové 7. místo. Vyhrál ovšem Mike Spence na továrním Lotusu před Jackie Stewartem na továrním BRM – Rindt nebyl jedinou novou hvězdou na obzoru. A díky Cooperově materiálu zdaleka ne tou nejzářivější – i když měl poprvé i on k dispozici nový typ T77. Jaksi se hodil ke zlomovému roku Cooperových, které opustil jejich dlouholetý hlavní konstruktér Owen Maddock. Nový designér Eddie Stait se ovšem nepustil do žádných revolučních řešení a jeho konstrukce očividně vycházela z předchůdce T73.

O „Sunday Mirror Trophy“ se o měsíc později jel jeden z posledních velkých závodů F1 na trati v Goodwoodu. Rindta tam opět zlobila technika a po vlastní chybě v šikaně nedojel. Šachovnicový praporek nespáčil jeho Cooper T77 ani ve třetím z anglických „ne-mistráků“, v polovině května při „International Trophy“ v Silverstone. Vyhrál Jackie Stewart, zatímco Rindta vyřadila porucha motoru. Za poloamatérských dob mechanika „Joschiho“ Borka ve Formuli Junior neměl tolik defektů jako v týmu bývalých šampionů u Coopera. Něco tu nehrálo...

Druhý závod mistrovství světa se jel v Monaku až o 5 (!) měsíců po East Londonu – a jel se bez Rindta: Rakušanův monopost byl opět tak ledabyle připraven, že jako jediný

nezvládl sobotní kvalifikační skok mezi 16 oprávněných ke startu! Když vůz později večer sám kontroloval, našel u něj příliš volné táhlo plynu. Teď měl skutečně spolupráce s mechanikem Hughiem dost a obrátil se na Salvadoriho. Ten dal jmenovanému ihned výpověď.

V polovině června vyhrál v deště zaplaveném Spa belgickou Grand Prix znovu Clark. Stewart se tam těšil ze druhé pozice před McLarenem a Rindt dojel se ztrátou tří kol handicapován utrženým řazením a rozbitým otáčkoměrem jen 11. Ani nový mechanik Tavor Orchard, se kterým si na rozdíl od jeho předchůdce výborně rozuměl, zatím nedokázal divy.

Belgie sice byla Rakušanovou první velkou cenou, kterou zakončil v klasifikaci, je ale pochopitelné, že se tehdy sportovní noviny rozplývaly především ohledně Clarkova génia a Stewartova mladistvého talentu.

Oba rychlí Skotové tento výsledek zopakovali i o dva týdny později v Clermont Ferrandu. Rindtem zaviněnou nehodu s Amonovým soukromým Lotusem po nepovedeném pokusu o vybrždění a odstoupení již ve 4. kole proto zaznamenali asi jen jeho věrní rakouští nohsledové Heinz Prüller a Helmut Zwickl.

Jochenova situace ve Formuli 1 nebyla uspokojivá – a nelepšila se. V červnovém Silverstone se kvalifikoval coby 12., jen jedinou pozici za McLarenem, po 63 kolech závodu ale vydechl jeho climax naposledy. Vyhrál opět neodolatelný Clark





Jochenovo spartánské pracoviště z roku 1965



S tímto Cooperem-Climax T77 si Jochen roku 1965 dojel pro bodík v USA



a vyhrál i o týden později v Zandvoortu (do třetice před Stewartem), kde Jochen znovu nedojel, protože se mu nejdříve ulomil výfuk a pak motor ztratil tlak oleje.

Pod vedením Salvadoriho zůstal tým v Nizozemí, aby na vozech vyzkoušel několik novinek. Mimo to u Jochenova T77 našli základní vestavěnou chybu systému mazání motoru a podařilo se ji napravit. S čím se zatím nedalo nic dělat, byla skutečnost, že měl McLaren za zády zabudovaný lepší, asi o 15 koní silnější z motorů Climax.

Stále ještě s prázdnými rukama tedy přijel Jochen v létě na Nürburgring, kde se jelo o Grossen Preis von Deutschland. Čekal na něj nejúspěšnější víkend v F1 sezony 1965. Přesně tam, kde se teprve před čtyřmi lety rozhodl pro kariéru závodníka. Kvalifikoval se jako osmý, přičemž poprvé porazil McLarena v mistráku. V neděli jeho vůz projednou vydržel torturu 15 kol po téměř 23 kilometru dlouhé vražedné horské dráze a dojel se ztrátou 3 minut a 30 sekund na sériového vítěze Clarka jako dobrý čtvrtý za Grahamem Hillem a Danem Gurneyem. První rakouské body v historii dějin Formule 1! S bojem o vítězství nebo o stupínek vítězů přirozeně neměl ani tentokrát co dělat. Tak jako mnozí ostatní také Rindt popisoval Nürburgring jako trať, „na které závodění přináší největší radost“. Otevřeně ale dokázal připustit, že z něj nikdy nevyprchala hrůza, kterou ohledně tohoto dějiště cítil po svém prvním závodě: „Svého nürburgringského komplexu jsem se nikdy nezbavil...“

To už si Rindt v týmu dávno vydobyl, že mu nepřezdívali jen „Jo“. Tak se říkalo Siffertovi a Bonnierovi, ale Rindt vyžadoval oslovení „Jochen“, což je pro anglicky mluvící lidi téměř nevyslovitelné.

Týmového kolegu McLarena porazil „Džoken“ i v září, kdy se tradičně jelo v Monze. Koho ale už zajímalo jeho upachtění 8. místo v závodě, když svět slavil „nového vítěze Grand Prix a budoucího Clarkova nástupce“ – Jackieho Stewarta? Malý Skot se tedy dokázal zařadit mezi vítěze Grand Prix a byl bez

diskusí na cestě nahoru. Jochen neměl na rychlé trati (tenkrát ještě bez šikan) se svým slaboučkým motorem šanci a byl po závodě viditelně znechucen: „Jezdit bez výsledku někde vzadu mě moc nebaví. Už aby tu byly regule s 3litrovými motory...“

Do USA k předposlednímu závodě světového šampionátu ve Watkins Glenu se vydalo jen 18 konkurentů a Jochen tam podruhé skóroval. Za deště se prokousal kupředu na 4. pozici, což jistě hodně vypovídalo o jeho talentu. V závěrečné části podniku vypověděl službu druhý rychlostní stupeň a Rindt musel před sebe pustit obě ferrari Bandiniho a Rodrigueze. Bodík za 6. místo v nejlépe dotovaném podniku roku přesto vyneslo Cooperům a skupině Chipstead hromadu dolarů.

Jochenovu první sezonu v mistrovství světa F1 uzavírala 24. října 1965 velká cena Mexika. Rakušan tam závod zakončil „tradičně“ odstoupením ze zadních pozic. Ve své první plné sezoně světového šampionátu skončil se ziskem 4 bodů na nevýrazné 13. pozici. Nováček ze Štýrska byl z velké části závislý na vývojové práci jedničky McLarena. Ta ale značně ztrácela na dynamice. „Oslnivý nástup budoucí hvězdy“ jistě vypadá jinak...

Výsledek MS F1 sezony 1965

1. Jim Clark, Lotus-Climax	54 b.
2. Graham Hill, BRM	40 b.
3. Jackie Stewart, BRM	33 b.
4. Dan Gurney, Brabham-Climax	25 b.
5. John Surtees, Ferrari	17 b.
6. Lorenzo Bandini, Ferrari	13 b.
7. Richie Ginther, Honda	11 b.
8. Bruce McLaren, Cooper-Climax	10 b.
9. Bruce McLaren, Cooper-Climax	10 b.
10. Jack Brabham, Brabham-Climax	9 b.
13. Jochen Rindt, Cooper-Climax	4 b.

