

David Holland: It's good to be reminded of the less selfish and ruthless side of motor racing and you soon see that when spending time with one of the nice guys of motorsport. Tim Parnell once said about John Campbell-Jones (or Shamble-Jones as he nicknamed him through his habit of forgetting important items of kit at race meetings) that he didn't have a nasty bone in his body...and it's easy to see why. Although John did not reach the same level of success as some other drivers, he was on friendly terms with most of the greats of his era. In fact Mike Hawthorn was due to attend his 29th birthday party on the day of that dreadful accident on the Hog's Back in January 1959. John was a bit of a late starter when it came to racing and his interest was sparked by the first British GP after the war at Silverstone. In 2007 I had the opportunity to chat with him about those times more than half-century ago.

J.C-J. I was taken to the meeting by my sister in an open vintage Bentley with her boyfriend; she had to have a chaperon in those days. We were at Club corner and the first lap they came round I thought, "God, this I must do". I'd never seen anything like it, fantastic. From that moment that's all I really wanted to do. My parents were very anti, because of the dangers. I was working with my uncle's electrical business and one nice spring morning I thought, "What the hell was I doing here". I took a day off and went down to see John Cooper at Surbiton and asked him for a job. He put me to work stripping down a 500 chassis, so I started working as a mechanic at Coopers. I was about 25 and had done a bit of garage mechanic work with Jaguars. I had a year with Jack Brabham and Roy Salvadori, the two works drivers. Come the winter I got a bit fed up with chassis brackets and things. I thought I'd see how the other half lived up at Lotus and saw Colin Chapman at Hornsey. The little lock up is still there, which is where we had the engine and gearbox shop. He offered me a job and introduced me to Graham Hill, who was then working on engines and gearboxes and his assistant as it turns out was a guy called Keith Duckworth. Mike Costin was there as team manager, so I got to know him very well. We got to talk to customers isolated in the engine and gearbox place, just Graham and myself. We confided in each other all our ambitions and everything like that, and we became very close friends, Graham was like an elder brother to me. Graham got to go racing through his connections with Lotus customers which seemed a way in to the racing scene. Another customer John Fredman wanted a bit of fun racing and after building his car needed someone to do the big races with him so John made his race debut during 1957. "When I built this Lotus, my uncle had a lease on some property with 3 or 4 years to run and he offered me this mews in Earls Court - 9 flats with garages underneath. Too good to turn down, so I decided to leave Lotus to start my own garage. The customer car was shipped down there and we built it in the Earls Court garages with half the mechanics from Lotus working on it for Fredman to get it ready for its first race. We completed the car in the summer and there was this meeting at Crystal Palace, I got pole position in this Lotus XI. I was so green and confident the guy by me went off first, so I came second in my first race. My next race at Mallory Park we had some problems with the transmission so I started from the back of the grid and managed to win that one, my first win in second race from back down in the grid which was very satisfactory. The third race I did in the Lotus XI was at Spa. In those days you didn't need an international licence to go abroad, a competition licence was sufficient. Danny Magulies (*by now the garage manager*) got this entry in the sports car race with Jags, Aston Martins and everything; we were in the lower classes with Oscas. After the first hour I was leading my class by 5 minutes and the mechanics rushed out and tried to slow me down, although I was really comfortable, I wasn't over doing it. I was quite relaxed; I could have gone on all night and then I went off on the next corner, total lack of concentration. I thought should I change down or maybe not to save the engine, it completely threw me. In those days they didn't have Armco and I went through a couple of cow fields past all the cows. This was middle of '57. The next race was the Oulton Park Television Trophy. In those days there wasn't much motor racing on television and I got interviewed on the telly by the well known commentator Raymond Baxter because I won both races.

D.H. The garages at Shaftsbury Mews, off Stratford Road, have been converted now and new flats built, but they still hold some special motor racing history. At this time Keith Duckworth really wanted to come into business, but John wasn't that keen on doing engine work...he wanted to build race cars and race them. Mike Costin came up with some cash as he wanted to leave Lotus as well and acquired some premises, so Duckworth decided to go with him. The rest, as they say, is engineering history. John hints, with a grin, it may have become Camworth instead of Cosworth, but doesn't really dwell on might have beens.

I was more keen on racing, which meant being out of the country for more than half the year. Keith was looking for someone who was more committed to being around so we agreed to part company. Plus, Mike had the cash, wherewithal and knowledge. He was a brilliant engineer as well.

The Esso competition department bought out John Fredman and gave the Lotus XI to John to race in 1958.

They asked if I would I sign with Esso and then use their petrol and they'd pay me so much to race. I thought I'm going to make money and went to Goodwood, the most satisfying race I've ever done. We had problems in practice again and I started at the back of the grid in the Chichester Cup and I worked my way through the field. Going into the last lap I was second and coming down towards Lavant I could see the leader of the race being held up by back markers. I got right up to their tails, the leader was overtaking the two back markers and my only way through was the inside on

the grass, which I did. I went first into Woodcote and won the race and broke the 1100cc lap record on that lap which stayed for two years. That was very satisfying, my first race of the 1958 season. Then Danny was very keen on going abroad as there was more starting money and that sort of thing. We started going to France, Italy, Portugal and Sweden and all over the place. In hindsight I should've stayed in England, I did a few home races, but not nearly as many as I was doing on the continent.

Building up experience and a reputation in SportsCar racing, John then looked at Formula 2, which he feels was his undoing.

