

Roman Klemm

# Hrdinové Formule 1



**Jim Clark, Emerson Fittipaldi, Nigel Mansell**



# Hrdinové formule 1

## Clark, Fittipaldi, Mansell

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Roman Klemm**

**Hrdinové formule 1 - Clark, Fittipaldi, Mansell – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2019

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

**ALBATROS**  **MEDIA**

Roman Klemm

# HRDINOVÉ FORMULE 1

## 2. díl

Jim Clark

Emerson Fittipaldi

Nigel Mansell

 **CPRESS**

Brno  
2019

# HRDINOVÉ FORMULE 1

## 2. díl

Jim Clark, Emerson Fittipaldi, Nigel Mansell

**Roman Klemm**

**Jazyková korektura:** Marie Schreinerová

**Obálka:** Radek Střecha

**Fotografie:** Jim Clark – 138× archiv autora, 24× Roman Klemm, 5× Roman Klemm jr.

Emerson Fittipaldi – 225× archiv autora, 18× Roman Klemm, 2× Roman Klemm jr.

Nigel Mansell – 179× archiv autora, 34× Roman Klemm, 3× Roman Klemm jr.

Upoutávka – 1× Roman Klemm

**Odpovědný redaktor:** Dalibor Kumr

**Technický redaktor:** Radek Střecha

Objednávky knih:

[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)

[eshop@albatrosmedia.cz](mailto:eshop@albatrosmedia.cz)

bezplatná linka 800 555 513

ISBN tištěné verze 978-80-264-2802-2

ISBN e-knihy 978-80-264-2897-8 (1. zveřejnění, 2019)

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2019 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 36 334.

© Albatros Media a. s., 2019. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

**ALBATROS MEDIA**

## ÚVOD

Druhý díl svazku „Hrdinové Formule 1“ přiblíží čtenáři neobyčejně detailním a poutavým způsobem příběhy dalších tří výjimečných osobností automobilového sportu: Geniálního Skota, který naprosto ovládl dění na závodních okruzích světa 60. let – letos tomu je 50 let, co Jima Clarka vyrvala ze života na vrcholu jeho kariéry navždy nevysvětlená nehoda. Dále pionýra „brazilské vlny talentů“, jež dodnes zásobuje světové okruhy čerstvými nadějemi – Emerson Fittipaldi se po příchodu do Evropy stal neuvěřitelně rychle mistrem světa, jen aby se ponořil do projektu vlastního vozu, který ho měl téměř ožebračit. O štěstí se poté znovu pokusil v USA, kde vyhrál Indy500 a šampionát CART. A do třetice ke všemu odhodlaného Angličana, jenž pro nejistou budoucnost závodníka

riskoval jak zdraví, tak i veškeré finance. Nigel Mansell, pro kterého měli mnozí zprvu jen pohrdání, se prodral až na špičku. Stal se mistrem světa a později i šampionem IndyCarů. Hlavní ale bylo, že se stal idolem statisíců fandů, když dokázal, že se i „chlapeček z jednoduchých poměrů“ může vyšvihnout před všechny „snoby“.

Životopisy, obsahující mnohá doposud neznámá fakta kolem těchto závodníků, jsou doplněny kratšími portréty třiceti dalších osobností s velkým vlivem na vývoj našich hrdinů.

Díky tomu, že na sebe portréty těchto velikánů časově navazují, vykresluje kniha zároveň vývoj automobilového sportu a Formule 1 od poloviny padesátých let až do dnešní moderní éry.

## O AUTOROVÍ

**Roman Klemm** (1966), rodák z Duchcova, žije od roku 1981 v Německé spolkové republice. Od konce osmdesátých let aktivně závodil (mimo jiné s Michaelem Schumacherem, Takumem Satoem, Zsoltem Baumgartnerem, Tomášem Engem, Adrianem Sutilem, Romainem Grosjeanem, Robertem Lechnerem a Rahel Freyovou), roku 2007 obsadil 3. místo v rakouském mistrovství Formule Ford 1800 a v roce 2001 zvítězil v závodě na Salzburgringu. Historik Formule 1, fotograf, autor šesti knih s motoristickou tematikou (Osobnosti

a události Formule 1, Před branami Formule 1 – kompletní historie F3000, Autodromy 2005/2006, Velikáni Formule 1, Hrdinové Formule 1, 1. a 2. díl), přispívá do odborných časopisů a webů. O automobilový sport se zajímá více než 40 let. Závodní navštěvuje od začátku sedmdesátých let v Mostě a svou první velkou cenu F1 zažil v Rakousku roku 1983. Každý rok se účastní desítek motoristických akcí po celé Evropě, které slovem a obrazem dokumentuje. Patří mezi přední žurnalisty a historiky v německém, anglickém, čínském a českém jazyce.

## Poděkování

Následující osobnosti a pamětníci poskytli Romanu Klemmovi během početných rozhovorů informace a aktivně se tak podíleli na vzniku této knihy. Patří jim autorův dík.

**Kurt Ahrens** (bývalý tovární pilot Porsche a jezdec Formule 1)

**Daniele Audetto** (sportovní ředitel Scuderie Ferrari, Lancie, Arrows a Super Aguri-F1)

**Marie-Claude Beaumontová** (tovární jezdka Renaultu, později jeho tisková mluvčí a žurnalistka)

**Derek Bell** (bývalý tovární pilot Ferrari-F1, Porsche a Forda, 5násobný vítěz 24h v Le Mans)

**Jeff Carter** (žurnalista, fotograf a tiskový mluvčí zodpovědný Evropské-F3, Britské-F3, F-Palmer, FIA-GT, WEC a ELMS)

**Clive Chapman** (syn Colina Chapmana, ředitel týmu Lotus Classic)

**John Gentry** (konstruktér závodních automobilů a motocyklů, mimo jiné vozů F1 značek Shadow, ATS, Toleman a Alfa Romeo)

**Bob Dance** (od roku 1960 mechanik Lotusu, v současnosti technik týmu Lotus Classic)

**Christian Danner** (bývalý pilot DTM, F1 a ChampCar. Žurnalista a televizní komentátor RTL)

**Chris Dinnage** (bývalý mechanik Lotusu-F1, dnes hlavní technik Classic Teamu Lotus)

**Martin Donnelly** (bývalý tovární pilot Lotusu Formule 1)

**Bernard Dudot** (konstruktér motorů závodních vozů Renault-F1)

**Jacky Ickx** (bývalý tovární pilot Ferrari, Lotusu a Porsche. 8násobný vítěz GP F1, 6násobný vítěz 24h du Mans).

**Warren King** (důvěrník Colina Chapmana a účetní Teamu Lotus)

**Klaus Ludwig** (3násobný vítěz 24h Le Mans, mistr DRM, 3násobný mistr DTM)

**Jochen Mass** (vítěz Velké ceny Španělska F1 roku 1975, vítěz 24h v Le Mans)

**François Mazet** (pilot Formule 1, koordinátor motoristického sponzorství firmy Essex)

**Doug Niven** (bratranec Jima Clarka, ředitel Jim-Clark-Trustu)

**Nelson Piquet** (trojnásobný mistr světa Formule 1)

**David Price** (majitel závodní stáje)

**Jo Ramirez** (bývalý mechanik a manažer týmů Wyer, Eagle, Tyrrell, Theodore, ATS, Copersucar a McLaren)

**Rickard Rydell** (bývalý pilot F3, BTCC a ETCC)

**Willi Siller** (bývalý pilot F3 a F2, chránělec Waltera Wolfa)

**Franz Stahlmann** (sběratel a restaurátor vozů Lotus)

**Hans-Joachim Stuck** (dvojnásobný vítěz 24h Le Mans, 74násobný účastník Grand Prix, mistr DTM)

**Peter Windsor** (vlivný žurnalista, manažer stáje Williams a Ferrari, zakladatel nešťastného projektu stáje USF1)

## Obsah

### JIM CLARK 7

Proč je hrdinou dějin Formule 1? 11

#### 1936–1959: Monaco a Indianapolis – kde vlastně jsou a co znamenají? 11

1960: Smlouva s Chapmanem 16

1961: Ročník zastíněný tragédií v Monze 19

1962: Začátek „éry Jim Clark“ 23

1963: King Jim 29

1964: Klasická bitva tří velkých Britů 43

1965: Důkazy Jimovy výjimečnosti 58

1966: Bez páry a bez štěstí... 67

1967: Ford-Cosworth, záruka budoucích úspěchů 74

1968: To bude rok Jima Clarka! 85

1968: Černý 7. duben 89

1968: „Stejně tak jsme mohli jít bojovat do Vietnamu...“ 94

Tváře podél dráhy 103

### EMERSON FITTIPALDI 113

Proč je hrdinou dějin Formule 1? 117

1946–1968: V teple domova 117

1969: Senzací chladné britské scény 119

1970: Nejzářivější kometa Formule 1 122

1971: Kdo byl vysoko nahoře, ten o to hlouběji padá... 127

1972: Popstar Emerson Fittipaldi a jeho černo-zlatá kráska JPS-Lotus 132

1973: Znovu Fittipaldi proti Stewartovi, tentokrát s výhodou pro Skota 143

1974: Fittipaldi-McLaren-Marlboro-Texaco, tato kombinace nemohla prohrát 155

1975: Poslední konkurenceschopný rok ve Formuli 1 167

1976: Nejsmutnější postava paddocku 175

1977: Nestačí jen změnit „válečné“ barvy 183

1978: Do třetice všeho dobrého – aneb líp už nebude 187

1979: Zřícení s „Concorde“. 193

1980: Pilotem F1 již jen jako splnění závazku 197

1981: Mezi žebráky Formule 1 205

1982: Až do posledního dolaru... 209

1983–1985: Návrat do kokpitu a mezi vítěze 213

1986–1988: Naučit se ovály trvalo déle... 216

1989: Jednou mistrem – pořád mistrem 218

1990–1992: V týmu amerického Commendatora 222

1993: Královský duel s Mansellem a druhý triumf v Indy500 225

1994–1995: Poslední dva roky u Penskeho 229

1996: Na boží znamení 234

1997 – dodnes: Jméno Fittipaldi stále zní světovým sportem 236

Tváře podél dráhy 240

### NIGEL MANSELL 251

Proč je hrdinou dějin Formule 1? 255

1953–1975: Bojovník z Birminghamu 256

1976–1977: Formule Ford 1600 jsou drahá záležitost... 257

1978: „Nejhorší rok mého života...“ 262

1979: Dave Price opravdu pomohl 265

1980: Život testmana a jeho sladké léto 269

1981: Šedá myš, nebo černý kůň? 272

1982: Rok plný katastrof 280

1983: Čekání na turbo-páru 284

1984: Poslední rok u Lotusu, pro Colina 288

1985: Rázem byl „Our Nige“ hrdinou národa 293

1986: ... o dva body. 299

1987: Bolestivý titul vicemistra 307

1988: Jen dvě třetiny za celý rok 312

1989: „Il Leone“ – první rok u rudých 315

1990: „Politika mi zmařila radost ze závodění...“ 320

1991: Zpátky v Didcotu 325

1992: Sklizeň a pokažené dožitky 332

1993: American Hero 339

1994: Tragický ročník vrcholící osobním triumfem 345

1995: Propadák na celé čáře... 354

1996–2017: Převážně již jen legrace a spokojenost 358

Tváře podél dráhy 365

## Hrdinové Formule 1 – Graham Hill, Jody Scheckter a Nelson Piquet

Vydal Cpress 2017, zakoupíte u dobrých knihkupců či na [www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)

Tato kniha dokonce upoutala jednoho z jejich hlavních hrdinů, trojnásobného mistra světa z Brazílie, jak autor vzpomíná: „Nemusíme si na nic hrát, mladého Brazilce Nelsona Piqueta neznal před jeho debutem ve Formuli 1 roku 1978 v tehdejší Československu prakticky nikdo. Při šotech rakouské televize z kvalifikace v Hockenheimu jsem si stačil zaznamenat jen jakéhosi debutanta „Beekeeho“, teprve později po závodě jsem si opsal, jak se jeho jméno opravdu píše. A brzy to věděly tisíce fandů, protože se „Beekee“ dokázal velmi rychle prosadit. Od roku 1980 patřil mezi vyvolené, kteří pravidelně dokázali bojovat o titul a stal se jednou z největších ikon sportu. Pro nás fandky v neprodyšně uzavřené české kotlině měl společně s giganty jako Laudou, Jonesem, Andrettim nebo Reutemannem status jakéhosi vzdáleného poloboha.

Svou první Grand Prix Formule 1 jsem navštívil roku 1983 v Zeltwegu (dnes Red Bull Ring). O vítězství se před mým nadšeným zrakem přetahovaly Prostův Renault, Arnouxovo Ferrari a Piquetův Brabham-BMW. Mí bozi, které jsem měl na jednou „live“ před sebou, dojeli nakonec právě v tomto pořadí. Byli ale pořád ještě vzdálení ve svém vlastním světě.

O to senzačnější mi připadala situace v depu jezdců F3 na Red Bull Ringu roku 2016, tedy o 33 let později. Piquet tam

doprovázel syna Pedra a já „poloboha“ (který neplatí za velmi přístupného) oslovil. Sděлил jsem mu, že jsem právě sepsal jeho biografii a že bych s ním osobně rád „osvětlil pár tmavých míst“ jeho dráhy. Nepříliš nadšeně přítakal. Připravené otázky ohledně nejasností jsem ze sebe jen chrlil a Piquet po každé z nich více „tál“. Poznal, že hovoří s někým, kdo se jeho životopisem opravdu do podrobností zabýval. Asi po půldruhé hodině jsme se rozloučili s jeho přáním úspěchu a nahlas vyslovenou myšlenkou, že by vlastně také měl začít na vlastní autobiografii pracovat...

Knížka se povedla a vyšla o nějaký rok později. Shodou okolností to bylo opět na Red Bull Ringu, kde jsem Nelsona Piqueta potkal roku 2018 znovu. Tentokrát jsem byl vyzbrojen výtiskem mého díla a hodlal jsem ho šampionovi slavnostně předat. Když se tak stalo, tak byl trochu nespůj. Na náš rozhovor před dvěma lety a na muže, který „o něm psal knížku“ si už asi nepamatoval. Poděkoval a knihu si prostě vzal. Šlo to rychle a bez oslav.

Náladu mi zvedli přátelé, kteří mi druhý den ráno vyprávěli o tom, že Piquet knížku až do večera ukazoval po paddocku kolem a se zájmem v ní listoval. V poledne jsem ho znovu potkal. Hned ke mně přišel, potřásl mi rukou a zdůraznil, jak moc se mu má práce líbí, i když textu moc nerozumí. Pro autora snad nemůže být nic krásnějšího...