1965:

MNOHEM LÉPE VE FORMULI 2 - A FRANCOUZSKÝ BON-BON

Motorsport poloviny 60. let, to nebyla jen Formule 1. Startovní pole francouzského a britského šampionátu Formule 2 si se soupiskou jakékoliv Grand Prix v ničem nezdalo. Jochen se tak s esy rázu Grahama Hilla, Jima Clarka, Jackieho Stewarta nebo Chrise Amona nesetkával jen v paddocku velkých cen, ale také tam, kde měl jistě lepší karty než u Coopera – to jest v depu jezdců podniků F2. Zatímco v F1 patřil pouze do středu pole, představoval v F2 jezdce, přes kterého vedla cesta k vítězství. Často s úsměvem porovnával, že „... ve Formuli 2 mám já BRM a Jackie jen coopera...“

Pro závody Formule 2 si nechal Rindt připravovat týmem Roye Winkelmanna Brabham-Ford BT16. Druhým jezdce stáje byl Walesan Alan Rees, který ovšem zastával také pozici manažera a vedoucího týmu se „sídlem“ za Winkelmannovým Bowling-Centrem ve Sloughu. Winkelmann, Američan německého původu, se prakticky příliš neangažoval. Postaral se jen o budget 5000 liber na sezonu, v dobách bez komerčních sponzorů si měla jeho organizace na sebe vydělat především na startovním a na cenách za špičkové výsledky. Vítězství v závodě tehdy vyneslo zhruba 300 liber (abychom se dostali na dnešní hodnotu, musíme tyto údaje 100násobně



multiplikovat). Techniku vozů měl na starosti Pete Kerr, jeden z mnoha nadšených Novozélandců, kteří přišli za sportem do Evropy dle příkladu Bruce McLarena. Kerr dodnes platí za jednoho z nejlepších techniků dějin F1 – do královské třídy později postoupil společně s Reesem.

Začátkem dubna měl pořadatel „Jarní trofeje“ v Oulton Parku více štěstí než kolegové v Silverstone, kde museli podnik kvůli sněhu odřeknout. Závod vyhrál Denny Hulme na továrním Brabhamu BT16 před Jackie Stewartem na Cooperu T75, ve kterém ho nasadil Ken Tyrrell, a před Rindtovým týmovým kolegou Alanem Reesem. Jochena zradila převodovka. O týden později se všichni opět setkali ve Snettertonu, odkud si „Autocar Trophy“ domů vezl Graham Hill, který vedle svého angažmá u BRM ve Formuli 1 rád jezdil ve Formuli 2 za tým Johna Coombse, jenž mu připravil Brabham BT16 s motorem BRM. Jochen znovu neviděl šachovnicový praporek.

Koncem dubna se v Pau jelo o „14. francouzskou trofej“. Jim Clark nebyl na Lotusu-Ford 35 týmu Rona Harrise k poražení a předjel o kolo všechny (!) soupeře. Jochen se „mezi zbytkem světa“ tentokrát dokázal prosadit a skončil o dvě sekundy za Richardem Attwoodem (MRP-Lola-Ford) dobrý třetí.

Květen pro Jochena znamenal návrat tam, kde „řádl před lety coby začátečník ve Formuli Junior“: do Vallelungy u Říma. A zase dopadl dobře. V cíli před ním byly jen obě výborně připravené Loly T60 stáje Midland Racing Partnership s Britem Richardem Attwoodem a Jihoafričanem Tonym Maggsem v kokpitech.

Formule 1 tehdy neměla v boji o zájem publika ještě dlouho vyhráno – světový šampionát sportovních vozů jí byl ohledně popularity u diváků a médií přinejmenším rovnoprávným soupeřem. Tady nemohl „jezdec na cestě ke hvězdám“ jako Rindt chybět. A zodpovědní značky Porsche „svého krajana“ nemohli přehlédnout. Koncem května si tedy dělil se zkušeným Švédem Joakimem Bonnierem tovární 2litr Porsche 904/8 v závodě na 1000 kilometrů na Nürburgringu. Dobrá, že by bojovali o celkové vítězství, to by bylo při pohledu na silnější 4litrovou konkurenci z Itálie a Ameriky asi nepřiměřené. Jochen ale uměl i „maratopny“ a po necelých 7 hodinách závodu před ním byli v cíli jen Ferrariho posádky Surtees-Scarfiotti a Parkes-Guichet. Samozřejmě že vyhrál hodnocení třídy. „Naše auto sice vypadá odporně, závod to ale byl krásný. S Bonnierem si na rozdíl od mnoha kolegů dobře rozumím,“ jásal Jochen.

Červen pak znamenal návrat do Anglie a na Rindtovi dobře známou trať kolem Křišťálového paláce v Londýně. Tentokrát nedokázal bojovat o vítězství jako před rokem. Za Clarkem, Hillem a Attwoodem ale dojel v obou rozjezdech, které pak udaly celkový výsledek, dobrý čtvrtý, o šest desetin před kolegou Reesem.

O měsíc později se Rakušanovi s německým pasem mělo v Remeši dařit mnohem lépe. Šikovně využívaje závětrí

soupeřů se po kolizi s Reesem propracoval na špičku a po půldruhé hodině honičky za špičkových rychlostí byl v cíli první! Ve druhém ze dvou francouzských letních podniků F2 o týden později v Rouenu Jochen kvůli rozbitému motoru nedojel – asi to byla daň, kterou musel zaplatit za neustálou jízdu za nejvyšších otáček v Remeši...

Tak tedy zase na jih Itálie, k jezeru Pergusa, kde za nepřítomnosti jiných britských semitovárních organizací kralovala operace bývalého tajného agenta, pana Winkelmanna. Ve finále na 30 kol po velmi rychlé trati si Rindt a Rees rozdali zajímavý souboj, který Brit o dvě desetinky vyhrál.



Po vítězství na Köchertově Ferrari 250 GT v Zeltwegu 1965

FIA roku 1965 vozy F1 už na „valchu“ v Zeltwegu nepustila. A tak vypsali Rakušané svou „Velkou cenu“ pro sportovní prototypy. Soupeřům udělal čaru přes rozpočet zámožný Jochenův obdivovatel a mecenáš Gottfried Köchert, který nechal pro svého přítele připravit Ferrari 250LM ze své objemné flotily. Až do „zjevení“ skutečného profesionála Rindta byl právě Köchert typickým představitelem rakouského závodního poloamatéra. Tuto skupinu výborně doplňovali movité osobnosti jako populární lékař/herc dr. Gunther Philipp nebo razič mincí Egon Hofer ze Salcburku. Köchert byl potomkem vídeňské dynastie zlatníků. Studoval v USA, přesto byl údajně velkým stoupencem nacionálního socialismu. Po válce objevil rychlá auta. Startoval úspěšně ve velkých podnicích jako Mille Miglia, 24h v Le Mans nebo 1000 km na Nürburgringu. Kvůli potížím se srdcem se závodů vzdal, aby roku 1960 nastoupil při olympijských hrách v Římě s plachetnicí.

Rindt byl v sektoru vytrvalostních závodů od června „někdo“ a zájem publika byl díky jeho startu zaručen – o tom blíže na konci kapitoly. Po 100 kolech na vojenském letišti byl idol početných krajanů za jejich jásotu v cíli o 41 sekund před Parkesem.