I was at Reims, where they had a 12 hour sports car race followed by Formula 2, race and Formula 1 Grand Prix the following day. I did the 12 hour race with David Piper and I stuffed it into a sand bank in the early hours of the morning and couldn't dig it out. The next day Brian Naylor wanted to sell his Cooper and when they were practicing for the race the following day, I decided to do a few laps to try it out. I had no idea at the time, but apparently when Colin Chapman saw me driving a Cooper, it made him so furious that he did not talk to me properly for the next two years! Only then have I learned that Colin had actually lined me up for the Lotus drive next to Alan Stacey the following year, because his other driver Keith Hall was leaving. So he had to look for another driver and signed someone named Jimmy Clark, who was driving for Border Reivers at the time. Both Stacey and Clark quickly graduated to Formula 1, so that was one stage of my career I would do differently if I could start again. At the end of the season I did buy Brian Naylor's Cooper, although I had seen him have an accident in it up at Aintree. He'd flipped coming through Melling Crossing and he got his foot stuck in the steering wheel and while doing a hundred and something went all the way down to the next corner sliding on the grass. He was in hospital but his only injury was a burnt bum. In the meantime I was approached by Shell, so I said yeah OK and left Esso without a second thought. After that meeting in Reims I had a meeting booked at Vila Real in Portugal, where I organised another entry for David Piper. They'd only just re-made it, it was as if brand new, never been raced on. There was a sports car race and Stirling Moss was in a Maserati, Fangio and everybody was down there. Lovely circuit, wonderful drivers' circuit, it goes up into the mountains and comes back onto a dual carriageway, quite a way inland. I won the class so far that I was fourth overall. Our Lotus really held the twisty road extremely well and I'd passed lots of Ferraris, Maseratis and things. David was second behind me, so it was a good day for us. Those Portuguese farmers were going really potty though...coming into the middle of the road as we were coming up into the mountains, surrounded with a wall of people. It was quite scary driving with this crowd...this was supposed to be a race track.

John really enjoyed the feel of the Cooper T43 single-seater, yet was still keeping up his races with SportsCars in the private Lotus. But another missed opportunity came when John was offered a drive with Lola.

Shell came out with this offer for Lola, then a brand new name in sport car racing. I'd never heard of them so I turned that one down. That was actually the year they wiped the floor with everybody. I thought, I don't want to go to the back of the field with Lola and what did I do? I trusted Colin and bought a Lotus 17. Colin had spent a lot of the winter in California and had very little to do with the design of the Lotus 17, apparently. It was an absolute and total disaster, it wouldn't handle...diabolical. I spent the whole season trying to get the car to handle reliably. A pretty, lovely little car but absolutely hopeless, I don't think it won anything, it didn't handle at all. That was a disaster that season, as I was running the Lotus 17 and the Formula 2 Cooper, which kept on breaking gearboxes. I had a very early Citroën based gearbox, but it couldn't stand the Coventry-Climax power. The engines were splitting the box and gearbox casing every time. Next year, I sold that Cooper to Peter Westbury.

For the 1962 season John, now living in Sunbury opposite the Welsh singer Tom Jones, made connections with the Emeryson operation which he rates as the high point of his driving career. Working part-time with Peter Jopp led to an opportunity to race Paul Emery's new creation in the early season Brussels GP that consisted of three aggregated heats. As cars dropped out, John worked his way up to finish fourth in the second heat, which impressed the people of Emeryson sufficiently enough to offer him a job. They were going to run only one driver, but now would make it a two car team.

They'd employed a guy that hadn't come over from the States yet, who was supposed to be America's answer to Stirling Moss. They built a new car, which was quite revolutionary. Paul Emery was a brilliant designer, but he had no money and wasn't a business man at all. Colin Chapman was a brilliant business man and a brilliant designer. Lovely chap Paul Emery, his cars on the drawing board were very similar to the cars racing today. This car that he built was lower and sleeker than anything that was on the track at the time and the radiator was under my knees on the floor. He was the first person to think really of ground effects, the pressure was going to come up under the radiator to do the cooling. Goodwood was our first outing, it went down unpainted and I took this aluminium can out on the track and it was pissing with rain in practice and I just could not believe the handling. I just could not un-stick this car, it was unbelievable, I had never driven a car that handles as well.

This was actually to be the car for new star driver Tony Settember. Paul Emery's lack of funds had forced him to sell out to Hugh Powell, the son of a Californian Estate Agent. Although now in charge, Hugh wasn't yet 21, Tony Settember was his guardian and was looking after him in the UK.

When he finally arrived, Tony Settember couldn't fit into the car. Hugh was a very nice chap and said that I've got to keep it and they'll build a new one for him. In the meantime, Tony went in the previous year's car, and insisted on switching the engines over. I had last year's engine in the new car and he had last year's car with the new engine. In this shape we all went up to Aintree and in practice I got myself into the fifth row on the grid. Tony Settember with his powerful engine was at the back of the grid and was really storming about the place that the engine is no bloody good. I put his crash helmet on and went out to test his car and did one flying lap and put a pretty much identical time to myself in practice. Back in the garage I was able to persuade everybody that I don't see a lot wrong with this engine, and we don't need the mechanics working all night on it. From that moment on Tony practically never spoke to me again, really extraordinary attitude. There wasn't a big scene or anything, but he just completely isolated himself because I'd done that and sort of shamed him I suppose.

In the race itself, the Aintree BARC 200, John finished an impressive 6th, next up was Silverstone for the Daily Express meeting where everybody of note came.