Roman Klemm







**JIM CLARK**



# KARIÉRA

## Formule 1

Dvojnásobný mistr světa  
(1963 a 1965)

Vítězství: 25

Pódiová umístění: 32

Nejrychlejší kola závodu: 28

Pole positions: 33

Starty v závodech  
mistrovství světa: 72

Body celkem: 274

# V ČÍSLECH

## **Kromě Formule 1**

3. místo ve 24 hodin v Le Mans (1960)

Vítěz 500 mil v Indianapolisu (1965)



JIM CLARK



## Proč je hrdinou dějin Formule 1?

Byl velikánem automobilového sportu, který naprosto ovládl dekádu 60. let. Statistika vlastně hovoří za vše: Nastoupil do 72 velkých cen, z nichž jich 25 vyhrál. Z každé třetí Grand Prix doby jeho působení si tedy vezl domů zlatý pohár. A to nepohlížíme na skutečnost, že měl kolem dalšího tuctu Grand

Prix již téměř „v kapse“, než je ztratil kvůli nespolehlivosti materiálu. Jim Clark mimo to exceloval v závodech cestovních vozů a na amerických oválech. Roku 1965 vyhrál závod na 500 mil v Indianapolisu.

## 1936–1959: Monaco a Indianapolis – kde vlastně jsou a co znamenají?

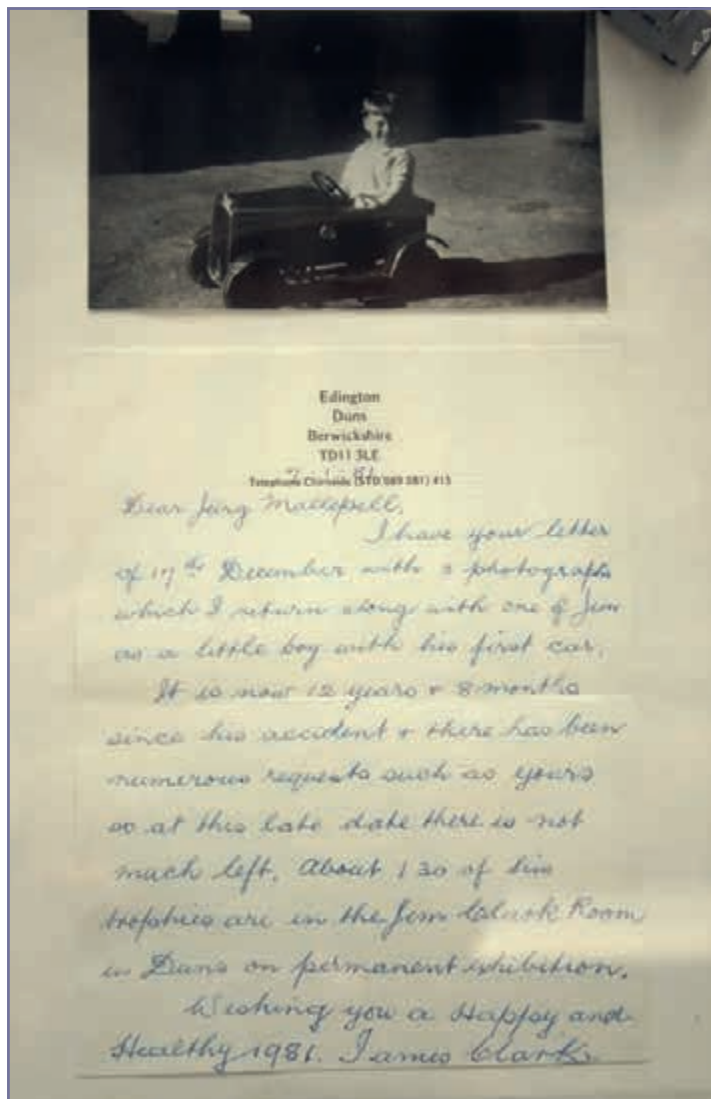
Zapadlé skotské osady Kilmany on Fife nebo Borders a jejich obyvatelstvo byly ve 30. a 40. letech minulého století od zářivých metropolí motosportu jako Monte Carlo či Indianapolis vzdálené asi tak, jako je dnes Mars od zeměkoule – a to nejen zeměpisně. Lze si jen těžko představit, že některému ze skotských sedláků tenkrát pojmy jako „Brickyard“ nebo „Grand Prix“ vůbec něco říkaly. A právě na statku Wester Kilmany on Fife, 10 km jižně od Dundee, se odpoledne 4. března 1936 narodil chlapec, který měl svět Grand Prix a Brickyardu zpopularizovat i v nezapadlejším koutě jeho vlasti: Jim Clark. Pro mnohé znalce je tichý tmavovlasý „farmář“ dodnes nejlepším automobilovým závodníkem všech dob.



Jimův domov, čistě agrární region Borders na severozápadě Skotska. Monte Carlo a Indianapolis se zdály být na jiné planetě.

Clarkovi rodiče James a o tři roky starší Helen vlastnili velmi dobře prosperující velkostatek na 1 000 akrů velkém pozemku zvaném Anstruther Gray Estate. James Clark byl opravdovým expertem, a to jak ve věcech zemědělství, tak i v chovu ovcí a dobytka, a dokonce i v obchodování. Jeho bratr a otec vlastnili další farmy v sousedství. Když bylo Jimovi, jeho nejmladšímu, 6 let, stěhovali se na větší pozemek v regionu Borders. Clark junior se ovšem až do smrti považoval

spíše za „Fifera“ než za „Bordera“. Automobilový sport, nebo sport vůbec, nehrál v jejich životě žádnou roli. Ovšem rychlosti si malý Jim užíval při krkolomných sjezdech z těch nejpříkrějších kopců v okolí na jeho šlapacím autě, později cvičil svůj um za volantem traktorů.



Dopis Jimova otce sběrateli Jürgovi Mallepellovi s fotografií malého Clarka v „jeho prvním voze“.

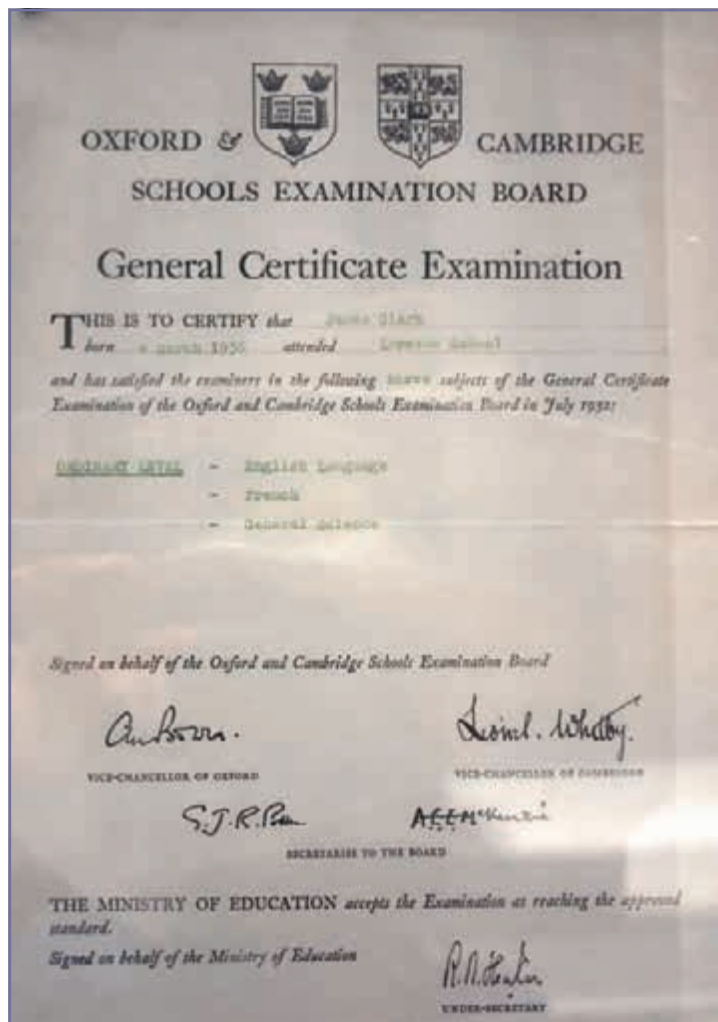


Školák Jim Clark v dobách, kdy se mu o Monte Carlu, Indy, Lotusu a Ferrari ještě ani nesnilo...

těsně před víkendem, kdy jsem mohl balit a vrátit se na čas domů k rodičům a svým čtyřem starším sestrám Mattie, Susan, Isobel a Betty,“ jak bez okolků připustil.

Když mu bylo 16, tak jeho otec rozhodl, že si syn užil dosti teorie, a nechal ho pod přísným dohledem svého věrného správce Willieho Campbella pracovat na farmě. Willie „mládeho pána“ nešetřil a od píky ho zapojil do tvrdé denní práce. Z Jima se po několika letech stal takový agrární expert, že mu otec beze všeho svěřil (roku 1954 mu ho pak přepsal) jeden ze svých ukázkových statků: Edington Mains u Chirnside. Toto 500 hektarů velké panství s jeho 400 let starou bytelnou kamennou vilou se od té doby stalo Clarkovým domovem. Nikdo tehdy nemohl tušit, že Edington Mains bude již o několik let později sloužit také jako ústředna styku osobností světového motorsportu. Jim si tam později nechal vystavět i vlastní letiště pro menší letouny.

Prvního závazu automobilového sportu se hrdé skotské dynastii Clarků dostalo v osobě farmáře Alece Caldera, který se začátkem 50. let oženil s Jimovou sestrou Mattie. Alec se občasné účastnil menších národních podniků a zvědavý Jim ho několikrát doprovázel jako zanícený pomocník. Jedním z Calderových přátel byl jistý Innes Ireland, jemuž Alec později prodal svůj závodní Riley. Ireland a Clark tehdy pochopitelně ani nesnili o tom, že by mohli jednou společně tvořit přední tovární tým Formule 1.



Toto vysvědčení obdržel Jim, když roku 1952 opouštěl Loretto School.

Když jejich jediný syn dorostl, tak ho James a Helen poslali na známou školu Loretto, kterou si Jim ale nikdy neoblíbil. „Za nejkrásnější chvíle svého školního života jsem považoval dny



Vjezd na Jimovu farmu Edington Mains

To, co při těchto výletech viděl a zažil, se Jimovi očividně líbilo, protože se brzy začal sám účastnit podobných zkoušek dovednosti, orientačních jízd a – proti výslovnému zákazu rodičů – malých rallye. Neměl ovšem žádné ambice stát se profesionálem. Vždy klidný a zdvořilý Clark byl prostě velký fanda motorismu a hltač, stejně jako ostatní chlapci jeho věku, každý magazín o závodech. Tím nejdůležitějším v životě ovšem zůstala jeho farma. Nikdy neztratil půdu pod nohama



*Nevinné začátky: Jim na DKW-Sonderklasse kamaráda Iana Scotta-Watsona roku 1956 v Crimontu*

a i v pozdějších letech jeho slávy se dokázal nadchnout i ledajakou banalitou všedního života.

Jimův první závod na okruhu na sebe nenechal dlouho čekat, i když s sebou nepřinášel ani ty nejmenší ambice stát se šampionem. Když budoucí maestro v polovině června 1956 doprovázel spřáteleného sedláka a blázna do aut Iana Scotta Watsona na sever Skotska do Crimontu, bylo to vlastně opět pouze v roli pomocníka a „poradce“. Větrm trvale bičované letiště v Crimontu bylo nejsevernější „závodní tratí“ Velké Británie a Watson se tam přihlásil se svým exotickým dvoukotakem DKW-Sonderklasse do handicapového závodu cestovních vozů. Během tréninku Iana ovšem napadlo něco, co mělo mít velké následky pro mezinárodní automobilový sport: Když už se s ním Jim harcoval takovou dálku, proč ho také nenechat projet? Program dne obsahoval i závod sportovních vozů. Dobrá německá „dekávka“ měla do sportovního vozu hodně daleko, účastníků ale nebylo mnoho a pořadatel byl za každou dodatečnou přihlášku rád. Jim byl pro a shodou těchto okolností se najednou a neplánovaně ocitl na trati kvalifikace této třídy. Byl ihned mnohem rychlejší než kamarád Watson, v závodě ale pochopitelně neměl na třílitrové sportovní plnokrevníky. Zelenáč se na okruhu neztrapnil, přesto však po zbytek roku opět obsazoval jen rychlostní zkoušky a na autodromech se k radosti matky již neobjevil.

Jim, který miloval jazz Elly Fitzgeraldové a Louise Armstronga, nebyl žádným ztřeštěncem myslícím jen na závody. Ani neměl zapotřebí riskovat pro tuto vizi celé své jmění. Asi by to nikdy ani neudělal. O špičkové vozy tichého a zdvořilého farmáře se postarali nadšení (a finančně stejně tak dobře zaopatření) kamarádi.

Na okruzích ho dlouho nebylo vidět ani následujícího roku. K zvratu došlo teprve na podzim a hlavní úlohu při tom sehrál opět Watson. Právě se vrátil z jednoho ze svých pravidelných „nákupů v Londýně“. Jeho stáje z velké části již dávno sloužily jako přístřeší mnoha zajímavých automobilů, při tomto

zvláštním nákupu ovšem „sáhl o třídu výše“ a do Borderu s sebou přivezl dobře zajetý sporták Porsche 1600! Dny Clarkových nevinných slalomů s DKW, Sunbeamem nebo směšným Goggomobilem byly sečteny. Watson již při koupi věděl, že je Jim tím mnohem způsobilějším krotitelem jeho nové švábské rakety, a v říjnu ho nasadil do klubového podniku v Charterhallu v hrabství Berwickshire. Jim vyhrál hlavní závod víkendu a do konce sezony 1957 přidal další dvě vítězství. Jejich společné výlety za sportem od této chvíle do velké míry ztratily na amatérské nevině.



*Clark za volantem Sunbeamu v roce 1958*



*První opravdový závodní vůz Jima Clarka – Porsche 1600*

Ve Skotsku byl motosport tehdy přinejlepším okrajovým zájmem několika bláznů a v celé zemi existovaly pouze dva profesionální týmy: Velký Ecurie Ecosse, v jehož klubovně stály i dva poháry vítězů 24 hodin Le Mans, a v zásadě zaniklá stáj zvaná Border Reivers, kterou Watson od sezony 1958 znovu probudil z jejího spánku. Název „Border Reivers“ byl odvozen



*S tímto Gogobilem absolvoval začátečník Clark automobilové slalomy.*



*Clarkův vůz 1600S týmu Border Reivers při jednom z menších klubových podniků roku 1957.*

od označení banditů, kteří řádili na hranici mezi Anglií a Skotskem v 16. století. Jejich nezákonné jednání bylo později překrouceno do pohádkových pověstí, které Skotové dodnes romantizují. Barvou stáje byla tmavomodrá, a Jim proto od té doby používal pouze přilby tohoto zbarvení.