V kokpitu F2 se Jochen pak objevil znovu teprve v polovině září při Zlatém poháru v Oulton Parku. Nedošel do cíle, zatímco John Surtees vyhrál pro Midland Partnership na Lole T60 o 0,2 sekundy před Hulmem a o 0,6 sekundy před Grahamem Hillem. Lépe se Rindtovi dařilo koncem stejného měsíce v Albi, což byl zároveň čtvrtý podnik francouzského mistrovství F2 a poslední Jochenovo vystoupení v této třídě pro sezonu 1965. Kraloval tam sice znovu Jim Clark, na druhém místě ale dojel Jack Brabham na voze poháněném motorem Honda S800, což mělo být velkým upozorněním na budoucí dění ve Formuli 2. Jochen dojel za Denny Hulmem dobrý čtvrtý, ještě před kolegou Reesem. Po součtu bodů francouzského minišampionátu F2 se z titulu mistra radoval Clark, Jochen se od toho 26. září ovšem mohl honosit titulem „francouzský vicemistr F2“.

To nejlepší ale na konec – tedy na konec kapitoly o sezoně 1965. Začátkem léta totiž nezkrotitelný ztřeštěnec ze Štýrského Hradce dostal definitivní příležitost, aby předvedl, že jak jezdecky, tak i lidsky dozrál. Dostal ji – po debaklu roku 1964 – vlastně poprvé v Le Mans. Kdo uspěl v tradičním maratónu v La Sarthe, ten se na věky stal ikonou motorsportu, což jistě platilo ještě více v 60. letech než v moderních dobách. Tradiční závod byl té sezony stanoven na 19. a 20. června a vlastně se měl konat bez Rindtovy účasti. Nabídku Porsche startovat jako na Nürburgringu ve třídě do 2 litrů odmítl – zájmal ho výhradně boj o celkové vítězství: „Jezdit po té nekončné rovině tempem 250 km/h, zatímco tě vlevo a vpravo předjíždějí silnější vozy, jako bys stál, to mě nebaví.“ Nejen Porscheho Huschke von Hanstein viděl v Le Mans před rokem dost, aby objevil Rakušanův talent, také Luigi Chinetti měl o obnovení spolupráce zájem. Problémem ovšem bylo, že Ferrari tehdy měl exkluzivní sponzorskou smlouvu s dodavatelem paliva Shell – a Rindt byl, jak známo, „BP-man“. „Ten víkend tedy pojedou místo směrem na Paříž k babičce do Štýrského Hradce a pak s Köchertovým motorovým člunem a vodními lyžemi dovádět na Traunsee,“ měl Jochen po ruce zajímavý alternativní program k La Sarthe. Chinetti ale nepovolil a s relativně pravděpodobnou argumentací, že „Rindt nemá na mém starším voze proti továrním autům stejně šanci,“ pány od BP na poslední chvíli přeci přesvědčil, že se tak moc nestane, když mu Rindta na ten jeden podnik „půjčí“. Důležitou roli hrál také Jochenův designovaný spolezdec Masten Gregory, v zásadě také pilot podporovaný British Petroleum. Chtěl mít Jochena v týmu a svou „omluvenku“ se mu podařilo vydobýt i pro Rakušana.

Babička a Köchert se tedy nedočkali, Jochen ve čtvrtek na poslední chvíli letěl do Le Mans, kde na něj čekalo Ferrari 250LM připravené Chinettiho organizací North American Racing a spolezdec Masten Gregory. Obrýlený Američan s obličejem studenta ani na druhý pohled nepřipomínal závodníka. Za volantem se z něj ale pravidelně stával zuřivý tygr... Rindt jen těsně stihl účast v posledním pátečním

tréninku a kvalifikoval Chinettiho 3,3litrový 12válec 12. časem. Luigi Chinetti byl starý Ferrariho přítel, který rudým vozům otevřel cestu na lukrativní americký trh, a má proto nevyčísitelně velký podíl na úspěchu této jedinečné značky. Le Mans sám třikrát vyhrál jako jezdec (v letech 1932, 1933 a 1949). Na triumf svého vlastního týmu ale ještě čekal.



Kdo už by roku 1965 v Le Mans vsadil na Chinettiho NART-Ferrari 250 GT

Souboj obrů Forda s Ferrarim o francouzské vavříny tehdy nabyl gigantických dimenzí. Italové nasadili tři tovární posádky, kterým sekundovaly dva vozy NARTu a dva vozy britského dovozce Maranello Concessionaires. Američané vrhli do boje čtyři tovární Shelbyho Fordy GT40 a AC Cobry-Ford a dalších šest takových monster nasazených soukromými týmy.

Jochen, který jel v horku první stint, se choval velmi ukázněně. Věděl, že by bylo pošetilé „houslit“ na špičce v koncertu továrních vozů, kde si Ford a Ferrari rozdali bezohlednou „bitvu materiálu“, jakou La Sarthe ještě nezažilo. Když po smluvených 25 kolech předal vůz Gregorymu, bylo i tak zle: porouchal se startér, a než Američan znovu dokázal opustit boxy, ztratil červený vůz s číslem 21 tři kola. U BP si očividně nemuseli dělat starosti, že by „jejich“ smluvní jezdců v pondělním tisku jásali na fotkách pod věncem vítěze a nálepkou konkurenta Shell „na čele“. Bylo totiž ještě hůře: Masten se v boxech znovu objevil již po 22 dalších kolech a hlásil, že



Triumfální průjezd cílem v Le Mans



motor pracuje jen na šest válců. Než italští mechanici kolem hlavního technika NARTu Johnyho Bause objevili a vyřešili důvod závady – rozbitou cívku – a vyměnili rozdělovač, nadělily špičkové rakety vozu NART dalších sedm kol. Na čele zatím předváděly fordů publiku na celém světě (závod byl poprvé přenášén živě do USA) výbornou show a držely tovární vozy Ferrari za sebou.

Chinetti byl rozhodnut svůj vůz v beznaději stáhnout a Rindt se šel rezignovaně převléknout. Vtom se ale v Gregorym vzbudil tygr: „Zbláznili jste se? Le Mans je šílený závod a deset kol ztráty teď na začátku přeci ještě nic neznamena. Tohle už nemůžeme prohrát, jen vyhrát. Jedeme dál!“ Jochen souhlasil, ovšem jen pod podmínkou, že pojmu zbytek maratonu jako sprint a budou do „toho šlapat již jen naplno“. Buď to jejich 250LM vydrží, anebo to opravdu zabalí. Gregory a Chinetti souhlasili, a tak se beznadějně umístění (byli 18.) číslo 21 vrátilo přeci jen na trať – a jak! Oba jeli, jak ujednáno, naprosto na hraně. Jejich počínání na dráze hraničilo s bezohledností vůči vozu, konkurenci a sama sobě. Ale jen takhle to mělo smysl.

A v noci se děly nečekané věci. Tovární konkurence totiž popořadě selhávala pro rozdrolené převodovky nebo popraskané hlavy válců. Kdo z diváků si šel večer lehnout a ráno znovu zavítal na trať, ten si mnul zděšeně oči. Ne ospalostí, ale kvůli aktuální klasifikaci: s velkým náskokem totiž vedlo soukromé belgické Ferrari 250LM gentlemen-driverů Pierra Dumaye a Gustava Gosselina před Rindtem s Gregorym,



Poté, co jel Gregory poslední stint, zbylo na Jochena při oslavách místo na střeše Chinettiho vozu

kteří je stále ještě zuřivým tempem pravidelně doháněli! Zodpovědní Ferrariho prosili Chinettiho, aby své jezdce zbrzdil a aby další honičkou neriskovali vítězství značky. Rindta politika ale nikdy nezajímala a nepovolil. Gregory jakbysmet. Dva stinty před cílem byli Rakušan s Američanem skutečně v čele – na „belgickém Ferrari“ explodovala pneumatika! Byl to důsledek lehké nehody, které se Gosselin pod Rindtovým tlakem dopustil. Masten si poté u Jochena vydobyl, aby ho už nestřídal. Chtěl bezpodmínečně osobně projet cílem jako vítěz – povedlo se, i když diferenciál jejich vozu už „mlél z posledního“. „Také my jsme fyzicky v koncích. Slavit budeme zítra nebo pozítří v Paříži,“ prozradil Jochen gratulantům. Velmi unavená musela být po závodě také Gregoryho žena Zeda. Dokázala po celých 24 hodin měřit a zapisovat časy jejich týmu. Rindt, Gregory, Chinetti a Jochenovo „šťastné startovní číslo 21“ se tedy postarali o to, že commendatore Ferrari naposledy Forda porazil. Od příští sezony vozy z Detroitu pravidelně rozmetávaly konkurenci... Ferrari měl v La Sarthe znovu vyhrát až o 58 let později.