I then got fairly well up, third row in front of both Brabham and Salvadori...which was rather funny because that was just a few years after I was their mechanic at Cooper...in this new Emeryson still with a 2 year old Coventry-Climax engine, ahead of several V8s. I had Bruce McLaren in front of me on the grid and made a good start. I could have actually taken the lead at the first corner from the third row, but I tucked in behind Graham and Jimmy Clark. I stuck at this for a few laps and then things started to go wrong. I think my gear lever fell off and later on the clutch started to go and I eventually finished 11th. I dropped right through the field, not through my own doing. Reg Parnell was impressed and asked me if I had a contract with Emeryson. I did, but I haven't signed it yet because they've been farting around with it. So he said that Roy Salvadori wants to retire, and would I like to take over his position next season? So right then and there I signed up, with John Surtees as team-mate.

During that 1962 season John gained an entry for what would become his first world championship race at the Belgian Grand Prix. He was entered by Parnell's team Bowmaker in the Emeryson, but it all ended up bit differently.

That was a total disaster. I can't remember what the problem was with the car, but in the end I drove a borrowed Lotus 18 belonging to a German guy, Wolfgang Seidel. I did one practice lap or something then right on the starting grid. I couldn't get up to top speed, the Lotus just had the wrong gear ratio, basically. I shouldn't have carried on but I did. I thought what the hell I might as well get to the finish, it was hopeless. I potted on to the end of the Grand Prix and got slated for it. Which was probably right, I should have just pulled in. Then I did another very stupid thing, although I didn't know it at the time. Emeryson were booked to go out to Solitude which is down near Stuttgart like a mini Nürburgring, about a 7 mile lap all through the lakes and mountains, quite interesting. I'd always wanted to do it.

That next race meeting proved to be a turning point in John's driving career. Parnell's Bowmaker team were not going to Solitude and although John expected an entry with Emeryson they were saving it for the British GP and were only taking one car despite having an entry for two. So John borrowed a private Emeryson from Gerry Ashmore and was on his way to Germany.

We arrived quite late on the second day of practice and I went out in the car and as it was set-up for Brands Hatch, it was totally unsuitable to the circuit, really un-driveable and too slow. They had dry weather tyres on the back and wet weather tyres on the front. I was going to get some from Lotus or Dunlop, but didn't have time to change and had to go out. I spun it a couple of times, it was getting very, very hairy and it had started raining slightly. I was just coming through the final bend, I lost it in the first part and thought I'd get round somehow and I spun it. I went backwards through these wooden sections by the side of the road. It had a fibreglass fuel tank in that old Emeryson which formed part of the driver's seat. So it was like sitting in a fuel tank, which burst and I was covered in fuel as it somersaulted backwards into the forest. I'm now upside down, underneath it. Ignition switch...woof!...the whole thing went up and I thought this is my lot, end of my days. I seemed to get a bit of room under the car and thought if I'm really careful I might get out of this. I got out between the windscreen and ground and ran away. My friend Lewis-Evans had died because they said he had run and fanned the flames and I thought of him and got on the ground and covered myself with all these dead leaves and stuff. By this time the forest fire has started and the fire brigade arrived with the fire extinguishers and they thought I was still in the car, so started to battle the flames there. Finally they heard me screaming and put me out. I just sat by the roadside, they were ages and ages coming with the ambulance as the Germans sent it very correctly around the track. I was only 100 yards from the pits and they sent them seven miles around the circuit. I realised afterwards what had saved my life was a little wire fence that was nailed to a tree and one wheel was just hooked over that wire holding the car up. Someone took a picture of that and I've still got the

photograph. I was in hospital for about three months in Germany. Reg came to see me and said that I should not drive rest of the season...so I lost my drive and decided to not do anything more that year.

John was badly burnt in the accident as the burns on his right arm testify as well as further scars down his back. For 1963 raced again for Parnell, mainly in the Lotus BRM and Lola Ford next to Mike Hailwood and young Chris Amon.

Chris and I did most of that season together and that's when I finished 13th in the British GP in the Lola. It didn't handle well at all, not as good as the Emeryson...not a patch.

John was due to drive for Parnell again next season but Reg died unexpectedly after a surgery in January. His son Tim had little choice but to scale down the outfit's budget, and that was it for John, who had an enforced break from racing during the 1964 and '65 seasons, with only a few irregular outings.

I remember doing some stadium racing for Paul Emery in single-seater midgets. I could be leading the race and never know it, covered in dust you didn't know where the hell you were. Great fun.

John's final outing was with a significant footnote in racing history at his favourite circuit in England.

It was 1966 and I've got a record of that because it's the only time I had a car with the V8 Coventry-Climax. But my last race I ever did was at Oulton Park. I raced this BRP with this Godiva 3-litre engine, which was one of only few occasions it was ever raced. John Willment bought this engine and put it into an ex-Innes Ireland car, and he asked if I could drive it. Innes was slim and they made the race seat very slim and of several drivers I was one of the slimmest. I drove this car at Oulton Park and coming down over the top on the straight I looked to see where my competitors were and all I could see was white in the mirrors and suddenly realised my engine had blown up. I cruised into the pits and it was all over.

Apart from a record breaking run to Rome and back in 1969 with his older brother in the Morris Minor that was it for active motor sport. The rides had begun to dry up and John puts that down to his easy attitude.

I think I was not diligent enough, going out and selling myself. After my accident, people saw me race in the Lola round the back of the field. I'd just had an accident everybody assumed that it had change me. But we were at the back because the car couldn't do more. I wished we'd had at least a more powerful engine. Starting the next season I actually got Reg Parnell quite interested in Paul Emery and what he was designing. He could salvage his old car, which was so much better than the Lolos we were racing. It was not in the same class...a fabulous car. I had no intention of retiring, I was just not putting myself about enough, I had my family growing up and that sort of thing. My wife found this guy who wanted to start up an electric appliance factory over here. I helped him out with that and my only real thought was if I could make enough money to go motor racing. I had no intention of giving up but one thing lead to another and I was spending all my time and energy with this guy and it didn't happen. Also in the back of my mind I was getting pressured by my parents and family that I shouldn't be motor racing when all my friends were snuffing it. It was partly financial and partly bowing to family pressure. In retrospect I wish I hadn't, as I know in my own heart that I could have gone on for another ten years and have a few good ones. Looking at the years when they started to televise I was looking at these guys racing and thought I could do better than that. There was nobody who really stood out until Ayrton Senna.