Teď už tedy sport začal být vážnou záležitostí s profesionálnějším přístupem. Jim se stal jedním z jezdců Border Reivers a Watson jedním z ředitelů (spolu s Jockem McBainem). Projekt sestával z několika nadšených farmářů oblasti Borders a co se týká financí, jistě mu nechybělo. O Jimových nevšedních kvalitách byl Watson již dávno naprosto přesvědčen a podařilo se mu tímto nadšením „nakazit“ také ostatní platící členy



*Jim na svém statku: Ve farmaření se vyznal stejně tak jako v Grand Prix.*





*Tohle už byl opravdový závodák: Jim v kokpitu Jaguaru D-Type týmu Border Reivers.*

týmu. Společně rozhodli, že své „hvězdy“ obstarají špičkový materiál, se kterým bude schopen pozlobit nejen konkurenty od Ecurie Ecosse, ale také „anglické profíky na jihu“. Sáhli hluboko do kapes a Border Reivers se stal majitelem postaršího, ale pořád ještě vynikajícího Jaguaru D-Type, kterého McBain odkoupil od Henryho Taylora.

Poprvé Jim vůz otestoval na „domácím“ okruhu Reiversů v Charterhallu a již po několika kolech dokázal tohoto plnokrevníka vodit na jeho hranici. Shodou okolností to bylo stejného dne, co lékaři Scottovi-Watsonovi potvrdili vadu zraku, která vylučovala, aby tak silný vůz kdy soutěžně pilotoval. Clarkovým kolegou pro vytrvalostní podniky se proto stal Jimmy Somervail. Byl to také farmář, oplývající zkušenostmi z Formule 2. Již koncem sezony ale Somervail se závoděním skončil, protože poznal, jak daleko má do Jimova talentu...

Tým a jeho nadějný jezdec poprvé nastoupili na start začátkem dubna za mrazivého počasí na letišti ve Full Suttonu v Yorkshire – a zanechali trvalý dojem: Clark nejen že vyhrál, ale učinil tak i rekordním způsobem, když se stal prvním jezdcem třídy GT poválečné Velké Británie, jemuž se podařilo zajet kolo průměrnou rychlostí převyšující 100 mil v hodině. „To auto je skutečně neuvěřitelně rychlé. Nad 100 mil jsem jel zatím jen občas, teď jsem to dokázal průměrem na celé kolo!“ zářil Jim, pro kterého tento zážitek zdaleka nebyl samozřejmostí.

Po dalších úspěších s vozem Porsche si Jima začal pravidelně všimnout rovněž odborný tisk. Koncem dubna psal Autosport: „Clarkova virtuozita za volantem jeho Porsche se lepší a lepší. Jeho senzační výkon ve Full Suttonu, kde poprvé seděl v silném Border-Reivers-Jaguaru D-Type, jsme již komentovali. Není pochyb o tom, že tento farmář udělá díru do světa.“

O výkonech skotského farmáře už museli dobře vědět i v Evropě, protože když Watson přihlásil tým do velkého mezinárodního závodu na 1 000 km ve Spa-Francorchamps, byla přihláška Border Reivers a jeho jezdce Jima Clarka belgickým královským autoklubem beze všeho přijata! Pozor, jednalo se o jeden z největších automobilových podniků Evropy své doby.

Pro začátečníka Clarka, který do té doby ještě ani nestál okusit velké britské okruhy, jako byl Silverstone, Brands Hatch, Aintree nebo Goodwood, byl víkend v Ardenách do slova šokem. Vůči neuvěřitelně rychlé a nebezpečné trati si ihned vybudoval hlubokou zášť, na čemž nic nezměnily ani jeho ohromné úspěchy ve Spa v budoucnu. Jistě, závodníci 60. let určitě neměli na otázku bezpečnosti příliš vyhraněné názory, Clark ale nebyl hazardérem. Rychlý úsek mezi obcemi Francorchamps a Stavelot mu připadal jako příliš dobrodružné zahrávání si s osudem. Po okruhu ho poprvé provezl Jack Fairman, jednička rivalizující Ecurie Ecosse, a Jim již při této prohlídce poznal, jak vysoké riziko zde každý z pilotů podstupuje. Tento jeho negativní postoj byl hned příští dny potvrzen, když se zabil jeho legendární krajan Archie Scott-Brown. Stalo se tak ve stejné zatáčce, v níž před válkou uhořel tovární jezdec Mercedesu Dick Seaman. Závod, který jednorukého jezdce Lister-Jaguaru stál život, dokončil Jim na dobrém 8. místě. Před ním se umístila jen velká jména jako Paul Frère, Masten Gregory, Carroll Shelby, Lucien Bianchi nebo Ivor Bueb – brzy je měl skotský ovčák bez výjimky zastínit.

Za pozastavení přítom stojí, že se jednalo o teprve třetí Jimův start s tímto vozem. Sám si byl vědom svého postavení outsidera: „Před závodem jsem měl dost strach. Seděl jsem v mém autě a kolem mne stála auta samých uznávaných hvězd...“

Zbytek sezony 1958 startoval nadále na Jaguaru, ale i na Watsonově Porsche a jeho jméno se pomalu, ale jistě stávalo pevnou součástí špičky výsledkových tabulek. Během tohoto roku se zúčastnil 33 nejrůznějších závodů a z toho jich 20 absolvoval vítězně.

Na konci léta 1958 došlo k prvnímu osudovému střetu se značkou Lotus a jejím zakladatelem Colinem Chapmanem. Ředitelé Border Reivers, Jock McBain a Scott-Watson, plánovali Jimův nástup ve Formuli 2, a zajímali se proto o Chapmanovu konstrukci Mk12 s motorem vpředu. S Chapmanem dohodli termín testu v Brands Hatchi a Jim se tak poprvé ocitl nejen na trati v Kentu, ale dokonce i v kokpitu jednosedadlového speciálu. Monopost ho příliš nenadchl, a když měl stejný den tovární jezdec Lotusu Graham Hill právě s tímto vozem zlou nehodu, rozhodl Clark, že s takovým autem nikdy nenastoupí.

Do Skotska se ale přátelé přeci jen nevraceli s prázdnou. Scott-Watson u Chapmana objednal nový sportřák Lotus Elite a svůj Porsche později prodal Jimovi, který ho používal jako



osobní vůz. Nový Elite tehdy stál 1 949 liber a Scott-Watson byl jedním z prvních Chapmanových zákazníků.

Za volantem Lotusu se Jim poprvé objevil koncem prosince ve velmi dobře obsazeném Vánočním podniku v Brands Hatchi. Závodu se zúčastnil i Chapman, který tehdy ještě sám závodil a nováčka dokázal porazit jen díky chybě jednoho z opozdilců v posledním kole, jenž Clarka na okamžik poslal mimo trať...

Porazit Clarka bylo od sezony 1959 velkou věcí – ze 26 závodů, do kterých rodák z Kilmany nastoupil, jich 14 dokončil vítězně. A to navzdory tomu, že se již pravidelně měřil s esy jako Moss, Gregory nebo Gendebien.

Zvláštní podpory se Jimově sebevedomí dostalo, když mu vedení konkurenční stáj Ecurie Ecosse nabídlo místo vedle Mastena Gregoryho v jejich Tojeiro-Jaguaru pro závod mistrovství světa Tourist Trophy v Goodwoodu. Clark tam poprvé mohl poměřit svůj um s opravdovou hvězdou ve stejném voze a viděl, že je přinejhorším stejně tak rychlý jako obrýlený Američan. Drželi 7. místo, když Gregory vůz zdemoloval. Jednalo se o jeden z Mastenových klasických husarských kousků: Z vozu se totiž snažil vyskočit ještě před nárazem do bariéry. Byl ve stoje katapultován z kokpitu a zlomil si „jen“ klíční kost.

Jedním z podniků, které nikdy nevyhrál, byla i věhlasná 24hodinová v Le Mans. Svůj debut v La Sarthe si odbyl na továrním Lotusu Elite Mk14, který Chapman stáji Border Reivers pronajal. Společně s Chapmanovým továrním pilotem baronem Johnem Whitmorem skončili trápení defektem startéru na celkově 10. místě a druzí ve své třídě, 66 kol za vítězným Aston Martinem Shelbyho a Salvadoriho.

Ročník 1959 zakončil 26. prosince podnik v Brands Hatchi. Z pohledu Clarkovy kariéry přinesl tento zimní den dvě novinky. Především si poprvé zázavodil v monopostu. Jeho Gemini-BMC Mk2 se ale na studené vozovce chovalo tak nevyzpytatelně, že Jim raději odstoupil. Hazardérem tedy jistě nebyl,



Clark na voze Lister-Jaguar stáje Border Reivers roku 1959 v Aintree



Poprvé v monopostu:

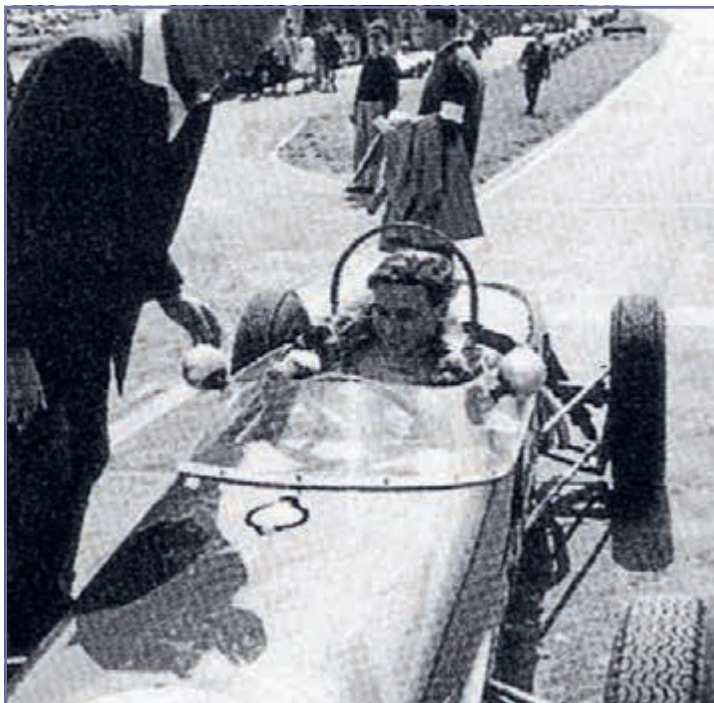
V prosinci 1959 debutuje Jim na voze Gemini v závodě Formule Junior v Brands Hatchi.

onoho dne měl přesto okusit svou první nehodu v závodním voze: V soutěži vozů GT vyletěl jeho Elite v Paddock Bendu z dráhy a Jim neměl problém přiznat: „Jednalo se o dočasnou ztrátu koncentrace jezdce...“

## 1960: Smlouva s Chapmanem

Vedle Chapmana, který se stal (dle Watsonova vzoru) bezvýhradným obdivovatelem Clarkova přirozeného talentu, si Skota všiml i Reg Parnell, tehdy zodpovědný za sportovní aktivity automobilky Aston Martin. Se značkami Aston Martin a Lotus měl být Jimův aktivní ročník 1960 úzce spjat. Jock McBain byl stále ještě krajně odhodlán dopřát svému jezdcovi ten nejlepší materiál a zakoupil pro stáj Border Reivers sporták Aston Martin DBR1. Současně nahlásil Parnell Jima vedle jedničky Astonu Roye Salvadoriho do mistrovství světa Formule 1! Test

s týmem Aston Martin vedl nepřímo i k dalšímu důležitému kontaktu k Lotusu, jak Jim sám vzpomínal: „Testovali jsme Aston Martin Formule 1 v Goodwoodu, kde shodou okolností právě byl i Mike Costin se svým vozem Formule Junior.“ Nebyla to ovšem náhoda – Jim Mikovi předem prozradil, že tam bude. „Mike se při té příležitosti zeptal Rega Parnella, zda bych směl vyzkoušet i tu jejich malou formulku a povědět mu, co si o ní myslím. Reg to dovolil a já skočil do Lotusu. Jaký to neuvěřitelný rozdíl oproti našemu Astonu – ta Formule Junior



*Mladý Jim Clark roku 1960 v kokpitu Lotusu Formule Junior.*



*Historický okamžik v Goodwoodu roku 1960, kde Clark poprvé usedl do monopostu Formule 1. Napravo vedle nešťastného Astonu Martin DBR4/250 stojí Reg Parnell.*

byla v porovnání s F-jedničkou jednoduše fantastická! Nikdy bych nevěřil, že nějaké auto může tak pevně lepit v zatáčkách na asfaltu. Zatáčku St. Mery jsem bral rychlostí, jakou jsem do té doby nepovažoval za možnou.“

Jimův dávný přítel Ian Scott Watson jeho „nadpřirozené“ schopnosti chválil, kde jen mohl. Při rozhovoru s Autosportem k příležitosti Clarkova možného debutu ve Formuli 1 řekl: „I v těch nejkritičtějších situacích během závodu dokáže zachovat naprosto chladnou hlavu. Je to jediný člověk na světě, vedle kterého se nebojím sedět i při špičkových rychlostech. Má naprosto výjimečné reakce. Koordinace jeho očí a končetin

je přímo fenomenální – a je při tom jedno, jestli jede ve dne, nebo v noci. On sám je ovšem velmi špatný pasažér.“

Nasměrování do Formule 1 tu tedy bylo, Clark sám ovšem vycházel z toho, že ještě není pro vozy Grand Prix připraven. Proto se po zkušenosti z Goodwoodu rád upsal u Chapmana coby tovární jezdec nižších Formulí 2 a Junior.

Udělal dobře, protože projekt Aston Martin-F1 ke slávě v monopostech nevedl. Britové nebyli schopni připravit konkureschopné vozy. Jen Salvadori ještě směl několikrát vyzkoušet svůj nespolehlivý stroj, než plány ohledně F1 zmizely v zásuvce ředitelství Astonu. „Smluvní jezdec“ Clark tedy za automobilku z Warwickshire nevyrazil do jediného závodu...



*Zandvoort roku 1960: Clark debutuje na Lotusu 18 v mistrovství světa Formule 1.*

A přeci se z něj měl pilot Grand Prix brzy stát. Před Velkou cenou Nizozemí hledal Chapman začátkem června náhradu za svého hvězdného jezdce Johna Surteese. „Big John“ tehdy ve Formuli 1 teprve začínal a ještě paralelně startoval v Mistrovství světa motocyklů za hraběte Agustu, kterému dal před Zandvoortem přednost. Šéf Lotusu proto nabídl osiřelý vůz Clarkovi, o jehož schopnostech byl přesvědčen. Skot se tedy znenadání objevil mezi největšími esy mezinárodního sportu. Jedničkou týmu byl Jimův starý známý Innes Ireland, který za Chapmana již jezdil i minulou sezonu. Jim se jistě neztrapnil: Svůj hranatý, ale pouze 380 kg (!) vážící Lotus 18, Chapmanovu první konstrukci s motorem vzadu, kvalifikoval jako 11., zatímco zkušenější Ireland zajel 3. čas. V závodě dokázal nováček v boji o 4. místo beze všeho držet tempo se zkušeným Grahamem Hillem, než ho zradila převodovka. Chapmana nadchl Jimův výkon přinejmenším stejně tolik jako Irelandovo druhé místo za Brabhamem. Viděl, že vsadil na správného koně, a hned s ním podepsal smlouvu i pro vybrané Grand Prix zbytku ročníku. Vznikla tak jedna z nejúspěšnějších kombinací konstruktér-jezdec dějin automobilového sportu. Loajální Clark Chapmanovi nikdy nezapomněl



„skutečnost, že mi nabídl kokpit zdarma“ a měl až do konce svého života jen výjimečně usednout za volant jiné značky než Lotus. Ani v těch nejkritičtějších situacích (a nemělo jich být v příštích letech málo) by Jima nikdy nenapadlo Colinovo někdy až příliš riskantní pojetí technické inovace veřejně kritizovat. Svůj talent se stoickým klidem a nekonečnou důvěrou složil v Chapmanův „geniální klín“...