Odepsaní underdogové Masten Gregory a Jochen Rindt psali roku 1965 v Le Mans dějiny

A co Rindt jako pilot Enza Ferrariho? Zakladatel nejvýznamnější automobilky světa měl o mladého Rakušana zájem a během roku došlo k jejich setkání v commendatorově pracovně v Maranellu. U relativně nevázaného rozhovoru byli i sportovní ředitel Dragoni a konstruktér Forghieri, takže se ze strany Scuderie muselo jednat o velmi důležitou záležitost. Když pak Ferrari Rindtovi konkrétněji nabídl místo v jeho týmu vytrvalostních závodů, tak lojální Jochen odmítl s argumentem jeho smlouvy BP, která by mu starty u konkurence nedovolovala.

Zato se vrhl na jiný projekt: Rindtova rostoucí popularita doma se nedala přehlédnout, i když většinou startoval daleko za hranicemi. „Chci svým fandům při výstavě ve Vídni





Zastávka v boxech týmu NART-Ferrari: Jochen je ve voze, Gregory s šéfmechanikem „Sparkym“ za zídrou, paní Zeda Gregory na svém místě s „nadhledem“

prezentovat úplně zblízka vozy, se kterými jezdíme. Jsem to prostě dlužen všem, kteří mi celý rok drželi palce,” vysvětlil Jochen důvod pro výstavu ve veletržním paláci, do které investoval téměř půl milionu šilinků z vlastní kapsy. S organizací mu pomohl vídeňský automobilový klub RRC13. Díky Rindtovým výborným kontaktům „ve scéně“ měla „Jochen-Rindt-Show“ skutečně co nabídnout. Vedle jeho vlastního coopera tu vystavil lotusy, brabhamy a další aktuální monoposty. Nechyběl ani Ford GT40 nebo historické „stříbrné šípky“ mercedesu. Pozvánku do Vídně přijaly spřátelené osobnosti jako Fangio, Stewart, Hill, Brabham, Hulme a Bonnier. Jochen se snažil a od slavnostního otevření výstavy, o které se 18. listopadu krátkým proslovem postaral ikonický bývalý ředitel Mercedesu Alfred Neubauer,

věnoval idol Rakouska během příštích tří dní tisíce autogramů a promluvil s každým, kdo se chtěl na něco zeptat. Z dnešního hlediska by ohromila formálnost a zdvořilost 60. let. Také mnohem starší lidé Jochena neoslovili jinak než „pane Rindte“. Pozdější „tykačky“ s jeho následníky by tehdy nepripadaly v úvahu... Promítaly se filmy, sponzoři rozdávali nálepky, byla tu televize – prostě ráj na zemi pro každého fandů. Akce se stala naprostým úspěchem. Pořadatelé ani nemohli vpustit do haly všechny návštěvníky najednou. Celkem jich přišlo 28 000. V dalších letech se Jochen-Rindt-Show konala také ve Štýrském Hradci, Mnichově a Essenu. Po Jochenově smrti měla jeho vdova Nina dost síly a kuráže, aby tuto tradici až do roku 1975 udržela na živu.

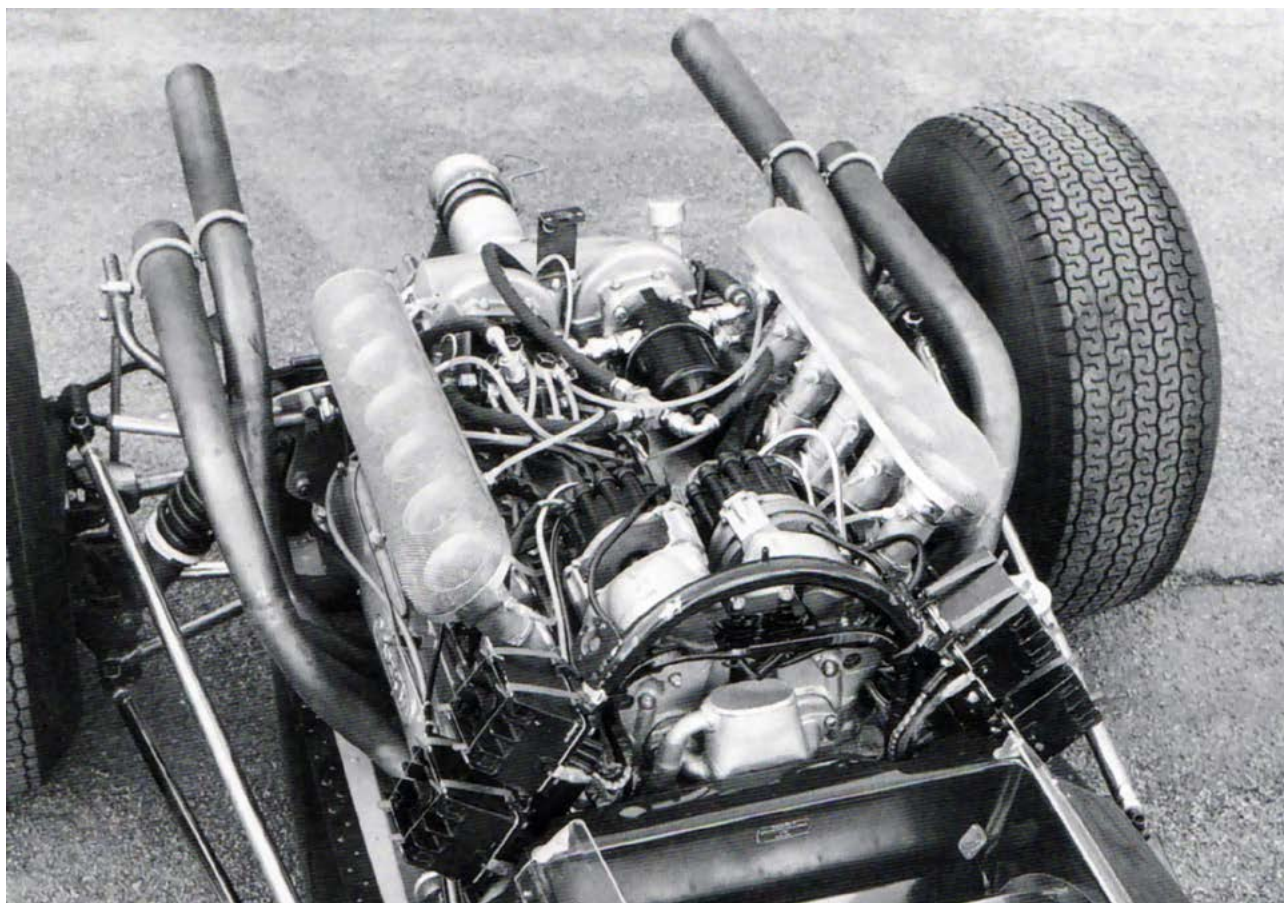
1966:

NÁVRAT DO DOBY KAMENNÉ S LICHOTIVÝM VÝSLEDKEM

Babička a vodní lyže si Jochena ani roku 1966 příliš neužily. Jeho kalendář se přes zimu téměř kompletně zaplnil. Již jen z ryze sportovního hlediska (termíny pro sponzory, televizi a fandů opomineme) na Rakušana čekal mamutí program. Dobrá, predikát světového šampionátu udělila FIA tentokrát pouze devíti podnikům (což uvádí veškeré statistická porovnání s moderní F1 s tehdejší scénou ad absurdum). S Formulí 2 Winkelmannova týmu hodlal zaplnit 12 víkendů,

na sektoru sportovních prototypů se chtěl především coby pilot značky Porsche fandům prezentovat šestkrát, a několikrát dokonce opustil svůj příbytek s cílem podniknout cestovních vozů. Roku 1966 tedy strávil bezmála 30 víkendů na jedné ze závodních drah globusu. Z důvodů přehlednosti proto pojmem jeho účast v jednotlivých šampionátech znovu navzájem oddělíme.





Řešení z nouze: U Cooperů použíli od roku 1966 archaický 12válec Maserati Tipo 9/F1

Světový svaz FIA se rozhodl, že „Formuli 1 od sezony 1966 znovu dodá na síle“, a vypsal šampionát pro motory s obsahem do 3 litrů. Od roku 1961 se totiž jezdilo jen s maličkými jedenapůllitry, což vlastně odpovídalo dřívější F2. S ohledem na rapidně rostoucí objemy motorů prototypů a vozů GT se tedy takto slaboučká F1 již jen stěží dala veřejnosti prodat jako „královna motorsportu“. Týmy tato změna zastihla kupodivu jen špatně připravené.

Jak průběh sezony dokázal, „trefil do černého“ ohledně motorů především Jack Brabham. Pro vozy svého designéra Rona Tauranaca nechal u firmy Repco, do té doby téměř neznámé, v Melbourne pro F1 připravit konstruktérem Philem Irvingem 8válec o sevření válců 90 stupňů na bázi bloku sériového agregátu General Motors. U Rubery-Owen-BRM měli pro své jezdce připravené pouze na 2 litry upravené staré mašinky z minulé sezony. Vývoj nového 16válců Type 83 v konfiguraci válců písmene H se u BRM protáhl až do poloviny sezony a projekt zůstal neúspěchem. Podobně na tom byli Dan Gurney s Carrolllem Shelbym a jejich organizací Eagle – Anglo American Racers. Sezónu začali se známým motorem Coventry Climax převrtaným na 2,7 litru, zatímco pro ně Harry Weslake stavěl a nekonečně zkoušel svůj nový 12válec. Na své „macchinas“ tak hrdá Scuderia Ferrari nasazovala zpočátku na 2,4 litry zvětšené 6válců Dino, než se podařilo připravit obrovité 12válců na bázi motoru sportovního vozu. U Hondy kutili na 12válců, zatímco

Colin Chapman tak dlouho používal modifikované climaxy z minulého roku, než byli u BRM hotovi s jejich nešťastným H16. Bruce McLaren jeho debutující vlastní konstrukci vybavil 8válcem vyvinutým z motoru Ford Fairlane.

Řešení Cooperů připomínalo návrat do doby kamenné. Skupina Chipstead, do které patřil i tým Cooper, byla mimo jiné výhradním dovozcem vozů Maserati pro Velkou Británii. Slovo dalo slovo a Italové dodali anglickému týmu zdarma svoje pohonné jednotky Tipo 9/F1 (a také se postarali o propagaci a prodej Cooperových klasických cestácků Mini v Itálii). Cooper platil za revizi každého motoru 700 liber. Háčkem ovšem bylo, že tyto mohutné 12válců koncepčně pocházely z 50. let! Jednalo se o motor, který vznikl pro 2,5litrovou formuli roku 1956. Tento dvouventilový agregát Maserati nasazoval jen krátce, než se značka ze sportu roku 1957 stáhla. Během sezony 1966 se ukázalo, že Giulio Alfieri modernizovaný motor vybavený vstřikováním Lucas a tranzistorovým zapalováním byl po několikanásobné modifikaci v zásadě překvapivě silný a v závodech spolehlivý. Mohutně působící Cooper-Maserati T81 konstruktéra Derricka Whitea měl šasi monokokového provedení. Tvořily ho dva podlouhlé rámy spojené příčně přivařenými trubkami a nýtovanými plechy. Celek měl o 100 kilogramů nad minimálně povolenou váhu 500 kg... Rindtovým novým týmovým kolegou byl začátkem sezony maličký americký „všeumělec“ Richie Ginther.





Ne, Cooper T81 nebyl žádný krasavec: v Monaku Rindt akceleruje z vlásenky U Nádraží

Do své nové rakety usedl Jochen poprvé v polovině května v rámci nemistrovské International Trophy v Silverstone. Debut kombinace šasi-motor a pneumatik Dunlop dopadl v jádru uspokojivě. V kvalifikaci byli rychlejší jen Brabhamův BT19-Repco a Surteesovo Ferrari 312. Krátký závod, při kterém u Coopera ještě řešili dětské nemoci, Jochen dokončil na 5. místě.

Již o týden později byl na programu první mistrák. Na startovní pole v Monaku byl ubohý pohled. Jen 7 z 16 přihlášených disponovalo motorem, který by využil nové 3litrové formule. Na této úzké trati to ovšem nehrálo rozhodující roli. Mít pro četné zatáčky knížectví pružný agregát bylo důležitější než jeho síla. Jochen se v Monte Carlu poprvé kvalifikoval na dobrém 7. místě, o 2,3 sekundy za polemanem Clarkem, disponujícím jen dvoulitrem Climax.

Do nové sezony vyslal Formuli 1 mávnutím praporku Louis Chiron a Jochen byl po prvním ze 100 kol šestý. Úvodní čtvrtinu podniku předváděl fandům hezký duel s BRM P261



V deštivém Spa-Francorchamps sahal Jochen po vítězství

Grahama Hilla. Rakušanův italský agregát pak ovšem začal viditelně ztrácet „páru“ a těsně po poločasu dokouřil úplně. Hill nakonec skončil o kolo za svým vítězným kolegou Stewartem třetí – do klasifikace Grand Prix de Monaco se ovšem dostali již jen druhý Bandini (Ferrari 246) a pětikrát o kolo předjetý Američan Bob Bondurant na soukromém BRM týmu Chamaco, který byl celý víkend s odstupem nejpomalejší.

Počet startujících se příliš nezlepšil ani o měsíc později v belgickém Francorchampsu. Jochenovi ale nezodpovědně rychlá trať v temných Ardenách sedla. Na dlouhých rovinkách



Bez bezpečnostních pásů, zato s 12válcem maserati v zádech: Jochen v jeho Cooperu T81 v Monaku 1966



mezi Francorchampsem a Stavelotem se silný agregát tentokrát vyplatil. Po kvalifikaci byl nejrychlejší John Surtees. Jochen na bývalého šampiona motocyklů ztrácel 3,2 sekundy, což znamenalo těsně před Stewartem druhé místo. Silniční okruh obletěl průměrem 229 km/h...