When asked about the fast drivers of his day, a few names spring to mind, and John is not neglecting himself either.

Well, Graham and I were fairly similar I think. There was a race I did in France at Clermont-Ferrand, I had a one off drive in the Denny Hume Cooper and at one stage I was actually leading Graham. Graham took me on the winding bits down the hill, I hadn't got the power to get up the hill. He was driving a works Lotus and I was driving this aluminium special. I know I could've handle him in the same car. I rated Graham. Jimmy Clark must be one of the greats, but apart from that occasion at Silverstone I never got really to race too terribly close to him. Stirling Moss of course was brilliant, he was my hero I suppose. I remember having a write-up about one of the Brussels GPs. He was the leader driving a Porsche, I was driving an Emeryson and for several laps I hung onto him. They were surprised how I'd managed to hang onto Stirling Moss up to the end of the race. It was quite interesting following him round, he obviously eased up a little bit as he was leading.

The observant fans will still see John at the major historic festivals, but he keeps a typical modest low-key approach. You'll usually find him near one of his beloved Emerysons in the paddock, occasionally trying one on for size and you can tell he's aching to get out on the track again. At the recent GP Live event at Donington, due to a mix up with hotel arrangements and a full evening at the Lodge chewing the fat with old friend and rival David Piper, John ended up

spending the night kipping down with some Dutch racers in the back of their transporter...just like the good old days! And he still is an avid follower of the sport, although he admits to get very annoyed with (in his words) the petty rules they have these days!



PHOTOGRAPH COURTESY OF DAVID HOLLAND ARCHIVE.

David Holland: Je dobré si občas připomenout, že existovala doba, kdy motoristický sport byl méně elitistickou a sobeckou záležitostí než dnes a nejlépe si to člověk uvědomí, když stráví čas s jedním z těch, kteří tuto dobu prožili. Tim Parnell jednou řekl, že John Campbell-Jones nemá ani jednu špatnou vlastnost, a je snadné brzy poznat, co tím myslel. Ačkoli John nedosáhl stejných úspěchů jako někteří z jeho vrstevníků, byl blízkým přítelem mnoha z nich. Mike Hawthorn byl na cestě k oslavám Johnových 29 narozenin, když měl onu smrtelnou autonehodu na kopci Hog's Back v lednu 1959. Jako závodní jezdec začal John trochu pozdě a automobilové závody ho v mládí ani příliš nezajímaly. První jiskrou byla až návštěva Silverstone po druhé světové válce. V roce 2007 jsem měl možnost s ním o těch časech před více než půl stoletím poklábosit.

J.C.-J. Moje sestra a její kluk mě tehdy vzali na projížďku ve starém Bentley, rodiče ji nechtěli pustit na rande samotnou. Zastavili jsme u závodní trati a sedli si v zatáčce Club. Hned když vozy poprvé projely kolem nás mi blesklo hlavou, že to je to, na co bych se měl dát. V životě jsem neviděl něco tak fascinujícího a od té chvíle jsem nechtěl dělat nic jiného. Rodiče byli samozřejmě proti a měli strach z nebezpečí, které k automobilovým závodům patřilo, takže na čas vše utichlo. Když mi bylo kolem pětadvaceti, pracoval jsem jako elektrikář pro svého strýce a jednoho dne jsem si prostě řekl, že tam jenom ztrácím čas a šel jsem do Surbitonu požádat o práci v garáži Johna Coopera. Vzali mě jako mechanika. Ze začátku jsem pracoval na Jaguárech, ale taky jsem strávil skoro rok na závodních autech Jack Brabhama a Roy Salvadoriho, kteří tehdy byli továrními piloty stále Cooper. Po téhle zkušenosti se mi už nechtělo vrtat se s brzdovými destičkami nebo klempířinou, a tak jsem zašel do Hornsey za Colin Chapmanem, jestli mi může