Také o 6 let starší a životem protřelejší playboy Ireland vzal mladého, zakřikle působícího krajana hned ochotně pod svá křídla. Innes se stal prvním Jimovým přítelem ve světě Grand Prix a „farmáře“ do něj nejen uvedl, ale snažil se ho i chránit před všemi negativy tohoto vábivého světa. Jak rychle se jejich přátelství mělo změnit v pravý opak...

Již o dva týdny později „hrozila“ v kalendáři Grand Prix Belgie, a Clark se tedy musel vrátit do nemilovaného Spa. Tragický víkend jeho negativní postoj k tradiční belgické trati ještě prohloubil. Již v tréninkových jízdách těžce havarovali Moss, Taylor a Stacey. V závodě se pak Jim stal očitým svědkem scény, kdy pořadatelé táhli staté tělo nešťastného Chrisa Bristowa přes dráhu – a jako by to samo o sobě nebylo dost šokující, v cíli se dozvěděl, že během závodu zahynul i jeho týmový kolega Alan Stacey. Přesto dojel 5., dvě kola za vítězem Jackem Brabhamem na tehdy dominujícím Cooperu T53.

„Když jsem míjel tu scénu, při které maršálci odstraňovali Chrisovo zohavené tělo, tak se mi udělalo na zvracení,“ vzpomínal Clark později.



Po vítězství v závodě F-Junior na okruhu Solitude. Vedle Clarka stojí Gerhard Mitter.

Jim tehdy musel své milované farmaření dost zanedbávat, protože za Chapmana kromě Formule 1 pilně startoval i ve Formuli 2 a F-Junior – jen 27 kg těžký rám Lotusu 18 byl koncipován jak pro zabudování motoru F1, tak i F2 a F-Junior. K tomu ho tým Border Reivers nasazoval na Astonu Martin do sportovních závodů. Vrcholem sezony sportáků bylo i roku 1960 Le Mans, kde se střídal se Salvadorim. Na 3litrovém Astonu Martin DBR1 dojeli na výborném 3. místě, 8 kol za vítězným továrním Ferrari 250TR Belgičanů Frérehu a Gendebiena.

V šampionátu Formule Junior se Jim přetahoval o první místo v tabulce s mladým týmovým kolegou, Angličanem Trevorem Taylorem. Situace byla opravdu vyrovnaná a před posledním podnikem měli oba stejný počet bodů díky totožnému počtu vítězství, druhých a třetích míst! Jim nemohl kvůli jinému termínu finálový podnik obsadit a sportovec Taylor tento podnik pustil: „To jsem přeci nemohl udělat, takhle jsem přeci nemohl vyhrát, ne? Ne po tom, co jsme spolu celou sezonu zažili. Rozhodl jsem se, že si šampionát rozdělíme.“ Neuvěřitelné...

Koncem roku Clark stihl i opravdu jedinečný závod: Jeho jízda s Lotusem F-Junior v Chaterhallu měla zůstat navždy jedinou příležitostí, kdy se velký Clark předvedl svým fandům v monopostu na skotské půdě. Dalším z osudových podniků sezony byl víkend na německém okruhu Solitude. Jim tam nejdříve vyhrál závod formulí Junior a pak nastoupil do hlavního závodu vypsání pro vozy Formule 2. Na startu tehdy byly i hvězdy jako Jack Brabham, Phil Hill, Graham Hill, Hans Herrmann a Jo Bonnier. Přesto od třetího kola zcela jasně vedl do té doby i expertům docela neznámý nováček: Jim Clark. Nic nevadilo, že ho později zbrzdila závada chlazení – známý novinář Rico Steinemann již tehdy ohledně Jimova výkonu poznamenal: „Začala nová éra motosportu“ A možná ani sám netušil, jak výstižně situaci právě popsal.



Geniální jednoduchost a lehkost – to byla filozofie Colina Chapmana: Kokpit Lotusu 18.



*Při Velké ceně Portugalska v Portu si Jim roku 1960 jede pro 3. místo.*

Clark směl Chapmanovu hvězdu Surteese zastupovat také v Grand Prix Francie v Remeši, kde dojel o kolo za vítězem Brabhamem znovu pátý. Výborný výsledek. Nebylo tedy divu, že mu Colin v polovině července pro domácí Velkou cenu v Silverstonu připravil vedle Irelanda a Surteese třetí monopost. Jim se opět jakoby samozřejmě kvalifikoval mezi nejlepšími deseti (byl při tom rychlejší než Surtees) a stal se od té doby pevnou součástí stáje Team Lotus.

V srpnu směl v portugalském Portu dokonce poprvé vystoupit na stupínek vítězů Grand Prix, když dojel za výbornou Cooperovou dvojicí Brabham–McLaren třetí. Tento výsledek

#### Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1960:

1. Jack Brabham, Cooper-Climax	43 b.
2. Bruce McLaren, Cooper-Climax	34 b. (3)
3. Stirling Moss, Lotus-Climax	19 b.
4. Innes Ireland, Lotus-Climax	18 b.
5. Phil Hill, Ferrari	16 b.
6. Oliver Gendebien, Cooper-Climax	10 b.
7. Wolfgang von Trips, Ferrari	10 b.
8. Jim Rathman, Watson-Offenhauser	8 b.
9. Richie Ginther, Ferrari	8 b.
<b>10. Jim Clark, Lotus-Climax</b>	<b>11 b.</b>

měl zajímavou předehru. V tréninku měl Jim ošklivou nehodu, při které zničil předek vozu. Chapman osobně celou noc asistoval mechanikovi Jimovi Endruweitovi a monopost jakž takž dali znovu dohromady.

Monzu s jejími hrozivými klopenými zatáčkami Lotus a ostatní britské týmy vynechaly, a tak Clark zakončil svou první sezonu ve Formuli 1 startem z 5. místa ovšem závod v Riverside nedokončil.

Zájem o mladíkovy služby byl mezi bossy světových týmů velký, Jimova věrnost a důvěra v Chapmana ovšem byly ještě větší, a proto zůstal u Lotusu. Právem – Colin v budoucích letech postavil sportovní činnost své značky téměř výhradně kolem jediného jezdce, kterého považoval nejen za světové eso, ale i za přítele a syna: Jima Clarka.

## 1961: Ročník zastíněný tragédií v Monze

Na přelomu let 1960/1961 byl Clark profesionálem, který se společně s ostatními hvězdami Formule 1 zúčastnil každoroční zimní poutě na pátý kontinent a startoval tam s Lotusem v oblíbeném mini-šampionátu, později známém pod pojmem Tasman Series. Coby nejlepší výsledek výletu na pátý kontinent si domů vezl druhé místo z Levinu.

Po návratu do Evropy nastal čas rozhodování. Na stole mu totiž ležely nabídky pro Formuli 1 od Kena Gregoryho (UDT-Laystall), Rega Parnella (Yeoman Credit) a Chapmana. Rozhodl se pro Lotus a roční gáži 4000 liber. A bylo to správné rozhodnutí. Zanedlouho triumfoval při Velké ceně Formule 2 v Pau. Porazil tam esa jako byl Bonnier, Bandini a Schlesser a nejpozději od tohoto 3. dubna 1961 mohl i těm největším gigantům sportu hledět z očí do očí.

Jim tehdy závodil de facto každý víkend. Za Team Lotus nastoupil i do dalších podniků Formule 2 v Bruselu, Aintree, Syrakusách a v Silverstonu, než se rozjel kolotoč Mistrovství světa Formule 1.

První Grand Prix nově zavedené 1,5litrové Formule 1 se konal v polovině května v Monaku. Ega Colina Chapmana a Johna Surteese se jednoduše nesnesla a „Big John“ u Lotusu další rok nezůstal. Některé prameny ovšem pro jejich rozchod uvádějí i jiný, „lidštější“ důvod: Surtees byl v zásadě nasazen jako jistá jednička Lotusu a měl rovněž právo spolurozhodovat o své dvojce. Sebejistý velký šampion se mladého dravce Clarka nebál a Colinovi ho (k jeho radosti) dokonce doporučil. Brzy nato se ovšem dozvěděl, že Chapman proto hodlá v Clarkův prospěch vyhodit Irelanda, načež Surtees odstoupil v Irelandův prospěch...



Tým Lotus tedy do sezony 1961 nastoupil se zkušeným Irelandem a Clarkem, zatímco se Surtees několik let trávil u Coopera a Loly. Chapman měl pro úvodní podnik pro své dva tovární jezdce včas hotový nový Lotus 21 poháněný motorem Coventry-Climax FPF. S tímto agregátem ovšem již předem prohráli: Ferrari byl s jeho „žraloky“ Tipo 156 na nová pravidla připraven mnohem lépe a Britům roku 1961 zbyla jen úloha statistů. Jim sice v Monte Carlu dokázal zazářit 3. místem v kvalifikaci za Mossem (na Walkerově soukromém Lotusu 18) a Gintherem (Ferrari), zbytek víkendu ale z pohledu Lotusu nestál za nic: Týmový kolega Innes Ireland skončil již během tréninku po těžké nehodě v tunelu v nemocnici a v závodě Clarka přibrzdily problémy se zapalováním.

Již o týden později ale směl Skot opět zdravit fanfy ze stupně vítězů. Celou Velkou cenu Nizozemí v Zandvoortu dokázal zlobit favorizované vozy Scuderie a dojel senzačně třetí jen o 13 sekund za von Trippsem a Gintherem.

Poté vyměnil monopost za Aston Martin DBR1 týmů Essex Racing a Border Reivers a nastoupil do klasiků na 1 000 km na Nürburgringu (s Bruce McLarenem) a 24 hodin v Le Mans (s Ronem Flockhartem). Oba závody ovšem nedokončil.

Pak na Clarka opět čekalo Spa a s ním další nepříliš šťastný víkend ve Formuli 1. Vozy Ferrari s Philem Hillem, von Trippsem, Gintherem a Gendebienem v kokpitech si zalétly pro neohrožený čtyřnásobný triumf, zatímco Jim si v Belgii počínal očividně zdrženlivě a dojel daleko za bodovanými místy. Neviděl smysl v riskování nesmyslných dostihů přemocných rudých vozů, zvláště když se stal svědkem další těžké nehody, při níž si zle poranil nohy Cliff Allison, jedoucí na Lotusu soukromého týmu UDT. Brit byl svého času prvním Chapmanovým smluvním jezdce vůbec a nehoda ve Spa roku 1961 předčasně ukončila jeho sportovní dráhu.

Následující Grand Prix Francie na ultrarychlém trojúhelníku u Remeše byla teoreticky znovu snadným soustem pro



*Jim na Lotusu-Climax 21 v zatáčce La Source Grand Prix Belgie roku 1961*

*Remeš roku 1961, kde měl Jim dojet na výborném třetím místě. Na startu dominují „žraloci Tipo 156“, za nimi jedou Moss, Graham Hill a vedle Surteesova Cooperu Clarkův Lotus s číslem 8.*



Ferrari, Clarkův aerodynamicky (kupodivu) výhodně řešený Lotus 18 ovšem dokázal se špičkou dlouho držet krok. Z vedoucí skupiny Jim odpadl teprve v okamžiku, kdy se snažil nasadit si rezervní brýle (první se staly obětí palby kamínků od kol soupeřů) a při tom se přehmátl při řazení. Favorité von Trips, Phil Hill a Ginther toho dne nedojeli, ve Ferrari přesto slavili: Vyhrál „dorostenec“ Giancarlo Baghetti na čtvrtém polotovárním voze s Gurneyovým Porsche v těsném závěsu a dobrým Clarkem. Jima tehdy od prvního vítězství dělilo jen 1,1 s.

Na svou domácí Velkou cenu v areálu dostihové dráhy Aintree se u Lotusu zvláště těšili, Jim ale závod kvůli zlomenému vedení oleje nedokončil.



*Honička v Remeši roku 1961: Clark před pozdějším vítězem Baghettim a týmovým kolegou Irelandem.*

Kočovní cirkus Formule 1 se poté přesunul do Německa, kde se po mistrovském podniku na okruhu Solitude u Stuttgartu (vyhrál Ireland, zatímco Jim dojel sedmý) jelo začátkem srpna na věhlasné Severní smyčce Nürburgringu. Na této vražedné trati Jim ze svého vozu vymáčkl maximum a po 15 kolech jízdy skončil za senzačním vítězem Stirlingem Mossem, von Tripssem a Philem Hillem dobrý čtvrtý. O nejtěžší trati světa později prozradil: „Je zajímavé, že jsem si první polovinu okruhu byl schopen zapamatovat mnohem dříve než druhou...“ Poté si opět odskočil domů, aby startoval v Tourist Trophy v Goodwoodu na Astonu Martin DB4 týmu Johna Ogiera. Dojel čtvrtý. A ještě v sobotu večer spěchal do švédské Karlskogy, kde se příštího dne zúčastnil nemistrovské Velké ceny Formule 1. Cesta na sever se ale nevyplatila: Zase nedojel.

Tak tedy opět na jih, do Itálie, kde se Team Lotus připravoval na mistrák v Monze – podobně jako v Německu – menším závodem v Modeně. Závodu se zúčastnili prakticky všichni jezdci světového šampionátu – až na borce domácí Scuderie Ferrari. Jim dojel čtvrtý za Mossem a oběma továrními Porsche –, Bonniera a Gurneye. Pak již čekal královský park u Milána, park, kde se měla konat velkolepá korunovace Scuderie Ferrari a jednoho z jejích pilotů, buď Phila Hilla, nebo Wolfgang von Tripse. K rozhodnutí otázky ohledně mistra světa skutečně došlo, zdaleka ale nebylo velkolepé. Při nedělním masakru v Monze měl Jim Clark sehrát jednu z klíčových a tragických rolí...

Kvalifikaci ovládlo dle očekávání kvarteto rudých žraloků v pořadí von Trips, Riccardo Rodriguez, Ginther a Phil Hill. Clark si v porovnání nevedl zle a díky šikovné jízdě v závětrí soupeřů byl za Grahamem Hillem (BRM P48) a Baghettim na pátém Tipo 156 sedmý.