Zatímco se tréninky a kvalifikace konaly za krásného slunečna, v neděli hrozily tmavé mraky. Kdo pozoroval, jak Rindt po startu bere za Surteesem a před ostatními Eau Rouge, ten se modlil, aby toto dobrodružství neskončilo katastrofou. Skončilo tak – události prvního kola se jen štěstím obešly bez mrtvých. Za polem vyrazil mimo konkurenci na kamerami Metro-Goldwyn-Mayera ověšeném mclarenu Phil Hill a pro Frankenheimerův klasický film „Grand Prix“ natočil toto: od Stavelotu a Malmedy se jezdčům naproti valilo mračno, jehož silná nálož je překvapila na nejrychlejším úseku blízko osady Burnenville. Jak nečekaně tady „sprchlo“, dokazuje fakt, že lídři Rindt a Surtees kritickou pasáž ještě projeli za sucha. Třetího Spenceho ale už vítala tsunami. Angličan letěl za rychlosti 230 km/h do křoví a zůstal viset v příkopě. Za ním se roztancoval Bonnier a Hulme vrazil do Sifferta. Teď snad byli všichni varováni...? Mladý Jackie Stewart ale příliš nezpomalil a do sekce Masta-Kinku se dál řítit plným plynem. Prosvítl kolem Hilla, Bandiniho a Brabhama, kteří na zaplavené trati již moudře trochu ubrali. „Létající Skot“ pak ovšem proletěl i nějakou stodolou, aby se jeho BRM dokonale obtočil kolem telegrafního sloupu. Dráhu tam opustil piruetou i opatrnější Hill, což bylo Jackieho štěstí, protože ho kolega pomohl vyprostit z kokpitu. Skot poté skončil se zlomenou klíční kostí a benzinem rozleptanými zády v nemocnici. Na stejném místě havaroval i Bondurant a také Jochen tam předvedl aquaplaningem podmíněné několikanásobné hodiny. Mohl ale pokračovat...

Z prvního kola se vrátilo jen sedm vozů – Jochen za Gintherem na páté pozici. Na přerušení závodu nebo nějakou neutralizaci nebylo pomysleno. Především Rindt hnál svůj Cooper-Maserati po trati dál ztěžštěnou rychlostí. Lídra Surteese po třech kolech dohnal a předjel! Rakušan v čele velké ceny! Lišák Surtees ho ale nenechal ujet a soustředil se na rozhodující finiš. Pomohla mu přitom závada Jochenova diferenciálu. Rudé Ferrari proto bylo od 24. z 28 kol bez boje opět v čele a vyhrálo s náskokem 42 sekund na „ochromený“ tmavozelený Cooper-Maserati. Třetí Bandini již měl kolo ztráty, Brabham a Ginther za ním ještě o kolo víc. Jen těchto pět se dostalo do klasifikace – není tedy divu, že závod, který dnes řadíme za jeden z nejvýraznějších milníků dějin F1, většina publika již po první třetině opustila. Vidět v chladném dešti jezdit po 14 kilometrů dlouhém okruhu jen půl tuctu monopostů prostě nebylo tou nejlepší „show“...

U Coopera byli štěstím bez sebe. Salvadori povídal každému, kdo ho poslouchal, něco o tom, že „Jochen měl 90 procent podíl na úspěchu, vůz jen 10“. Sieff svému jezdci údajně daroval nové sportovní maserati.



Pro Jochenova přítele Stewarta byla Belgie hororem: Jackie a Helen na cestě do nemocnice

Mezi velkými cenami Belgie a Francie se v Le Mans konala klasická 24hodinovka. Jisté události v souvislosti s tímto vytrvalostním závodem vrhaly zřetelně viditelné stíny ještě i začátkem července na Reims-Gueux. John Surtees se v Le Mans nadobro a ve zlém rozešel se Scuderii Ferrari. Richie Ginther „odešel“ do Japonska, aby tam připravoval návrat Hondy do F1 a jeho volný kokpit John Cooper rád připravil právě pro „Big Johna“ Surteese. Angličan za tento tah draze zaplatil ztrátou naděje na titul.

A tak se událo, že na ultrarychlém silničním trojúhelníku u Remeše, který si svou latentní nepřítomností jakýchkoliv bezpečnostních opatření s Francorchampsem v ničem nezadal, usedl do „sesterského“ Cooperu-Maserati T81 vedle Rindta mistr světa roku 1964. Rakušanův status jedničky „byl v trapu“, což vynikající Surtees potvrdil hned v kvalifikaci. Průměrem 234 km/h se Bandini Dragonimu sice poděkoval dobytím pole position za důvěru, Surtees ovšem dosáhl před druhým Ferrari 312 Mika Parkese výborný druhý čas. Pomohlo, že motory Maserati obdržely přepracovaný systém nasávání vzduchu, Jochen zajel ovšem „jen“ 6, čas o 2,5 sekundy za Surteesem.

V neděli tedy mohla začít další bratrovražedná bitva o závětrí, ve které se nejdříve výborně dařilo Bandinimu. Rindt jezdil za Brabhamem, Parkesem, Surteesem a Hillem. Tentokrát naštěstí ne v dešti, jako ve Spa, zato ale v úmorném





Rindt a jeho obrovitě působící Cooper-Maserati T81 před Hillovým BRM P261 a Arundellovým Lotusem-BRM 33

vedru. Vývoj závodu hovořil jasně ve prospěch Bandiniho. Ital Brabhamovi postupně ujížděl a ostatní měli ještě větší ztrátu. Po 30 kolech ale 12válec lídra ztichl: rozbilo se ovládání šoupátka plynu! Jack Brabham si tedy neohroženě dojel pro druhý triumf francouzského víkendu – už v sobotu zde totiž vyhrál s Formulí 2. Spolehlivý Parkes, který v Maranellu v zásadě pracoval jen jako inženýr-vývojář, dojel druhý a Rindta připravil o třetí místo stejný defekt, který postihl i Surtees: bubliny v horkém palivu a z toho plynoucí vynechávání motoru. Na rozdíl od Brita ale alespoň dojel po zastávce v boxech, kde problém řešili chrstnutím konve vody na čerpadlo paliva, pro body za 4. místo.

O dva týdny později si to dvacítká jezdců rozdala o mistrovské body na poněkud pomalejším motodromu v Brands Hatchi. Mezi své kamarády se tam znovu vrátil Jackie Stewart. V mnohém ohledu se z něj stal „jiný člověk“. Stal se z něj „apoštol bezpečnosti“ – jeden z největších průkopníků zvýšení bezpečnostních opatření jak na vozech, tak i na okruzích. Jochen možná pochopil až o něco později, také on se ale během času stal jedním z těch, kteří už nesedali do kokpitu bez obav.

Proti mrštnějším brabhamům, BRM a lotusům neměly příliš těžké T81 šanci. Kvalifikaci dokončili Surtees s Rindtem ve vzájemném odstupu 0,2 sekundy na pozicích 6 a 7, na BT19 polemana Jacka Brabhama jim ale scházely tučné 2 sekundy. A „Black Jack“ se ujal vedení sobotního závodu na ještě vlhké trati hned od startu, zatímco se Jochen posunul za Gurneyho, Hulmeho a Clarka na 5. místo. Rakušan měl opět výborný den, a dokázal se dokonce probíjet na 2. pozici. Jeho tah kupředu následoval také Surtees a Rakušana na čas předjel. Po 67 kolech se na Britově Cooperu-Maserati ale zlomila poloosa – a to nebylo jen tak: oba tmavozelené vozy s bílými pruhy totiž kolo za kolem bavily publikum relativně ostrým soubojem. Jochen byl právě vpředu, když se Surteesem „na kufru“ brzdil v zatáčce South Bank příliš pozdě. Jeho vůz šel do smyku a právě při pokusu o vyhnutí si John pochroumal zadní závěs... Před Rindtem byli nakonec v cíli nejen dominující Brabham a jeho dvojka Denny



Brands Hatch roku 1966: Nekompromisní souboj s novým geniálním týmovým kolegou Johnem Surteesem



Hulme na druhém továrním Brabhamu, ale také Graham Hill s Jimem Clarkem, jimž již nedokázal klást odpor. „Domů“ do Londýna ale jel s dalšími dvěma bodíky na kontě.