nabídnout něco lepšího. Nabídl mi práci po boku Graham Hilla, který pro Lotus upravoval motory a převodovky. Jeho asistentem byl nějaký Keith Duckworth a další maník Mike Costin byl vedoucím dílny. Takže jsem se měl možnost se všemi spřátelit a většinu času jsem trávil s Grahamem. Oba jsme měli ambice závodit a byli jsme opravdu jako bratři. Graham se do kokpitu dostal jako první přes známosti s některými z našich zákazníků, a já jsem cítil, že to asi bude nejlepší cesta i pro mě. Mezitím, jsem dostal objednávku na závodní Lotus od nějakého John Fredmana. To bylo v roce 1957 a když jsme s tím byli skoro hotoví, naskytla se mi přes strýce příležitost velmi levně pronajmout garáže v Earls Court. Což se nedalo odmítnout, takže jsem odešel od Lotusu a otevřel vlastní garáž. Ihned jsme Fredmanův vůz přestěhovali tam a s pomocí pár mechaniků od Lotusu začali s přípravou na první závod s tím, že pilotovat ho budu já sám. Káru jsme dokončili v létě jako Lotus XI a vypravili se na závody v Crystal Palace. Získal jsem pole position a tím pádem i hromadu sebevědomí, ale chyběly mi zkušenosti, takže v závodě jsem zpackal start. Ale stejně jsem do cíle dojel druhý. Další závod byl v Mallory Park, kde jsem v kvalifikaci měl potíže s převodovkou a musel jsem startovat jako poslední. Přesto se mi podařilo vyhrát, což samozřejmě byl velmi uspokojivý výsledek. Na třetí závod jsme se vydali do Spa-Francorchamps. Tehdy nebylo potřeba mít mezinárodní licenci, stačila domácí závodní license. Byl to závod sportovních aut a v poli byly převážně Jaguáry a Aston Martiny. Náš manažer Danny Magulies domluvil, že se náš Lotus XI může přihlásit do jedné z nižších tříd. Po hodině mi z depa signalizovali, že svoji třídu vedu o pět minut a měl bych zpomalit. Cítil jsem se úplně skvěle a byl jsem asi až moc uvolněný, protože v jedné zatáčce jsem špatně přeřadil a už to jelo. Než jsem se vzpamatoval, byl jsem zapichnutý v mezi a kolem mě se pásly krávy! V té době nebyla žádná svodidla, takže jsem tou pastvinou projel docela slušný kus od trati. K dalšímu závodě jsem nastoupil v Oulton Park. Tehdy televize moc závody nevysílala, ale protože jsem vyhrál oba rozjezdy, udělal se mnou rozhovor v té době velmi známý televizní komentátor Raymond Baxter.

D.H. Tam, kde dříve stávaly garáže v Shaftsbury Mews dnes stojí nové bytovky, ale to místo na Stratford Road pořád zavání závodní historií. Keith Duckworth projevil zájem pro Johna pracovat, ale John se chtěl soustředit na závodní automobily a závodění a ne stavbu motorů. V téže době Mike Costin přišel k nějakým penězům a rozhodl se sehnat vlastní prostory a odejít od Lotusu, takže Duckworth se spojil s ním. Zbytek, jak se říká, patří historii. John v položertu nadhazuje, že Cosworth mohl vlastně být Camworth, ale nezabývá se tím, co by bylo kdyby...

Já jsem měl zájem o závodění a po počátečních úspěších to znamenalo, že jsem stále více cestoval mimo Anglii. Nemohl jsem věnovat čas práci s Keithem a tak jsme se v dobrém rozešli. Navíc, Mike měl více peněz i expertízy a oni byli oba skvělí inženýři, kteří si káplli do noty.

Firma Esso koupila na konci roku Fredmanův podíl v týmu, včetně Lotusu XI a nabídla Johnovi řádnou smlouvu na rok 1958.

Nabídli mi, že když budu používat a propagovat jejich produkty, budou mi za závodění platit. Samozřejmě jsem souhlasil, a náš první závod byl Chichester Cup v Goodwood, což když se dívám zpátky, byl nejlepší závod, který jsem kdy zajel. Znovu jsme měli ze začátku problémy a musel jsem startovat z poslední řady. Během závodu jsem se pomalu propracoval dopředu a v posledním kole jsem jel na druhém místě. Když jsme se blížili k zatáčce Lavant, viděl jsem, že vůz ve vedení je zapletený ve snaze předjet několik dalších o kolo a nalepil jsem se na chvost té skupinky. Nezbylo mi pak, než to střihnout vnitřkem po trávě a díky tomu jsem do Woodcote najel jako první a vyhrál celý závod. Moje poslední kolo bylo do té doby nejrychlejší v Goodwood pro vozy do 1100cc, a ten rekord jsem držel přes dva roky. Takže to byl můj úvod do sezony 1958. Danny Magulies ale tlačil na to, abychom více závodili v zahraničí, kde zpravidla bývalo lepší startovní, takže jsme se neustále potloukali po Švédsku, Francii, Itálii, Portugalsku, a všude možně. Když se dívám zpátky, bylo by pro mě asi lepší se tehdy více soustředit na Anglii a ne závodit převážně na kontinentě.

Po zkušenostech v nižších třídách sportovních vozů se John začal poohlížet po Formuli 2, což dneska považuje za osudný omyl.

Byli jsme v Remeši kde byla dvanáctihodinovka, ve které se mnou střídal David Piper. V ranních hodinách jsem náš Lotus nacpal do pískového příkopu tak, že za nic na světě nešel vyhrabat. Formule 2 a velká cena Formule 1 tam byly v tentýž víkend. A zrovna tam Brian Naylor nabízel na prodej jeden svůj Cooper. Rozhodl jsem se ho vyzkoušet a udělal pár kol v tréningu. Aniž bych o tom tehdy věděl, když mě Colin Chapman uviděl v Cooperu, natolik ho to rozčílilo, že se mnou pak dva roky pořadně nemluvil! Teprve potom jsem se dozvěděl, že pro příští sezonu měl v plánu mi nabídnout místo ve svém závodním týmu vedle Alana Stacey, protože jeho další pilot Keith Hall byl na odchodu. Chapman se tím pádem musel poohlédnout po někom jiném a vzal jakéhosi Jima Clarka z týmu Border Reivers. Stacey i Clark potom celkem rychle postoupili až do F-1, takže to je každopádně jedna z věcí, kterou bych udělal jinak, kdybych mohl začínat znovu. Tak jako tak, koncem roku jsem přece jenom koupil ten Cooper od Briana Naylor, přestože jsem věděl, že v něm měl havárku. Bylo to v Aintree, převrátil se v Melling Crossing a noha se mu zachytila ve volantu. Skončil v nemocnici, ale jeho jediné zranění byly popáleniny hýždí, protože ve více než stopadesátikilometrové rychlosti drandil po zadku až do příští zatáčky, kde se konečně zastavil. Mezitím jsem taky