Autodrom tehdy ještě neoplýval jedinou šikanou a jízda v bezprostředním závěsu konkurenta byla jak v kvalifikaci, tak i v závodě nezbytná. Hill vystartoval dobře, zato Trips úvod Grand Premio poněkud zaspal a musel se postupně pracovat palem na špičku. Již během druhého kola předjel i Clarka, Skot ovšem ihned využil závětrí silnějšího šestiválce a na rovince vedoucí do zatáčky Parabolica se pověsil v odstupe několika decimetrů za porýnského hraběte. Jimův lehký vůz mohl brzdit o pár metrů později, a proto několik set metrů před zatáčkou opustil závětrí a začal se sunout vedle Ferrari. Trips takový manévr asi nečekal a ani si ho nevšiml. Také lehce změnil stopu. Skotovo přední kolo při tom za špičkové



*Těsně po katastrofě v Monze: Mrtvý von Trips leží na okraji trati, šokovaný Clark jako by se na ni bál vkročit. Zatímco za jeho zády umírá 15 diváků, zůstal zničený vůz Ferrari ležet na trati a Lotus na travnatém pruhu vedle ní.*



Restaurovaný Lotus 21, se kterým Clark startoval v Monze roku 1961.

rychlosti zavadilo o zadní pneumatiku Němce. Zelený Lotus se hned nato roztočil po asfaltu a rudý Ferrari toto brnknutí poslalo na trávník vlevo, z něj do valu zeminy a poté v divokých přemetech, při nichž bylo von Tripsovo tělo vymrštno z kokpitu do zástupu diváků. Favorit zůstal mrtev ležet uprostřed dráhy, která mu měla přinést titul, zatímco jeho rozdivočelý Tipo 156 kosil fandy – 15 jich usmrtil. Jim zůstal nezraněn, nehodou ale byl jakoby omráčen. Opustil kokpit a uprostřed tohoto smrtelného inferna někam putoval bez cíle podél trati. Chapman věděl, že se o jeho jezdce brzy začne zajímat prokurátor, a proto svůj šokovaný klenot rychle šoupl do letadla. Byli v oblacích, ještě než se po Jimovi začala italská policie shánět...

Po nehodě následovalo policejní šetření a několik soudních přelíčení, při nichž se hledal viník. Mladý jezdec Lotusu se ocitl v první řadě palby italských žalobců a prokurátorů. Teprve po letech se mu podařilo prokázat svou nevinu, ještě důležitější ovšem bylo, že byl „morálně čistý“ i sám před sebou ve svém nitru. Jednalo se prostě o nedorozumění, které se v motorsportu stává a za které se v 60. letech často platilo životem...

Již o týden později dojel Jim v nemistrovské Velké ceně Rakouska na letišti v Zeltwegu sedmý a stejným výsledkem

#### Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1961:

1. Phil Hill, Ferrari	34 b. (4)
2. Wolfgang von Trips, Ferrari	33 b.
3. Stirling Moss, Lotus-Ferguson-Climax	21 b.
4. Dan Gurney, Porsche	21 b.
5. Richie Ginther, Ferrari	16 b.
6. Innes Ireland, Lotus-Climax	12 b.
<b>7. Jim Clark, Lotus-Climax</b>	<b>11 b.</b>
8. Bruce McLaren, Cooper-Climax	11 b.
9. Giancarlo Baghetti, Ferrari	9 b.
10. Tony Brooks, BRM-Climax	6 b.

zakočil i svou první kompletní sezonu na Mistrovství světa ve Watkins Glenu. Jednalo se o závod, který vyhrál jeho zotavený týmový kolega Ireland, a daroval tak Chapmanově továrnímu týmu první vítězství v Grand Prix. To ovšem nic nezměnilo na skutečnosti, že v něm Chapman již neviděl eso budoucnosti. Colin již dávno plánoval budoucnost Lotusu postavenou výhradně kolem jeho nového favorita Clarka a již při



prosinčové minisérii čtyř nemistrovských závodů v Jižní Africe měl Jim nového kolegu: Mladého Brita Trevora Taylora. Výlet na jih černého světadílu se Lotusu vyplatil. Jim vyhrál v Kyalami, Westmeadu, East Londonu a na Silvestra dojel v Kapském Městě za Taylorem druhý.

Ireland bral svůj vyhazov od Lotusu velmi trpce. Domníval se, že se o to do jisté míry postaral Jim. Z přátelství obou velkých jezdců se tak obratem stala doživotní nenávist. Svě

nepřátelství při každé příležitosti dávali najevo, stávalo se dokonce, že jejich nečistá rivalita našla pokračování i na trati. Jimova smrt o necelých sedm let později Irelanda přesto zdrtila. „Je mi strašně líto, že se již nikdy nemůžeme smířit. Je to neuvěřitelně těžké břímě, které s sebou musím vláčet...“ zoufal si Ireland ještě několik let po Clarkově smrti. Je paradoxem, že koncem sezony 1961 obdrželi Jim i Innes nabídku tovární smlouvy Scuderie Ferrari. Oba odmítli...

## 1962: Začátek „éry Jim Clark“

Po italském fiasku postavily dobré africké výsledky tým Lotus i jeho jezdce pochopitelně opět na nohy – oprávněně se těšili na sezonu 1962, pro kterou Chapman připravil jeden ze svých geniálních kousků: Monokokový Lotus 25 s osmiválcem Climax. Zatímco typy Mk20 až Mk24 představovaly jen evoluce jejich předchůdce Mk18, stal se Mk25 opravdovým milníkem techniky, dle jehož koncepce se poté na desetiletí orientovali ostatní. Šasi připomínalo vanu snýtovanou z dvojího plechu. I když toto řešení bylo jen minimálně těžší než primitivní trubkový rám Mk18, bylo mnohem pevnější. Princip monokoku, který brzy představoval standart-F1, Colina napadl při společném jídle s Mikem Costinem a hned si ho načrtl na ubrousek, jenž měl právě po ruce. Dnes je toto Chapmanovo pohotové zachycení technického řešení legendou sportu.

Na „zahřátí“ před zahájením šampionátu absolvoval Clark se starším typem Mk24 pět nemistrovských závodů, ze kterých dva vyhrál: Snetterton a Aintree.

Nový Lotus 25 prezentoval Chapman světu včas se zahájením šampionátu v polovině května v Zandvoortu. Jim ho kvalifikoval jako 3. a v neděli poprvé ve své kariéře vedl mistrovskou Grand Prix. První místo držel 11 kol a společně s Gurneyovým Porsche ujížděl zlehka konkurenci. Skota ovšem začala zlobit převodovka a i Američan se stal obětí techniky. Ze svého prvního triumfu ve Formuli 1 se toho dne tedy radoval Graham Hill (BRM). Převaha vozů Ferrari minulého sezony ale byla rázem ta tam.

Chapman ovšem neměl pro svou hvězdu připraven pouze program s monoposty. Po Zandvoortu reprezentoval Jim značku Lotus poprvé při klasických 1 000 km na Nürburgringu. Startoval tam na novém sportovním Lotusu 23, který nasadil tým Johna Ogiera. Colin byl přítomen, protože posádku tvořili oba jeho tovární piloti, Clark i Taylor. Debut této Chapmanovy konstrukce probíhal výborně. Na startu přšelo, což Jimovi na slabším voze pomohlo vyrovnat nevýhodu oproti silnějším prototypům. Po prvním kole senzačně vedl o 27 s před Gurneyovým Porsche. Tento náskok dále zvyšoval, po 7 kolech se

mu ale uvolnil výfuk a unikající plyny ho začaly omamovat: „Nejdříve jsem si toho ani nevšiml. Jen brzdy mne trochu zlobily. Pak jsem najednou pocítil únavu, a když šel vůz v sekci Kesselchen do mírného skluzu, tak jsem v mrákotách reagoval příliš pozdě...“

Jim přesto hluboce přesvědčil, jak vzpomínala hvězda Porsche a Abarthu, Kurt Ahrens: „Všichni, co jsme tam byli, jsme jen kroutili hlavou nad způsobem, jakým Clark zesměšnil ty mnohem silnější tovární Ferrari. To jeho autíčko mělo sotva 220 koní, a přece všem lehce ujelo! Všichni jsme se tehdy shodli na tom, že někdo, kdo tohle svede, bude brzy mistrem světa. A za rok se to vyplnilo...“



*Od roku 1962 zastupoval Clark Chapmana také v závodech sportovních vozů na Lotusu 24.*

Mk23 tedy byl trefou do černého a Chapman si s ním právem vypočítával dobré naděje v Le Mans. Počítal přinejmenším s vítězstvím ve třídě a v indexu spolehlivosti. V La Sarthe, kam se vysloveně těšil, na něj ale čekalo nemilé překvapení. Komisaři ACO se proti jeho vozu hned od prvního dne přejímky postavili a očividně se snažili zabránit jeho startu. Nejdříve se jim nelíbil příliš malý odstup šasi od vozovky, „neregulární“ nádrže paliva a především nedovolený (protože odlišný) způsob upevnění kol vpředu a vzadu. Colin totiž vzadu použil



6 matek a vpředu jen 4. U Lotusu tedy bleskurychle zareagovali a provedli žádané nápravy, jenže ani během příštích dnů se pánům od technické přejímky stále něco nelíbilo a pohotově vynalézali nové a nové nedostatky britské konstrukce. Někdo se prostě postaral o to, aby Lotusy přejímkou neprošly, a Chapman tehdy odpřísáhl, že své vozy v Le Mans již nikdy nenahlásí. Jim se k této přísaze připojil a věhlasná 24hodinovka pro něj přestala existovat.

Začátkem července v Monaku o sobě mohl mladý Skot poprvé prohlásit, že je „nejlepším z nejlepších“: V kvalifikaci si totiž vybojoval před Hillovým BRM a McLarenovým Cooperem první pole position v závodě světového šampionátu. Na startu se ovšem zvláště snažil Ferrariho pilot Willy Mairesse, když se při sprintu do zatáčky U Plynojemu příliš riskantním manévrem prodral kupředu. Rozpoutal tak hromadnou nehodu, při níž kolidovali Ginther, Trintignant, Ireland, Taylor a Gurney. Gintherovo utržené kolo při tom zabilo jednoho maršálka. Jim se z prvního kola vrátil jako třetí za McLarenem a Hillem, po několika kolech ale bylo jasné, že je to on, kdo letí knížectvím nejrychleji. Hill po sedmi kolech předjel vedoucího McLarena, Jim Novozélandana také rychle dohnal a odsunul za sebe. Pak začal atakovat i Hilla. Sérii jeho rekordních kol ovšem nevydržela převodovka a musel vzdát. Svou jízdou pravděpodobně uhnal také Hilla, který zůstal později stát s rozbitým motorem, a vítězství tak padlo do klína přeci jen McLarenovi.



Monaco roku 1962: Clark a Lotus 25 na své první cestě k pole position.

O dva týdny později si Jim polepšil: Zrovna na nenáviděné trati ve Spa-Francorchamps na něj čekal jeho první pohár vítěze Grand Prix Formule 1. Po zpackané kvalifikaci byl pouze dvanáctý. Na rychlém a dlouhém okruhu jako Spa ovšem startovní místo nehrálo roli – už vůbec ne u virtuóza ve formě, jakou Clark té neděle 17. června 1962 měl. V prvním kole vedl Graham Hill a poté se osm kol přetahovali o vedení Jimův týmový kolega Trevor Taylor a opět zvláště motivovaný lokální matador Willy Mairesse. Nejrychlejším vozem v Ardenách toho dne ovšem byl Lotus 25 se startovním číslem 16 – vůz Jima Clarka. Od 9. kola se držel v čele a průměrem 212 km/h si jel pro první triumf v mistrovství světa. Druhému v cíli, Grahamu Hillovi, nadělil 44 sekund!



Clark pádí pro své první vítězství v Grand Prix Formule 1 ve Spa roku 1962.

Podobným výsledkem by za normálních okolností skončila i Velká cena Francie v Rouenu o dva týdny později: Jim byl znovu nejrychlejší v kvalifikaci a v závodě právě převzal od Hilla první místo, když musel vůz s uvolněným předním závěsem odstavit. Dan Gurney tak mohl darovat značce Porsche její jediné vítězství ve Formuli 1.

„Nová éra Formule 1“ – jak Clarkovu dobu působení trefně označil Steinemann – ale udeřila. Za jásotu britských fandů ovládl Jim koncem července svou domácí Grand Prix v Aintree. Z nejlepšího startovního místa vedl kompletních 75 kol závodu a v cíli byl o senzačních 50 sekund před Lolou Johna Surteese.

Začátkem srpna na Nürburgringu se musel nejrychlejší pilot sezony spokojit se třetím místem na startu za Gurneyem a Hillem. Při padnutí startérové vlajky si totiž Jim dovolil jednu ze svých výjimečných chyb: Jeho soustředěnost rozptýlily zamřené brýle, a tak po nastartování motoru zapomněl zapnout čerpadlo benzínu. Motor proto po chvíli ve volnoběhu zhasl,



*Jimův Lotus 25 letí v červencovém Aintree 1962 pro vítězství Briské Grand Prix.*



*Clark s Chapmanem v boxech Nürburgringu při tréninku Velké ceny Německa roku 1962*

Clark musel znovu nastartovat, právě když padla startérova vlajka, a ostatní následoval se ztrátou 14 sekund. Z prvního kola se již vrátil jako 9. a cílem projel za Hillem, Surteesem a Gurneyem jako 4. V následujícím průběhu podniku byl opět nejrychlejším jezdcem na trati, o další vítězství toho dne přišel jen kvůli problémům s vedením paliva...

Než se s Teamem Lotus vydal do Monzy, tak naposledy vyrazil do závodu na voze značky Aston Martin. Velkou Tourist Trophy na voze Johna Ogiera ovšem pro nehodu nedokončil,



*Nešťastný konec Tourist Trophy roku 1962: Surteesův rozbitý Ferrari a Clarkův pochroumaný Aston Martin*



stejně tak jako 1 000 km v Monthlery koncem podzimu. To již Scott-Watson s McBainem tým Border Reivers dávno rozpustili. Nikdy by nestáli Jimově profesionální kariéře s Lotusem v cestě, bez něj ale neviděli smyslu v pokračování.

Mnohem lépe se Clarkovi dařilo zpět v kokpitu monopostu. 1. září vyhrál před Grahamem Hillem a Jackem Brabhamem tradiční nemistrovský Gold Cup v Oulton Parku, a výborně naladěný tedy mohl hledět směrem k dalšímu mistráku.

Ten se jel na Autodromo Nazionale v Monze, proti kterému měl podobné výhrady jako ohledně Spa. Že byl opět mužem podniku, potvrdila další pole position a po bezvadném startu mohly tisíce tifosi přihlížet, jak Clark vede ostatní královským parkem. Ovšem jen půl kola, než se mu zase zadřela převodovka... Závod vyhrál Graham Hill a Jimovi se jeho „nuly“ z Monaka, Francie a Itálie začínaly bolestivě vymstít: Před posledními dvěma podniky šampionátu měl tovární pilot BRM na kontě 37 bodů, zatímco Jimovy naděje na titul byly s 21 bodíky již jen dost teoretické, i když matematicky stále existující.