Podobným úspěchem další velká cena, které se jela už příští neděli, zdaleka nebyla. V Zandvoortu přišla konkurence na chuť větším „balonovým“ pneumatikám Goodyear a Firestone, zatímco u Coopera neměli potřebné ráfky a zůstali u zastaralých Dunlopů. Surtees se rozčiloval, měl ale vědět, s kým se spustil, když u šetřilka Johna Coopera podepsal. Jochen si zajistil 6. a John jen 10. startovní pozici. V neděli si Brabham z pole position díky smůle rychlejšího Clarka (Jim jasně vedl, když začal ztrácet chladicí vodu) dojel pro další vítězství, zatímco u Coopera už balili: Jochen vyletěl z dráhy v prvním kole „kvůli zablokované převodovce“.

O první srpnový víkend nemohl pořadatel velké ceny Německa čtvrtce milionu fandů nabídnout jen pro rok 1966 „tradiční hrstku vozů F1“, a pole proto „nafoukl“ monoposty F2. Na startu tak stálo 27 konkurentů a pro Jochena to znamenalo ve starém Fahrerlager shledání s několika dobrými známými. Byli tam nejen kolega od Winkelmanna Alan Rees, ale i „dávný soupeř z F-Junior“ Kurt Ahrens či „spolubydlící“ Piers Courage.

Geniální Jim Clark ani nepotřeboval 3litrový motor, aby si zajistil pole position. Hvězdou kvalifikace ale byl ke všemu odhodlaný Surtees. Experti, kteří věděli, jakou „kraksnou“ Cooper T81 byl, mohli jen žasnout nad jeho druhým časem, který byl jen o 1,5 sekundy pomalejší než Skotův. Jochenovi na týmového kolegu chybělo přes 10 sekund, což znamenalo 9. startovní místo. Na horské dráze pod hradem loupežných rytířů Nürburg zvládl jen osm kol – prostě se mu dělalo nevolno a v sekci Karussell vyletěl mimo trať...

V den závodu Rindt samozřejmě doufal v podobně příznivý průběh jako před rokem – a nebyl zklamán. Za nedělního deště vyrazil nejlépe Surtees, kterého sledovali Bandini, Brabham, Clark a Rindt. Jack Brabham měl toho dne ale tak dobrý vůz, že si mohl dovolit zdrženlivý začátek – i tak se z prvního kola vrátil na čele. Surtees a Rindt ho v tandemu následovali. Pole se potom roztáhlo, ze špičky se tentokrát kupodivu nikdo nestal obětí defektu a Brabham vyhrál o 44 sekund před Surteesem, na kterého třetí Rindt ztrácel dalších 48 sekund. Oba jezdci Coopera tedy směli na stupínek vítězů a oba byli všeobecně přiřazeni do elitní skupiny největších „Rainmasterů F1“.



Nürburgring znamenal pro Jochena výbornou třetí pozici za Brabhamem a Surteesem



Daleko za nimi ovšem jedna z nehod již v prvním kole za zlé viditelnosti stála méně známého kolegu život. 33letý John Taylor se později v nemocni v Koblenzi právě nacházel zdánlivě na cestě k uzdravení, když svému týmovému šéfovi Davidovi Bridgesovi vyprávěl: „Nějaký kolega mě při předjíždění v sekci Flugplatz tak bezohledně krouhnul, že jsem šel do hodin. Těsně za mnou jedoucí Jacky Ickx do mě vrazil. Pak jsem letěl do nějakého značení a můj vůz explodoval...“ Angličan utrpěl popáleniny 2. a 3. stupně. Byl celý v plamenech, když svůj Brabham-BRM BT11 sám opustil, načež ho Ickx, jenž přispěchal



Jochen v Parabolice roku 1966: v italské Gran Premio vybojoval tři body

na pomoc, strhl na zem a plameny udusil. Za Belgičanova přispění Taylor došel i k sanitce. Nemocnici v Koblenzi, kam ho dopravili, již neměl opustit živ – zemřel 32 dní po nehodě. Spolehlivý jezdec z Leicestershire se mohl ohlédnout na velmi úspěšné tři předešlé velké ceny. V Remeši inkasoval jako 6. bod do šampionátu, doma v Brands Hatchi a v Zandvoortu viděl šachovnicový praporek jako osmý. Jednalo se naštěstí o jedinou fatalitu F1 sezony 1966.

Grand Premio di Italia se tradičně konala první zářijový víkend a pole zúčastněných se v Monze „rozrostlo“ na 22. Rindt neměl autodrom v neděli opouštět nespokojen. Cooper přivezl do Itálie dva silně modifikované vozy. Práce v aerodynamickém tunelu údajně přinesla o 10 procent menší čelní plochu odporu vzduchu. Dosaženo toho ovšem bylo novým uspořádáním nasávání vzduchu ohromného agregátu Maserati. Obě řady trychtýřů nad válci už nevyčnívaly za rameny pilota, ale byly nasměrovány navzájem k sobě. „Uklizeno“ bylo i výfukové potrubí a celek působil elegantněji. Ukázalo se ovšem, že se tak stalo na úkor výkonu motoru, což bylo v Monze pohromou. Před přestavbou dával Maserati kolem 360 koní – po ní jen asi 345. John si zapsal 4. a Jochen jen 8. čas, zatímco „čest Ferrari“ na výbornou zachraňovali Parkes se Scarfiottim pozicemi 1 a 2. Neudivilo, že se Surtees v neděli vyťasil se starou variantou T81, u Rindtova vozu alespoň znovu namontovali předchozí pojetí výfuku. Oba vozy byly poprvé obuty firmou Firestone.

Neděle se proměnila ve velkou show Scuderie. Po prvním kole vedl za extatického jásotu tifosi Bandini před Parkesem. Překvapilo, že fanatičtí fandové tleskali i „zrádci“ Surteesovi na třetím místě. Bandini si tuto „hodinu slávy“ ale dlouho nevychutnal. Od druhého kola byl na špičce Parkes před Surteesem, zatímco Ital musel do boxů. Pamětníci považují Monzu za nejlepší závod roku 1966. A není divu. Úvodních 30 kol se o vedení totiž neustále přetahovali Parkes se Surteesem, Brabhamem, Hulmem a – Scarfiottim. Také Rindt a Ginther

v Hondě RA273 patřili do špičkové skupiny. Brabham se Surteesem po čase odstoupili, protože jejich stroje trpěly únikem kapalin a Ginther v 17. kole přežil největší nehodu své kariéry v Curva Grande bez zranění. Tehdy 33letý mistr vrchů Ludovico Scarfiotti se triumfem po 68 kolech stal doma nesmrtelným. Rindt dojel s měkkým předním kolem relativně daleko za Parkesem a Hulmem jako čtvrtý pro další výborné body a Jack Brabham mohl definitivně slavit: v posledních dvou velkých cenách už ho Surtees nemohl bodově dohonit.