přijal nabídku od Shell a opustil Esso. No, po tom závodě v Remeši jsme se přesunuli do Vila Regal v Portugalsku. Okruh byl velmi zajímavý, jak se vinul mezi kopci a nově přestavěný, takže se na něm vpodstatě závodilo poprvé. Byl to závod sportáků se spoustou známých jmen, jako Moss, Behra, a Fangio. Dařilo se mi a vyhrál jsem svou třídu s takovým náskokem, že jsem byl celkově na čtvrtém místě. Náš Lotus v těch zatáčkách seděl opravdu skvěle a předjel jsem řadu Maserati a Ferrari. David Piper, kterého jsem tam přihlásil, byl za mnou druhý, takže to pro nás byl slušný úspěch. Jediná věc byla ta, že ti portugalští farmáři lemovali celou trať a lezli během závodu do cesty. Chvillemi jsem opravdu měl strach, ať se něco neseemele. To měl být závodní okruh.

John se v monopostu Cooper T43 cítil výborně, ale nevzdával se ani závodů sportovních vozů s vlastním Lotusem. Jenže další příležitost mu proklouzla mezi prsty, když odmítl nabídku posadit se za volant nového vozu Lola.

Shell přišli s tím, že přejdeme na vůz Lola, která tehdy ve sportovních vozech byla úplným nováčkem. Já sám jsem o nich nikdy neslyšel, takže jsem odmítl a zrovna se to tak stalo, že Lola naprosto dominovala celou sezonu. Já jsem místo toho prosadil koupi nového Lotusu 17. Jenže Colin Chapman tehdy strávil celou zimu ve slunné Kalifornii a na Lotusu 17 neměl prakticky žádný podíl. A bylo to poznat, kára sice na pohled vypadala dobře, ale byl to křáp, který se absolutně nedal seřídít. Naproti tomu mi Cooper seděl dobře, ale co se výsledků týče, tak to byla katastrofa. Měl jsem tehdy jednu z prvních převodovek odvozenou od modelu Citroën, a ta prostě nezvládala sílu motoru Coventry-Climax. Skoro v každém závodě jsem ji rozbil. Tak to šlo celou sezonu 1959, buď jsem se marně snažil seřídít Lotus, nebo jsem kočíroval Cooper, ve kterém se rozpadala převodovka. V příštím roce jsem pak ten Cooper prodal Peter Westburymu.

Po nějakém čase John, který teď žil v Sunbury kde byl jeho sousedem welšský zpěvák Tom Jones, v roce 1962 navázal kontakty se skupinou Emeryson, což je období kariéry na které vzpomíná nejraději. Přes spolupráci s Peter Joppem se mu naskytla příležitost usednout za volant kreace konstruktéra Paula Emeryho ve velké ceně Bruselu, která se jela ve třech samostatných rozjezdech. John ve druhém rozjezdu skončil čtvrtý, což lidem z Emerysonu natolik imponovalo, že se rozhodli mu nabídnout angažmá a nasadit do sezony dva vozy, místo původně plánovaného jednoho.

Měli smlouvu s manikem, který měl být americkou verzí Stirling Mosse, ale zatím nepřicestoval ze Spojených Států. Takže jsem měl možnost zatím používat jeho vůz. Byl to opravdu radikální koncept. nižší a elegantnější, než kterákoli jiná formule té doby. Chladič byl na podlaze pod mými koleny a v tomto směru byl Paul Emery opravdu první, kdo myslel na aerodynamickou přitlačnost. Byl to vynikající designer a na výkresech jeho auta vypadala skoro jako dnešní monoposty. Jenže Emery nebyl dobrý obchodník a neměl dost peněz. Ve srovnání, Colin Chapman byl vynikající designer a zároveň vynikající obchodník. Každopádně jsme se z vozem vydali do Goodwood. Nebyl tehdy ani nalakovaný a vypadal jako hliníková plechovka. Během tréninku lilo jako z konve, ale to auto sedělo jako přibité, ani jsem tomu nemohl věřit. V životě jsem neřídil auto, které se dalo tak lehce ovládat.

Tento vůz byl určen pro Tony Settembera. Nedostatek peněz Paula Emeryho donutil prodat většinový podíl dvacetiletému Hugh Powellovi, synu kalifornského magnáta s nemovitostmi. A Tony Settember byl vlastně Powellův chráněnc a společník.

Když Tony Settember konečně přijel, nemohl se vlézt do kokpitu. Hugh byl dobrý kluk a rozhodl, aby původní vůz zůstal mě a nový museli postavit pro něho. Jenže do té doby Tony musel používat auto z loňského roku a prosadil, aby mu do něj přesadili nový motor. Takže měl staré auto s novým motorem a já jsem měl nové auto se starým motorem. V takovém stavu jsme dorazili do Aintree, kde jsem se kvalifikoval do páté řady, zatím co Tony byl poslední. Děsně ho to žralo a tvrdil, že je něco v nepořádku s motorem. Nasadil jsem si helmu a zajel pár kol v jeho autě v téměř identickém čase jaký jsem zaznamenal předtím. Zpátky v boxech jsem týmu rozmluvil, aby nutili mechaniky celou noc pracovat na motoru, se kterým podle mého názoru nebylo naprosto nic špatného. Od toho momentu se mnou Tony už nikdy nepromluvil ani slovo. Nebyla z toho žádná scéna, nic takového. Jenom se ode mě prostě totálně distancoval. Možná se ho moje vystupování dotklo, ale po pravdě řečeno jsem nikdy nepochopil, o co mu šlo.