*Tohle bylo roku 1962 ještě možné: Jim si v boxech Monzy zkouší kokpit továrního Ferrari a také Chapman smí stroj konkurence beze všeho zblízka studovat!*

Tyto naděje udržel naživu začátkem října, když svým dominantním způsobem (pole position, nejvíce kol ve vedení, nejrychlejší kolo závodu) porazil ve Watkins Glenu Hilla. Před posledním závodem roku, který byl nasazen na 29. prosince 1962 (!) v East Londonu, bylo díky podivnému hodnocení výsledků zase všechno možné: Jezdci si směli zapsat jen pět nejlepších výsledků sezony, a Clarkovi proto stačilo v Jižní Africe prostě vyhrát, aby se stal mistrem světa on.

Dlouhé přestávky využily týmy a jezdci Formule 1 k tomu, aby si přivydělali v lukrativních nemistrovských podnicích – Jimovi se při nich podařilo betonovat svou pověst největšího talentu scény. Začátkem listopadu vyhrál společně s Taylorem Grand Prix Mexika a v prosinci si rozdělili vítězství a druhá místa Rand Grand Prix a Natalu Grand Prix v Jižní Africe.

Někteří pozorovatelé zastávali názor, že se Clarkovi ze všech jeho týmových kolegů dokázal nejvíce vyrovnat Trevor Taylor. V kapské Velké ceně v Killarney ho dokázal poprvé a naposledy porazit: „O vítězství šlo pouze mezi námi. Závod a celý jejich malý šampionát jsme zcela ovládli. Jim vedl a já byl těsně za ním, když se otočil. Jen a jen proto jsem ho toho dne porazil a těsně vyhrál. Chapmanovi se to moc nelíbilo...“

Taylor ovšem nikdy neměl problém s uznáním Jima jako týmové jedničky. Příliš si ho vážil a příliš k němu vzhlížel: „Jim se mne vždy ptal, jak se mi v tréninku nebo v závodě dařilo. Když mohl nějak pomoci, tak pomohl. Vůbec ho nezajímalo, že jsem byl jedním z jeho soupeřů. Vždy mi všechno prozradil, vždy odpověděl na každou otázku. Nikdy jsem ho neslyšel, že by pomlouval nějakého jiného jezdce. Prostě o nikom neměl negativní mínění, zdá se, že měl všechny v motosportu rád.“

Do rozhodujícího podniku v East Londonu vrhl Chapman opravdu všechno, co z technického hlediska své jedničky mohl nabídnout. Jim disponoval dvěma vozy. Zbrusu novým časi č. 5 a posledním výkřikem tehdejší techniky, vstříkováním paliva firmy Lucas, vybaveným šasi č. 4.

Snažil se zachovat klid: „Mám teď titul na dosah ruky a celá záležitost přibírá den ode dne na důležitosti. Zatím mne touha po titulu ale neovládla celkově. Nechci, aby se z čisté radosti z vítězství stala jednoho dne posedlost. Vyhrát šampionát, k tomu potřebuješ i velkou dávku štěstí a je při tom jedno, kdo jsi.“

Během tréninků Clark většinou používal nový vůz, který mu Chapman do Afriky teprve dopravil, a zajel nejlepší čas kvalifikace, o 0,3 s před svým velkým soupeřem Grahamem Hillem. Během kvalifikace zlepšil při svých pokusech 24krát rekord okruhu.

*Jim byl již roku 1962 super-hvězdou a výrobce brzd Ferodo využil jeho triumfy v Grand Prix pro svou reklamu*

# Ferodo First

**on LOTUS-CLIMAX in 1962**

---

**BELGIAN GRAND PRIX** 1st Jim Clark

---

**BRITISH GRAND PRIX** 1st Jim Clark

---

**UNITED STATES GRAND PRIX** 1st Jim Clark

---

Lotus Cars Ltd chose Ferodo disc brake linings for their successful 1962 teams of Formula 1 and Formula Junior cars.



Fit race-proved **FERODO**  
**Anti-Fade Linings for Drum or Disc Brakes**

FERODO LIMITED · CHAPEL-EN-LE-FRITH · ENGLAND *A Member of the Turner & Newall Group*



12/20

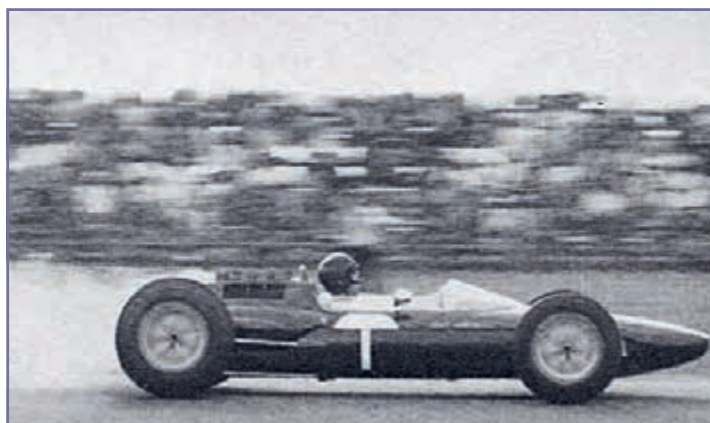


Clark a Hill na startu rozhodující Velké ceny Jižní Afriky koncem prosince 1962



Clark právě vystoupil (vpravo) ze svého kouřícího vozu. Vlevo se snaží najít závadu Trevor Taylor, zády ke kameře je Stirling Moss.

V den Velké ceny se za slunečného počasí přišlo podívat na velký duel obou Britů 90 000 diváků. Stali se svědky závodu, jehož průběh hovořil jasně ve prospěch Jimovy korunovace. Z prvního kola se vrátil s náskokem celé sekundy na Hilla a každým kolem s odstrašující pravidelností sekundu přidával. Ujet soupeřům hned úvodem, a tím je zároveň demoralizovat, to se mělo stát Clarkovou typickou taktikou.



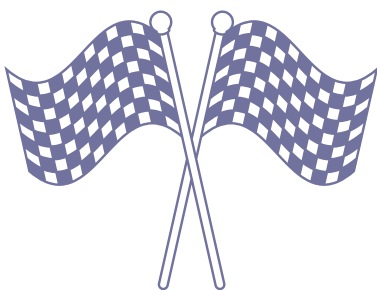
Neuvěřitelná směla v East Londonu: Jasně viditelný kouř spáleného oleje z Jimova Lotusu

#### Hodnocení Mistrovství světa FIA Formule 1 roku 1962:

1. Graham Hill, BRM	42 b. (10)
<b>2. Jim Clark, Lotus-Climax</b>	<b>30 b.</b>
3. Bruce McLaren, Cooper-Climax	27 b. (5)
4. John Surtees, Lola-Climax	19 b.
5. Dan Gurney, Lotus-BRM/Porsche	15 b.
6. Phil Hill, Ferrari/Porsche	14 b.
7. Tony Maggs, Cooper-Climax	13 b.
8. Richie Ginther, BRM	10 b.
9. Jack Brabham, Lotus-/Brabham-Climax	9 b.
10. Trevor Taylor, Lotus-Climax	6 b.

Všichni pozorovatelé si byli jisti, že si jede pro zasloužené vítězství. 62 z 82 kol závěrečné Velké ceny roku 1962 byl s velkým náskokem první. Jen zasvěcené zneklidňoval lehký kouř z jeho výfuku. Ten ovšem houstl tak, že ho brzy zpozorovali i fandové na ochozech. Motor ztratil šroubek a zanechal v bloku motoru malou díru, kterou z něj unikal olej. Kouř za Lotusem lídra houstl tak dlouho, až zelený vůz 20 kol před cílem zastavil. Jima zase jednou zradila technika. Jaké to zklamání!

Titul a vítězství rád bral v zásadě poražený Graham Hill. Jim svému příteli ovšem beze všeho sportovně potřásl pravicí a gratuloval. Byl si jist, že jeho velký čas teprve přijde...



## 1963: King Jim

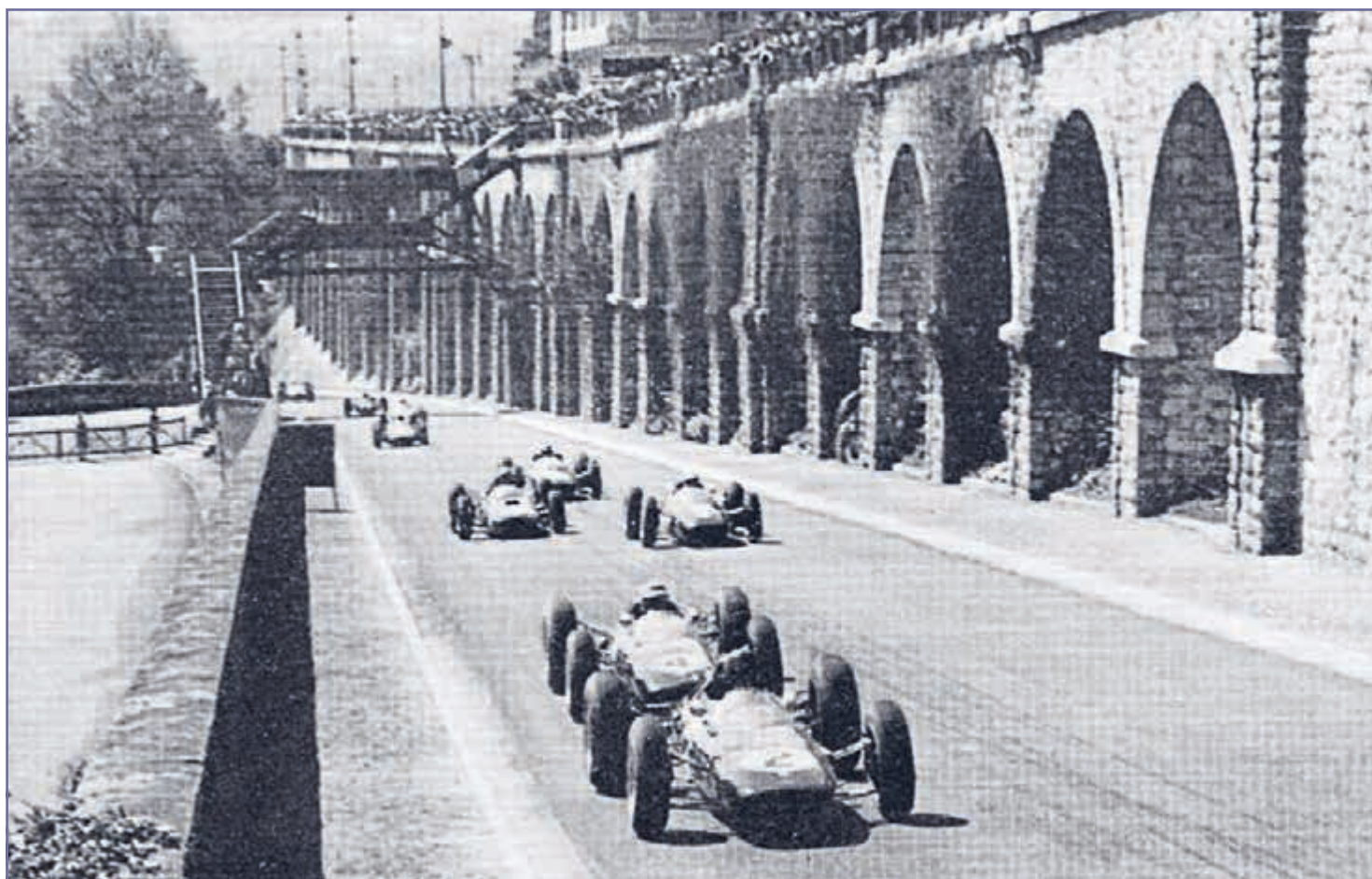
Právě ukončený šampionát sestával z devíti podniků, ze kterých Jim tři vyhrál a z pěti musel odstoupit pro technické závady, právě když sahal po vítězství. Chapman tedy dobře věděl, co svému jezdcí „dluží“: Zvýšenou spolehlivost. Konkurence velice dobře tušila, co se v budoucnu stane, když se Lotusy přestanou lámat, a její nejhorší obavy se měly stát realitou: Z deseti následujících velkých cen jich Jim sedm vyhrál a s ohromným náskokem se stal mistrem. Na tom nedokázala nic změnit ani skutečnost, že se jak Ferrari, tak BRM vytasily s víceméně povedenými kopii Chapmanova monokoku. Sedm triumfů v jediné mistrovské sezoně, to se podařilo zopakovat až Alainovi Prostovi roku 1984, Francouz ovšem měl na dosažení Clarkova rekordu o třetinu více závodů.

Colin již na podzim roku 1962 rozhodl, že existující typ Mk25 nenahradí novou konstrukcí, ale soustředil se pouze na její vylepšení. Jak výborně se mu to podařilo, dokumentovaly již výsledky tehdy ještě početných nemistrovských podniků začátkem roku. Nejdříve Jim s Taylorem porazili relativně slabou konkurenci sestávající ze soukromníků v dubnovém Pau. Lotus dal tomuto podniku přednost před mítingem v Goodwoodu, protože Chapman s Clarkem považovali 100 kol

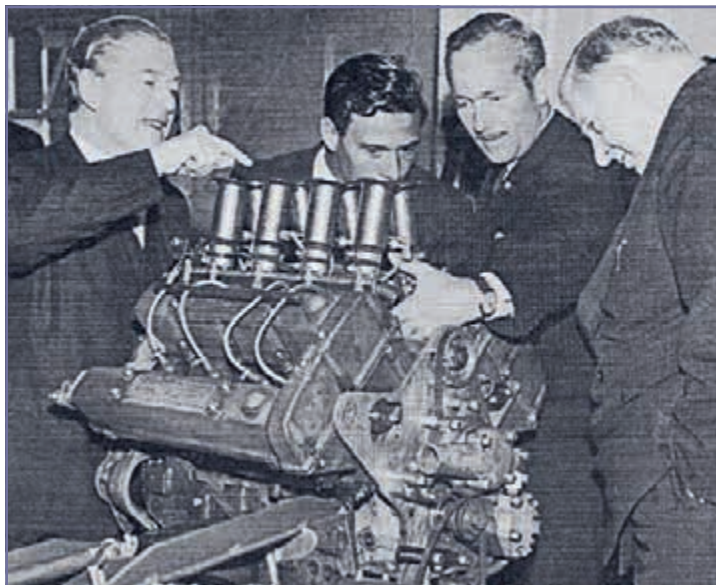


*Primitivní pomůcka: Proti palbě kamínků v Remeši se Jim chránil leukoplastí.*

pyrenejské velké ceny za dobrý trénink pro Monako. V zádi Jimova vozu se tam poprvé objevil nový agregát Coventry-Climax V8 s kratším zdvihem a vstřikováním paliva Lucas. Agregát dával při 9 500 otáčkách za minutu dobrých 196 koňských sil, čímž byl jistě na úrovni konkurence od Ferrari a BRM. Oba tovární vozy závod naprosto ovládly a Clark s Taylorem nadělili třetímu Heinzovi Schillerovi na Porsche-F2 týmu Ecurie Filipinetti 5 kol!