Ještě lépe měl Rindt dopadnout o měsíc později ve Watkins Glenu, kde pořadatel hodlal mezi startujícími 19 jezdců dle výsledků rozdělit z hlediska Evropana nevídaných 102 400 dolarů. Za tradičně nevlídného a proměnlivého počasí státu New York zajel Surtees 4. čas, Jochen stačil jen na 9. místo. O vítězství se v neděli v duelu utkali ale vlastně jen Bandini s Brabhamem. Když Itala zradil motor, zdálo se, že si novopečený šampion „Black Jack“ jede pro pátý triumf sezony. Také Australanův Repco ale tentokrát selhal, a tak se z „darovaného vítězství“ projednou těšil Clark na nepříliš úspěšné kombinaci Lotus 33 – BRM H16. Většinou to býval výborný Skot, kdo ztrácel špičkové výsledky kvůli defektům, devizou Watkins Glenu roku 1966 bylo vydržet – a to se i Rindtovi povedlo. Již krátce po polovině závodu sice měl na Clarka minutovou ztrátu, v hodnocení ale byl druhý! „Měl jsem štěstí. Zlobilo mne dávkování plynu a několikrát jsem vjel do zatáček i po ubrání naplno. Jednou jsem proto šel do hodin, udržel jsem ale auto na trati,“ shrnul Rakušan, který se nyní posunul na 2. pozici i v celkovém hodnocení šampionátu. Naděje v Cooperově boxu, že jindy chronicky nespolehlivý BRM za zády Clarka dříve či později zase umlkne, se nesplnila a Jochen musel na své první vítězství dál čekat. Mělo se dostavit právě zde – ovšem až o dost později...

Sezону 1966 uzavírala 23. října Velká cena Mexika. Commendatore Ferrari viděl svůj „národní úkol“ vítězstvím v Monze splněn. Do USA vyslal jen Bandiniho a do Mexika



nikoho. Pole tedy „vypali“ domácí matadoři Pedro Rodriguez ve třetím továrním Lotusu a Moises Solana na třetím továrním Cooperu. Víkend se stal velkým osobním zadostiučiněním Johna Surtees. Pro většinu pozorovatelů byl Angličan morálním šampionem sezony 1966. Lze si lehce představit, kolik bodů by koncem roku měl, kdyby mu bylo umožněno dále se spoléhat na špičkovou techniku Scuderie Ferrari. Na okruhu u Mexico City daroval Surtees Johnovi Cooperovi nejdříve pole position a v neděli vítězství. V prvním kole ještě vedl dobře naladěný Ginther (honda) před Brabhamem, Rindtem, Hulmem Surteesem a Clarkem. Pak byl na chvíli vpředu Brabham, než špičku převzal Surtees. Johna toho dne dokázal na čas držet jen Australan – v cíli ovšem byl neuvěřitelný Angličan, který se ziskem titulu mistra světa roku 1964 jako jediný sportovec dějin stal jak na motocyklech, tak i v F1, o 8 sekund jako první! Rindt byl v prořídlém poli právě třetí, když se mu zlomil závěs.

I tak patřilo mladému Rakušanovi krajně lichotivé třetí místo ve světovém šampionátu a „balík“ 6000 liber, který

toho roku u Coopera vydělal. Sám Rindt ale byl realistou, který věděl, že ještě nemá kvality Grahama Hilla, Jima Clarka a řady dalších, kteří skončili v bodovém hodnocení za ním. Byl nyní sice „jedním z nich“ (jak výstižně psal Heinz Prüller), úplně nahoře se ale ještě nenacházel. Ještě ne...

Výsledek MS F1 sezony 1966

1. Jack Brabham, Brabham-Repco	42 b.
2. John Surtees, Cooper-Maserati/Ferrari	28 b.
3. Jochen Rindt, Cooper-Maserati	22 b.
4. Denny Hulme, Brabham-Repco/-Climax	18 b.
5. Graham Hill, BRM	17 b.
6. Jim Clark, Lotus-BRM/-Climax	16 b.
7. Jackie Stewart, BRM	14 b.
8. Mike Parkes, Ferrari	12 b.
9. Lorenzo Bandini, Ferrari	12 b.
10. Ludovico Scarfiotti, Ferrari	9 b.

1966:

S FORMULÍ 2 TO NEJLEPŠÍ AŽ NA KONEC

Nepříliš objemný kalendář světového šampionátu F1 umožňoval profíkům roku 1966 mnoho účastí jinde. Jochen se začátkem února nacházel na Floridě – a jeho milované vodní lyže přitom hrály jen vedlejší roli. Při klasické 24hodinovce v Daytoně slavil shledání s Luigim Chinettim a svou „jednadvacítkou“ z Le Mans 1965! Dobrá, vůz měl nyní startovní číslo 22, a možná právě proto dojeli s Američanem Bobem Bondurantem „jen“ na 9. pozici, 87 kol za vítězem. Více se ovšem z polotovárního Ferrari 250LM už nedalo vyždímat. Že si jeho tehdejší Ferrari 250LM zachovalo naprosto neuvěřitelnou hodnotu, o tom svědčí výsledek aukce, kterou v rámci pařížské výstavy Retromobile pořádala roku 2025 agentura RM Sotheby's. Vůz, který byl předtím dlouho k obdivování v muzeu dráhy v Indianapolisu, tam změnil majitele za bezmála 35 milionů eur!

Na Floridě Jochen zůstal a koncem března si tam připomněl závodění v cestáčkách. Na letišti v Sebringu vyhrál s tovární Autodeltou připravenou Alfou Romeo 1600GTA 4hodinový závod šampionátu TransAm. Víkend ovšem skončil katastrofou.

Bylo na čase, vrátit se do kokpitu monopostu, tedy do Formule 2. Jochen opět nastoupil po boku Alana Reese za tým Roye Winkelmann. K dispozici měli nové Brabhamy BT18B, tedy stejný materiál, kterým disponoval také tovární tým „Black Jacka“. Tauranacův BT18 byl velmi dobrým následníkem beztak povedeného BT16. Fajnový a na sektoru Formule 2 naprosto rozhodující rozdíl se roku 1966 ovšem nacházel za zády jezdce: motor. Převážná většina pole

tradičně spoléhala na agregáty Ford Cosworth SCA nebo BRM P80 – pro ně bylo koncipováno ono Tauranacovo „Béčko“. Brabham ovšem již minulý rok vykročil vlastní cestičkou – cestičkou spolupráce s Hondou. Vedla k totální převaze obou továrních vozů.

Do prvního závodu sezony o „Trofej magazínu Sunday Mirror“ vyrazili 11. dubna tovární Brabhamy-Honda Hulmeho a Brabhama z první řady a v cíli byl po necelé hodině Australan jako první před Novozélandanem. Jochen dojel o téměř 40 sekund později jako třetí, těsně před snaživým kolegou Reesem.

Zatímco si stáj Brabham Racing Developments tento výsledek zopakovala i příští víkend v Pau, ukončila Jochenův výlet do Pyrenejí po 53 kolech nehoda.

„Když kočky nejsou doma, myši mají právo.“ Tak nějak to bylo koncem dubna při ADAC Eifelrennen na Nürburgringu, kde neporazitelná australsko-anglo-japonská kooperativa nastoupila. Brabham, Hulme, Stewart, Hill, Clark a další toho dne totiž startovali v Barceloně! Jochen vyhrál slaběji obsazený podnik na Jižní smyčce okruhu jasně před Arundellem (Harris-Lotus) a Ahrensem (Brabham-Ford).

Kompletní pole F2 se znovu střetlo začátkem května na relativně nové trati v belgickém Zolderu, kde bylo opětovným výsledkem dvojité vítězství továrních Brabhamsů-Honda před Rindtem. Pokud si Jochen sliboval zlepšení výsledků při návratu na trať, která mu před lety otevřela cestu k srdcím britských fandů, musel být zklamán: o tři týdny později v Crystal Palace znovu stáli na nejvyšších stupních Brabham