V samotném závodě BARC 200 dojel John na velmi slušném šestém místě, a tým se přestěhoval do Silverstone na Daily Express Trophy, kde byl přítomen každý, kdo něco znamenal.

Kvalifikoval jsem se docela dobře do třetí řady, pořád s tím prakticky dva roky starým Coventry-Climax jsem předstihl několik nových V-8. Brabham a Salvadori byli za mnou, což bylo vcelku zábavné, protože jenom o pár let dříve jsem jim dělal mechanika. Předě mnou byl Bruce McLaren, ale hned po startu jsem ho předjel a myslím, že jsem mohl v první zatáčce jít do čela. Místo toho jsem se zařadil se za Grahama a Jim Clarka. Držel jsem se na třetím místě pár kol, ale potom začaly potíže s řazením a když pak začala zlobit i spojka, byl jsem rád, že jsem dojel alespoň na 11 místě. Přes to všechno jsem zaujal pozornost pár lidí a Reg Parnell za mnou potom přišel a říká, že Roy Salvadori chce na konci sezony skončit a jestli bych měl zájem o jeho pozici v týmu. Na fleku jsem to podepsal, protože jednání

s Emeryson se pořád nějak protahovalo a proto jsem s nimi ještě neměl žádnou řádnou smlouvu. John Surtees měl zůstat jako můj týmový kolega.

V roce 1962 John v Belgii nastoupil do své první mistrovské Grand Prix. Byl přihlášen Parnellovou stájí Bowmaker s vozem Emeryson, ale nakonec bylo všechno trochu jinak.

Byla to pohroma. Už si přesně nepamatuju, jaké potíže jsme tehdy s autem měli, ale nakonec jsem byl nucen si na ten jeden závod půjčit Lotus 18, který patřil Wolfgangu Seidelovi. Zajel jsem s ním jedno orientační kolo nebo možná dvě, a hned jsem šel na start. Celý závod jsem si nemohl zvyknout na to, jak byly seřizeny spojka s převodovkou a vůbec jsem nemohl nabrat plnou rychlost. Asi jsem toho měl nechat a zastavit, ale nakonec jsem se dokodrcal až do cíle a trhnul jsem si zaslouženou ostudu. I když jsem to nevěděl, další hloupost jsem udělal hned na to. Tým Emeryson z Belgie pokračoval na závod Solitude, takový menší sedmimílový Nürburgring poblíž Stuttgartu a okruh, na kterém jsem vždycky chtěl jet, protože se táhne horami a podél jezer...prostě zajímavá trať.

Brzy se ukázalo, že tento závod byl Johnovi téměř osudný. Parnellův Bowmaker do Solitude nejel, ale Emeryson tam měl dvě přihlášky, přestože plánovali nasadit pouze jeden vůz, protože druhý šetřili pro velkou cenu Británie. John si tedy půjčil soukromý Emeryson od Gerryho Ashmore a vydal se do Německa.

Dorazili jsme tam docela pozdě během druhého tréninku a když jsem se konečně dostal na trať, zjistil jsem, že tu káru sotva udržím na cestě. Gerry měl vůz seřizený pro Brands Hatch, což se mi naprosto vůbec nehodilo, auto se nedalo ovládat a bylo pomalé. Dokonce měl vpředu suché a vzadu mokré pneumatiky. Chtěl jsem si alespoň od Lotusu nebo přímo od Dunlop půjčit lepší gumy, ale už nebyl čas a musel jsem vyrazit do kvalifikace. Párkrát mi to docela slušně ujelo a když potom začalo navíc poprchávat, moje situace byla opravdu nepříjemná. Jak jsem najížděl do poslední zatáčky, trochu mi to podklouzlo, a i když jsem si myslel, že to stihnu srovnat, dostal jsem se do hodin a proletěl mezi stromky. To auto bylo vymyšlené tak, že nádrž zároveň částečně tvořila profil sedadla. Takže když se roztrhla, byl jsem vmžiku prosáknutý palivem a zároveň jsem dělal kotmelce do lesa. Zastavil jsem se vzhůru nohama a auto začalo od spínací skříňky hořet. Tak jsem měl za to, že to bude moje poslední hodinka, ale zdálo se mi, že při troše štěstí se mi možná podaří vyplazit ven. Opravdu jsem se tak-tak protáhl a upaloval pryč. Jenže mi hořela kombinéza a vzpoměl jsem si na starého přítele Lewis-Evanse, který zemřel údajně proto, že když se snažil utéct v hořící kombinéze, tak tím během nadále rozněcoval plameny. Tak jsem s sebou seknul na zem a snažil se zabalit do vlhkého listí. Mezitím už začal hořet i les a přijeli hasiči, kteří si mysleli, že jsem pořád pod vozem a začali hasit tam. Až když uslyšeli můj křik tak mě konečně uhasili. Pak jsem musel sedět u příkopu a čekat na sanitku, protože přestože jsem byl možná jenom sto metrů od depa, sanitku poslali kolem celého 11 kilometrového okruhu. Později jsem si uvědomil, že jsem při té havárci utrhl kus drátěného plotu ve kterém se zachytilo jedno z kol a tím pádem auto leželo trochu nadzvednuté od země a to mi zachránilo život. Někdo to tehdy vyfotil a tu fotku mám dodnes. Ležel jsem potom v německé nemocnici asi tři měsíce, a když za mnou přišel Reg na návštěvu, domluvili jsme se, že si vezmu volno na celý zbytek sezony.

John utrpěl těžké popáleniny o čemž stále svědčí velké jizvy na jeho pažích a zádech. Na sezonu 1963 nastoupil zpátky ke stáji Parnell a jezdil s vozy Lotus BRM a Lola Ford po boku Mike Hailwooda a mladého Chris Amona.