*Výborná příprava na senzační sezonu 1963: Clark s Taylorem vedou v Pau.*



Clark s Chapmanem u motoru Coventry-Climax. Vlevo je ředitel Climaxu Leonard Lee, vpravo konstruktér agregátu Wally Hassan.

Tento výkon Jim potvrdil nejen týž měsíc v Imole či na okruhu Circuito di Castellacio, monoposty tehdy ještě málo využívaném, když vyhrál před Jo Siffertem (Lotus-BRM) a Bobem Andersonem (Lola). Především je však třeba zmínit mnohem silněji obsazené květnové International Trophy v Silverstonu. Porazil tam jak Hilla na novém BRM, tak i Surtees na novém Ferrari.

O body se roku 1963 poprvé jelo až v Monaku. V maličkém knížectví, kde se geniální Skot vždy tak výborně cítil, ale nikdy neměl vyhrát. Nejrychlejší čas kvalifikace jeho zbrusu nového Lotusu 25 byl o 0,7 s lepší než čas druhého – Hillova BRM P57.

Do závodu ovšem vyrazil lépe Graham a před Clarka se na 5 kol dostal i druhý BRM Ginthera. Jim pak lídra dotáhl a oba Britové předvedli publiku velký závod. Od 18. kola to vypadalo, že má Clark definitivně navrch. Dostal se na špičku a tentokrát začal Hillovi zlehka ujíždět. Nad Skotovým osudem v Monaku ovšem viselo zatracení: Ve snaze šetřit techniku začal



V Monaku roku 1963 měl Jim po problémech na startu Grahama Hilla jasně v hrsti...



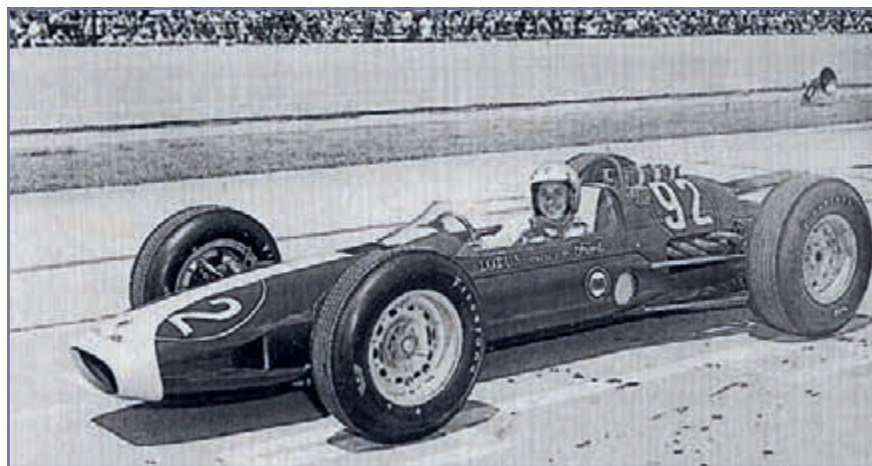


... než musel zůstat stát kvůli rozbité převodovce.

řadit jemněji a nevrážel rychlosti do převodovky tak brutálně jako úvodem. Zní to podivně, ale právě tím maličkou filigránní skříň značky ZF zničil. Tato převodovka totiž nepracovala příliš přesně a potřebovala jakousi „rozhodnost pravé paže“, aby našla správnou rychlost. Jemné Clarkovo řazení proto několikrát nesedlo a útroby skříně se začaly přičít. Když pak chtěl 22 kol před cílem před Tabákovou zatáčkou zase jednou přeřadit, jeho rychlostní skříň se nadobro rozbila. Vedoucí Lotus již jen pomalu doroloval a zůstal ve vlásence stát. Vyhrál tehdy Hill a u BRM se bláhově oddali snění o z jejich pohledu podobně šťastném průběhu sezony jako před rokem.

Z tohoto snění měli Jim s Chapmanem soupeře brzy a brutálně probudit – nejdříve se ovšem společně s Fordem vrhli na zcela jiný úkol: Malý britský výrobce speciálů se v kooperaci s americkým automobilovým gigantem rozhodli, že zaútočí na modlu amerického sportu – na Indianapolis 500!

Je paradoxem, že do Ameriky Chapmana nalákal jeden z jeho velkých soupeřů z Formule 1, geniální Dan Gurney. Američan byl přesvědčen o Chapmanových schopnostech a již roku 1962 mu zaplatil letenku a vstupenku, aby se na pověstný Brickyard podíval zblízka. Gurney byl sice velkým zastáncem „evropského pojetí motosportu“, v srdci však byl především Američan, pro něhož znamenal triumf v Indianapolisu to největší. Byl přesvědčen, že mu Chapman může postavit vůz, se kterým tohoto cíle dosáhne. Zvláště monokokový Lotus 25 viděl jako ideální zbraň pro Brickyard. Trefil do černého. Colin byl tím, co viděl, nadšen. Asi ho ohromila i technická zaostalost mohutných amerických roadsterů. Když ji popisoval přátelům, tak jen stěží dokázal potlačit smích. Uměl si vypočítat



Také při svém debutu v Indianapolisu měl Jim všechny důvody k úsměvu: Dojel druhý.

nemalou šanci na úspěch a hned začal s konstrukcí vlastního speciálu pro ovály.

Nezávisle na této „Chapmanově návštěvě“ již několik měsíců před tím začali také u Forda v Detroitu blíže zkoumat možnost nástupu v Indy. Také oni poznali, že by mohlo být relativně jednoduché překonat techniku prastarých pohonných jednotek Offenhauser, které již dekády tak nějak „patřily k inventáři“ Indy. Gurney se postaral o spojení Lotusu s Fordem, kde již byli uprostřed pokročilého projektu hliníkového osmiválce na bázi motoru Fairlane V8. Našli se tak dva činitelé, kteří se k sobě hodili...



Coby smluvní jezdec Lotusu a Fordu používal Jim ohromný Ford Galaxie jako služební vůz. Zde parkuje před svým domem na farmě Edington Mains.



Již po americké Grand Prix v říjnu 1962 testovali Clark a Gurney v Indianopolisu s Lotusem Mk25. I když měl k dispozici jen tento 1,5litr, dosáhl Jim hned výborných časů. Jízda po oválu ho ale nudila, což otevřeně přiznal. Mnoho přátel si touto kritikou „modly amerického sportu“ v USA jistě nenadělal: „Nebylo u nich na denním pořádku, aby po jejich posvátném oválu jezdil prťavý 1,5litr o výkonu pouhých 175 koní. Věděli ale o nás a byli na nás dobře připraveni. Kolem dráhy rozmístili několik pozorovatelů či „opravdových závodníků“, kteří měli posoudit, zda si počínám správně. To mě rozzuřilo. Chovali se ke mně jako ke klučinovi, který usedl do monopostu poprvé! Vůz byl nastaven pro Watkins Glen a použili jsme i pneumatiky z Formule 1, což pro Brickyard jistě nebylo optimální. Ujel jsem asi 100 kol a připadalo mi to dost fádní. Zajel jsem ovšem průměr 229 km/h, což je udivilo. Nejvíce ale Američany šokovala rychlost, jakou jsem mohl brát zatáčky.“

Chapman byl nadšen o to více. Od začátku roku 1963 pracoval tým mechaniků na prvním prototypu ryziho „amerického“ Lotusu Mk29 se zmíněným 4,2litrovým agregátem Ford vybaveným čtyřmi karburátory Weber. V únoru absolvoval tento nový vůz první test ve Snettertonu a hned nato ho



Po úspěšném absolvování testu nováčků v Indianopolisu strhává Jim ze svého Lotusu-Ford proužky značící „rookieho“.

dopřavili do Ameriky. Clark, Gurney a Chapman strávili začátkem roku 1963 celou věčnost v letadle nad Atlantikem – mezi závody v Evropě se totiž pravidelně činili v USA. Po vydatných testech v Arizoně na Fordově zkušební trati v Kingmanu vůz vyzkoušeli v Indianopolisu, kde Gurney údajně dosahoval nevídaných časů. V Anglii zatím stavěli pro závod dvě nové šasi. Jedno bylo lakováno bíle s modrým americkým pruhem, Jim dostal – of course – exemplář v „british racing green“, čímž na sebe přivolal ještě více nevole amerických puritánů: Zelená barva totiž dle jejich přesvědčení přinášela v Indy smůlu a žádný Američan by nepřišel na nápad svůj vůz takto lakovat!

Z technického hlediska se Mk29 odlišoval od vozu Formule 1 jen nepatrně. Opticky to byly především dlouhé výfukové roury a 15palcové speciální pneumatiky Firestone. (A zase tu byla závist konkurence, zvláště hvězdného A. J. Foyta: „Proč vyrobil Firestone právě pro Lotus a jeho ‚funnycar‘ speciální obutí?“)

Jim ovšem pořád ještě nedokázal pro jízdu v oválu vyvinout sympatie: „Nesnáším tu osamocenou jízdu při testech. Člověk při tom má příliš mnoho času přemýšlet a napadají ho podivné věci. Mimo to jsem měl čas pozorovat vlastní kola a jejich vibrace. Docela jsem se z toho polekal!“

Při květnové rozhodující kvalifikaci zničil Gurney svůj vůz nárazem do zdi, a musel se tedy později kvalifikovat ve starším prototypu. Jim dosáhl za zastaralými speedstery Parnelliho Jonese, Jima Hurtubise a Dona Bransona čtvrtého času a spěchal zpátky do Evropy a k Velké ceně Monaka.

Samotný závod na 500 mil probíhal 30. května dle plánu a v určitých fázích oba Lotusy dokonce vedly. Závěrem honičky držel Clark slibnou druhou pozici a Gurney byl čtvrtý.

„Jim byl rychlejší a rychlejší, podle toho, jak mu ubývalo paliva. Vypočítali jsme, že vedoucího Parnelliho Jonese asi tak 15 kol před cílem předjede a vyhraje. Dotáhl ho až na 3,5 s a najednou přestal ztrátu dohánět,“ vzpomínal Colin Chapman. Nemohl vědět, že Clarka brzdila olejová stopa, kterou vytvořil Jonesův motor. Šéf Lotusu si také všiml kouře



Evropská invaze Brickyardu: Lotusy Jima Clarka a Dana Gurneye



*Mnohé v Indianapolisu, a ve Spojených státech vůbec, připadalo Clarkovi podivné a cizí...*

z konkurentova motoru, ale neprotestoval: „Byli jsme si jisti, že brzy odpadne. Mimo to jsem vycházel z toho, že se prostě nesluší podávat v Indy jako nováček oficiální protest.“ Později této zdrženlivosti asi litoval, Jonesův Watson-Offenhauser totiž dojel až do cíle a vyhrál s náskokem 34 s na Clarka. Ředitel závodu Harlan Fengler sice před startem prohlásil, že ukáže černou vlajku každému, kdo ztratí jen kapku oleje, koncem závodu ale stál s černým praporkem za zády, aniž by ho Jonesovi ukázal. Majitel vedoucího vozu, A. J. Agajanian, stál závěrečná kola bezprostředně vedle něj a asi by mu prapor vyrazil z ruky, kdyby se opovážil ho Jonesovi ukázat. Chapman pozoroval toto divadlo z bezpečné vzdálenosti...

Jediný, kdo se opovážil proti tomuto výsledku protestovat, byl zkušený borec Indianapolisu Eddie Sachs. Při udělování cen, které se příštího dne na okruhu konalo, Parnellimu Jonesovi do očí řekl, že si vítězství nezasloužil. Jones ho okamžitě udeřil pěstí a strhla se rvačka...



*Clarkův maličký Lotus v klubku mohutných roadsterů na rovince v Indianapolisu: Jako štika mezi kapry...*

Legendární A. J. Foyt si také vypočítával naději na vítězství a připravoval svůj útok, než Parnelliho vůz trať tak zaneřádl. Měl i dost času studovat Clarkovu jízdu. „Byl jsem třetí za Parnellim Jonesem a Clarkem. Ohledně Lotusu jsem vycházel z toho, že se na tomto v každém ohledu groteskně křehkém voze co nevidět něco zlomí. Tyto evropské funny-cars mi připadaly strašně fragilní a nebezpečné. K tomu používaly benzín. Kdo to jak živ viděl? Závodní auta u nás přeci jezdila výlučně na směs alkoholu s methanolem. K tomu byl jeho Lotus zelený – to přeci nešlo! O Jonese jsem si starosti nedělal. Byl jsem si jist, že mu dříve či později ukáží černý praporek. Hurtubise měl podobný problém a hned ho diskvalifikovali. Nedělo se ale nic. Eddie Sachs a Roger McCluskey na té olejové stopě uklouzli – nebylo možné atakovat. Pozoroval jsem tedy, jak se se situací vypořádá Clark. Jel senzačně. Věděl jsem, že jeho auto ani není tak dobré. Byl tak daleko vepředu především díky svému talentu. Znímám dost pilotů, kteří dokážou mistrovsky zajet s výborným vozem, těch, kteří umí zářit i s křápekem, je ale jen hrstka. Jíma mezi ně jistě počítám. Vlastně znám jen dva takové machry: Clarka a Eddieho Sachse! Víš, těch Evropanů, kteří to tady u nás zkusili, jsem si doposud příliš nevsímal. Nebylo proč. Clark ale byl něco zvláštního. Někdy mi až připadalo, že je jedním z nás...“ přiznal pětinasobný vítěz Indianapolisu. Chvála z jeho úst byla o to cennější, protože byl tvrďák z Texasu Anthony Joseph Foyt známý tím, že si nebral servítky a popisoval věci tak, jak skutečně byly.

Jim měnil pneumatiky a tankoval za celých 500 mil jen jedinkrát! Gurney musel pro pneumatiky podruhé a skončil sedmý. Z finančního hlediska opouštěli Clark s Chapmanem Indianapolis nespokojeni: Druhá pozice v závodě sice vynesla 55 000 dolarů, k tomu Ford „poděkoval“ Lotusu zvláštní dotací dalších 45 000. Přesto anglická firma v Indy roku 1963 nic nevydělala. Měsíce trvající pendlování týmu přes Atlantik, stavba vozu a samotný závod stály Chapmana více, než před projektem společně s Gurneyem kalkulovali. U Forda si tehdy „neřekl o dost“ a celkový výdělek celkem přesně kryl jeho investice...

Sportovně úspěšný podnik ovšem Clarkův pohled na věc poněkud změnil: „Ještě během závodu jsem se v duchu ptal, co tu vlastně dělám? Retrospektivně ale musím přiznat, že jsme se tu prodali dost dobře, a smekám před pořadatelem, který tuto velkou show organizuje. Je to opravdu jeden z nejseznačnějších podniků světa a mám teď chuť zkusit to tady znovu.“

Kritiku si ovšem neodpustil: „Indy 500 by mohl být opravdu jedinečnou událostí – nebýt tady Američanů. Myslel jsem, že tu platí jistá pravidla. Dobrá, ponaučil jsem se a příště budu moudřejší.“ Mnozí američtí tradicionalisté to brali jako nehoráznou hrozbu „skotského sedláka“. A vlastně se „Jimovy odplaty“ obávali právem...