Většinu sezony jsem dělal s Chrisem a ve velké ceně Británie jsem s Lolou dojel na třináctém místě. Ale ta auta nebyla příliš dobrá, Emeryson byl ve srovnání mnohem lepší.

John měl s Parnellem pokračovat i v roce 1964, ale když v lednu Reg náhle po operaci zemřel, jeho syn Tim neměl na vybranou a musel snížit rozpočet. Tím pádem byl John během příštích dvou let schopen závodit jenom dost nepravidelně.

Dělal jsem pár závodů na oválech s midgetem Paul Emeryho. Byl to úplný blázelec, jenom zmatek a prach. Člověk neměl představu, jestli vyhrál nebo skončil poslední. Bezzvadná zábava!

Poslední závod jel John na svém oblíbeném okruhu a za mírně historických podmínek.

Skončil jsem v roce 1966, což byl jediný rok kdy jsem měl možnost závodit s osmiválcem Coventry Climax. Ale svůj úplně poslední závod jsem odjel na Oulton Park v BRP do kterého John Willment posadil třílitrový motor Godiva. Bylo to možná poprvé, kdy byl tenhle motor nasazen v řádném závodě a každopádně jedna z velmi mála příležitostí, kdy závodil. BRP bylo šasi se kterým dříve jezdil Innes Ireland, a protože on byl takový hubeňour, sedadlo bylo opravdu dost úzké. Já jsem byl skoro jediný, kdo se do toho sedadla mohl napasovat. V pohodě jsem kroužil, když mi na rovince bouchnul motor...jenom jsem v zrcátku zahlédl bílou páru. Stačil jsem ještě setrvačností dojet do depa a bylo po všem.

V roce 1969 se John a jeho starší bratr ještě zúčastnili neoficiálního derby z Londýna do Říma a zpět s vozem Morris Minor, ale to byl definitivní konec aktivního motorsportu. Nabídky přestaly chodit, což John částečně vidí jako důsledek svojí povahy.

Asi jsem nebyl dostatečně průbojný k tomu, abych dosáhl lepší kariéry. Speciálně po mojí nehodě, všechno co lidi viděli byla moje Lola na chvostu pole a každý si myslel, že mě nehoda poznamenala. Ale my jsme byli vzadu, protože auto nemělo na víc. Kdybychom alespoň měli silnější motor. Snažil jsem se dát dohromady Tim Parnella s Paulem Emery a na chvíli se zdálo, že by to mohlo klapnout. Emeryho konstrukce byly mnohem lepší než naše Lola...i to staré šasi se ještě dalo použít. Neměl jsem v úmyslu skončit, ale zároveň jsem se dost nestaral o vlastní propagaci. Manželka se tehdy chtěla spojit s chlápkem, který měl plány na výrobu elektrospotřebičů. Takže jsem se do toho taky pustil, protože jsem doufal, že by to mohlo vynést nějaké peníze na moje závodění. Ale jedna věc se přidala k druhé, a než jsem se nadál, veškerý můj čas a energie byly v tom projektu a nakonec z toho stejně sešlo. Taky zbytek rodiny a přátel na mě tlačil, že bych měl se závoděním skončit. Takže nakonec jsem tomu tlaku a nedostatku peněz podlehl. Ale bylo by lepší, kdybych si prosadil svou, protože v srdci jsem si pořád byl jistý, že mám před sebou ještě pár dobrých roků a mohl jsem závodit i dalších deset. Automobilové závody se dostávaly více do popředí zájmu televize a myslím, že bych mohl odvést lepší práci, než někteří z těch, kteří závodili po mě. Opravdu vyjímečný byl až Ayrton Senna.

Na otázku, kdo byli nejrychlejší piloti jeho éry, John zmiňuje pár jmen která asi nikoho nepřekvapí, a nezapomíná ani na sebe.

No, myslím, že Graham a já jsme byli docela vyrovnaní. Jednou ve Francii na Clermont-Ferrand jsem měl možnost si zajet v Cooperu od Denny Hulme a během závodu jsem se držel před Grahamem. Ale dostal mě v zatáčkách a pak jsem neměl dost silný motor na to, abych mu stačil do kopce. Jenže on měl tovární Lotus a ve stejném autě bych mu to natřel. Graham byl dobrý. Jimmy Clark byl bezpochyby jedním z nejlepších, ale sám jsem měl příležitost s ním opravdu závodit jenom jednou na Silverstone. Stirling Moss byl samozřejmě skvělý a myslím, že právě k němu jsem vzhlížel nejvíce. Jednou na velké ceně Bruselu, když vedl v Porsche, tak jsem se ho ve svém Emerysonu v druhé polovině závodu držel jako klíště a pak o tom psali i v novinách. Ale on s přehledem vedl a pochybuju, že jel úplně naplno. Bylo docela zajímavé ho pozorovat těsně přede mnou.

John stále dění kolem automobilových závodů se zájmem sleduje a jediné, co mu vadí je (jeho slovy) příliš mnoho tísňných pravidel. Často ho můžete vidět na historických setkáních. Pokud možno, většinou se ometá kolem svých milovaných vozů Emeryson a občas si s chutí vyzkouší, jestli se pořád ještě dokáže vsunout do kokpitu. Jindy ho najdete klábosit se starými rivaly a přáteli jako je David Piper, ale i s obyčejnými fanoušky. Nedávno dokonce kvůli nedorozumění s hotelem během GP Live v Donningtonu strávil celou noc s holandskými závodníky v jejich karavanu...jako zamlada.