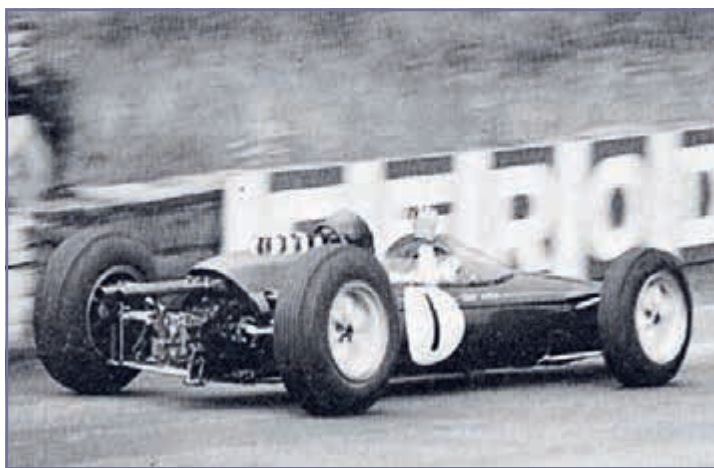
Do Spojených států se Jim s Chapmanem roku 1963 ještě dvakrát vrátili, aby svou sportovní a technickou převahu potvrdili. V polovině srpna Jim vyhrál stylem start–cíl na oválu v Milwaukee před Foytem a Gurneyem na druhém Lotusu. Dokázal při tom všechny – až na Foyta – předjet o kolo: „Mohl jsem beze všeho nadělit celé kolo i jemu, raději jsem to ale neudělal. Myslím, že by to byla pro Američany příliš velká popupa!“ Koncem září měl v Trentonu již náskok půl kola, když se mu zlomil závěs, a skončil ve zdi. Moc ho tenkrát rozčílila reakce britského bulvárního tisku, který nehody využil po svém: „Když skončím ve zdi, tak o tom napíšou celé stránky. O mém vítězství v Milwaukee se většina těchto novin ani nezmínila...“

Šampionát Formule 1 pokračoval začátkem června ve Spa a belgický závod se měl proměnit v ohromnou demonstraci Clarkova talentu. Jimovu kvalifikaci poznamenaly problémy s převodovkou a kvalifikoval se jen „zhurta“ jako 8. V neděli ovšem deklasoval na této smrtelné trati konkurenci. V prvním kole dokázal jeho tempo držet pouze Hill a společně ujeli ostatním o 22 s! Pak ovšem začal Skot Angličanovi ujíždět. Grahama začala trápit převodovka a Clark již k poločasu předjel – až na McLarena a Maggse – celé zbývající pole nejméně o kolo! I oběma továrním pilotům Cooperu v dalším průběhu podniku nadělil celé kolo. Koncem závodu kvůli sílícímu dešti, který přitáhl od Malmedy, v tempu povolil, přesto byl v cíli o demoralizující 4 minuty a 54 s před druhým McLarenem. Třetímu Gurneyovi (Brabham) již „létající Skot“ nadělil celé kolo.

Spa-Francorchamps roku 1963 jistě bylo jedním ze základních kamenů Jimovy nesmrtelnosti a také mezi soupeři

natrvalo zakořeněného přesvědčení o jeho neporazitelnosti a výjimečnosti.

V historických ohlédnutích se na Belgii roku 1963 rádo zapomíná a nesprávně se tvrdí, že největším náskokem vítěze dějin Formule 1 byly Stewartovy 4 minuty na Hilla roku 1968 na Nürburgringu. Ne. Také tento superlativ patří díky výkonu u Francorchampsu jasně Clarkovi!



Nejjasnější vítězství všech dob: Ve Spa roku 1963 vyhrál Jim s náskokem bezmála pěti minut na McLarena!

O dva týdny později ve stejném stylu zatočil se svými rivaly v Zandvoortu. Z pole position vyhrál stylem start–cíl a opět nedovolil nikomu z ostatních dokončit celých 80 kol velké ceny. Gurney, Surtees (Ferrari), Ireland (BRP) a Ginther (BRM) byli o kolo pozadu, šestý Scarfiotti (Ferrari) již o dvě... Svě nejrychlejší kolo absolvoval Clark průměrem 161 km/h, a stal se tak prvním člověkem, který dunami Zandvoortu proletěl průměrem nad 100 mil v hodině.

Chapman mezitím reagoval na problémy z Monaka a svůj druhý vůz vybavil šestistupňovou převodovkou Colotti. Taylorův monopost vyzkoušel v tréninku i Jim, dal ale přednost svému vozu se skříní ZF.

„Jim jel opět precizně a v žádné fázi závodu to nevypadalo, že by jeho vítězství mohl někdo ohrozit,“ rozjímal nad Skotovým výkonem uznávaný britský žurnalista Denis Jenkinson. „Jestli si Clark takto povede i dále, tak ho brzy budeme moci označit za nového Mosse.“

Jedinou pihou na kráse Clarkova holandského víkendu byla jeho srážka s policií. Incident se přitom k charakteru klidného skotského gentlemana vůbec nehodil. Během tréninků si Jim vyšel do infieldu trati, aby pozoroval ostatní. Vycházel z toho, že jako vítěz velkých cen nepotřebuje identifikační průkaz. Strážci pořádku ale nemusí být zákonitě i znalci sportovní scény a továrního jezdce Lotusu nepoznali. Vyzvali ho tedy, aby pro diváky nepřístupný areál opustil. Jimovi se nechtělo. Došlo k menší šarvátce, po které budoucí



Rozmluva jezdců před Velkou cenou Belgie roku 1963 připomíná spíše informační kroužek odsouzených na smrt: Tony Maggs, Jo Siffert, Bruce McLaren, Lucian Bianchi, Jim Clark, Tony Settember, Jim Hall a Innes Ireland. Jimovi je skepse vůči okruhu ve Spa vepsána do tváře...



Clarkova srážka s policií v Zandvoortu roku 1963

mistr světa skončil v přechodné vazbě, než ho Chapman přispěchal vysvobodit.

V závodním voze prodělal Jim Clark skutečnou metamorfózu osobnosti. Pilot, který byl za volantem vždy soustředěný a schopný bleskových reakcí, platil v soukromí



To kousání nehtů... Jim s Trevorem Taylorem a mechanikem Derekem Wildem

za nerozhodného a vrtkavého společníka, jak farmářovi blízcí přátelé potvrdili. Znamky věčné nervozity ostatně ukazoval navenek i méně zasvěceným: Tak jako později Alain Prost, byl i Clark notorickým okusovačem nehtů a působil ve všedních situacích zvláště nejistě. Rozhodnout, co si objedná v restauraci, pravidelně trvalo věčnost – koho tedy udiví, že si nikdy nevyjasnil, zda se má oženit...

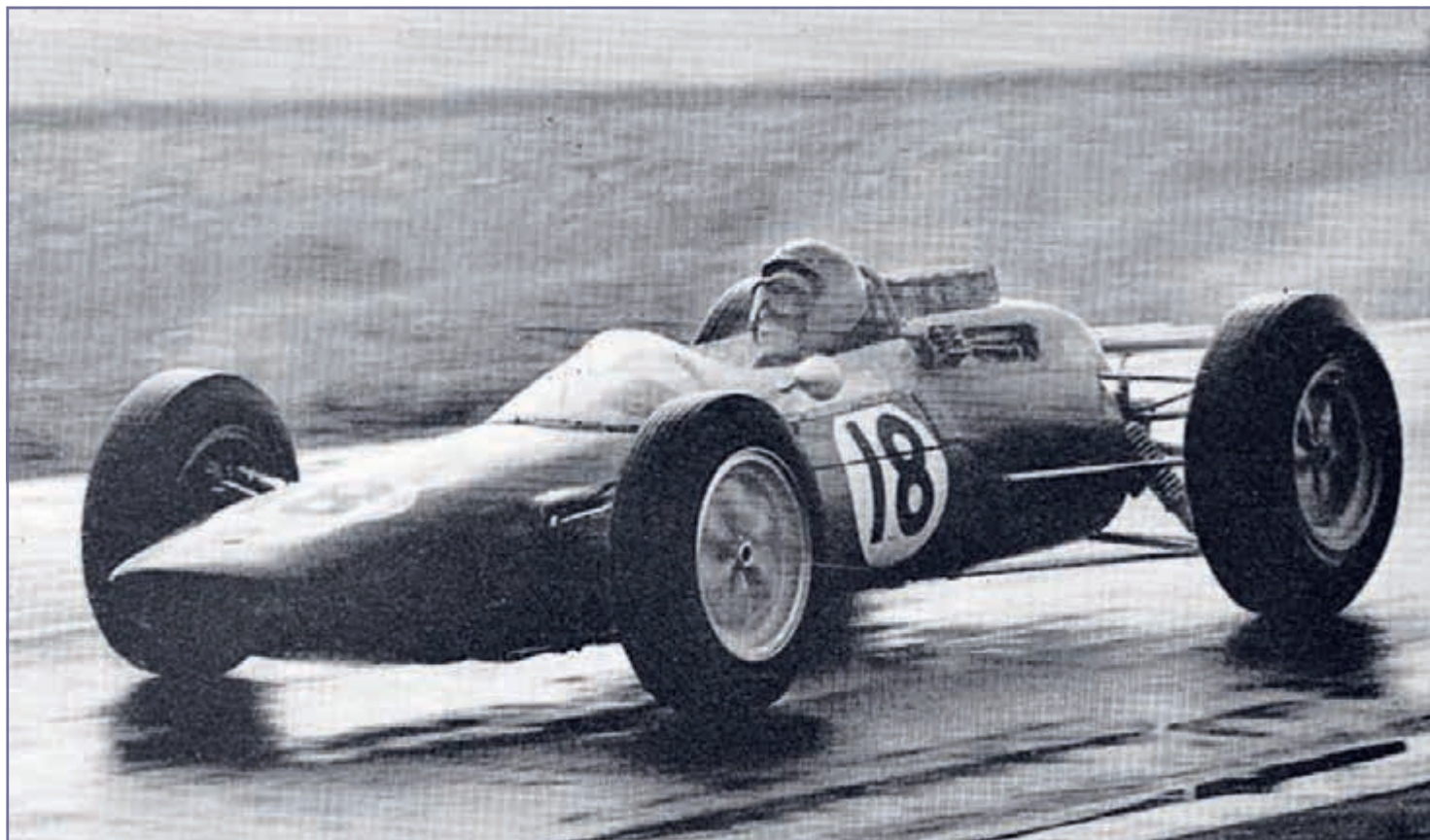
Bylo to právě v období začínajícího léta roku 1963, co se „nový Moss“ seznámil s děvčetem, které ho mělo ze všech jeho známostí doprovázet nejdéle. Majitel závodního týmu John Whitmore ho dal dohromady s fotomodelkou Sally Stokesovou z Wolverhamptonu. Vztah obou mladých lidí, kteří si byli v mnohém „až příliš podobní“, vydržel přes tři roky. Nějaký čas to dokonce vypadalo, že se Sally natrvalo zařadí mezi typické ženy závodníků jako Bette Hillovou, Helen Stewartovou, Ninu Rindtovou nebo Sarah Courageovou, které své muže k závodům pravidelně provázely.

O svém soukromém životě nebyl Jim příliš sdílný, svůj názor na manželství ale neskrýval: „Myslím, že by se závodníci neměli ženit.“ Vztah k Sally ho proto po čase hrozil mentálně roztrhnout a údajně jí několikrát nabídl, že v její prospěch se závoděním skončí. Ona na to ovšem nikdy nepřistoupila, protože věděla, že by ho tím učinila nešťastným. Od roku 1966 měl jejich vztah ochladnout a o rok později se Sally vdala za nizozemského závodníka Eda Swarta.

Svou filozofii kolem vážné známosti Clark jednou popsal s neúprosnou logikou takto: „Když se nad tím zamyslím, tak je strašně těžké najít to správné děvče právě teď. Coby aktivní jezdec jsem pořád v pohybu a téměř bez přestávek létám kolem celého světa. Doma jsem jen pár dní, než zase někam musím vyrazit. A ona by to musela snášet se mnou. Jednoho dne ovšem chci skončit a usadit se zase na svém statku. Tuto zásadní proměnu by musela prodělat se mnou. Mohu ale očekávat od někoho, kdo létal tryskáčem kolem zeměkoule, že se ze dne na den změní a začne se mnou pást ovce někde v Berwickshire jen proto, že jsem to egoisticky prostě tak rozhodl?“ Po ukončení vztahu se Sally se již nikdy nesnažil o hlubší známost – i když prý týden před smrtí překvapenému Chapmanovi oznámil, že se brzy bude ženit... (Jeho přítelkyní tehdy byla jistá Kate Accles – od roku 1967.)

Velká cena Francie se roku 1963 jela koncem června na superrychlém silničním trujúhelníku u Remeše a i tam Jim zářil. Trénovalo se tradičně ve středu, čtvrtek a pátek, vždy odpoledne a Clark se opět postavil na první startovní místo. V neděli vedl všechna kola závodu a jakoby samozřejmě vyhrál.

Grand Prix de France odstartoval legendární Raymond Roche z důvodů, které byly známy jen jemu (asi se „přehmát“), místo národní trikolórou červeným praporkem, takže závod dle statutů FIA vlastně zároveň přerušil. Na blázniviny



*Remeš byla dalším Clarkovým triumfem roku 1963: Zde brzdí v dešti před zatáčkou Tillois.*

korpulentního Francouze ale beztak nikdo nebral ohledy a Jim se hned katapultoval do čela. Závod pojal známým stylem: Soupeřům co nejrychleji ujel, tím je demoralizoval a pak s existujícím náskokem hospodařil až do cíle. Již po 2. kole měl na skupinu s Gintherem, Gurneyem a Brabhamem náskok 4 s. V poločase vedl o 15 s a nezbrzdila ho ani nepříjemná přehánka. Mladý týmový kolega Taylor si také vedl dobře a právě se přetahoval s Brabhamem o druhé místo, když stáhl celou smůlu Lotusu na sebe: Musel vzdát kvůli nalomenému zadnímu závěsu. Jim vyhrál s náskokem celé minuty na Maggsův Cooper a při svém letu po Champagni zaznamenal jakoby samozřejmě průměrem 211 km/h i nejrychlejší kolo závodu.

Svou převahu mohl konečně demonstrovat i doma. Roku 1963 se britská velká

cena konala v Silverstonu a Jim se v kvalifikaci prosadil o dvě desetiny před svým „kolegou z Indy“ Gurneyem, Hillem a Brabhamem. Chapman své vozy pro tento rychlý okruh vybavil speciálně tvarovaným plexisklem. Mimo to Jim poprvé



*Motor Coventry-Climax v zádi Clarkova Lotusu Mk25*