*Aleš Norský: Gig (Leonard) Stephens was a Midget racing driver, but had also periodically appeared on the USAC IndyCar Championship circuit between 1956 and 1972. And it was his appearance during the 1956 Indy 500 event that has earned him a spot in the Formula One recordbooks. He agreed to meet with me and told me to come by on Saturday morning, 25th October 2008 to his home in North Reading, Massachusetts. This was Thursday afternoon, and it took a bit of effort to dig out a tape recorder from the junk in my basement, and find an actual cassette tape. But there I was, standing on his driveway at 10:00 in the morning. After I rang the bell, Gig would look out of the window to tell me that he would be there in few minutes. And then he stepped out wearing his windbreaker jacket, car keys in the hand. So, it did not look too good for me.*

GS: So you want to talk about racing? Tell you what, if it's NASCAR (*National Association of Stock Car Auto Racing*) that's on your mind, we are done already, because I have got no time for that. The only real racing is open-cockpit cars.

**AN: No, I am definitely not here to talk about NASCAR.**

What then?

**Well, first of all, how did you become a race car driver? You have lived your entire life in North Reading, Massachusetts and it just does not happen. We don't have many racers coming from this area.**

Well, you do but they never got any publicity. Of course racing today is completely different from what it was in my day. I started in 1945 when I came back from the war, but the guys who started before the war were winning all the races, because they have had the experience. Floyd Clymer was the man who told me to get out of Massachusetts down to Pennsylvania where all the dirt tracks were. I'd won a mid-season Championship there once in the Midgets. And then the Mid-West and West. Most of the good racing was always around Mid-West. So he told me you will never get anywhere if you stay around here.

**Who was he?**

Well, he wrote all the best speed books.

**Did you know George Constantine? He was from North Brookfield, Massachusetts.**

Yeah, but he only raced somewhat. I remember seeing him down in Connecticut or Watkins Glen and those places. I drove a Midget around Watkins Glen. Offenhauser Midget has a direct drive, so you don't shift. When you come to a tight turn, you really are locking the wheel. I did that at Lime Rock too, where my best friend Bill Randall got killed. He was from Stoneham, Massachusetts and we used to go racing together.

**The reason I know him is because he took part in the 1959 Formula One race at Sebring.**

He was more of a road racer. I don't know about Formula One, but there were few other drivers from around here who went to Indianapolis. One of them had tremendous luck before he got killed in that Sprint dirt race in Pennsylvania (*Johnny Thomson from Lowell, Massachusetts*), but the others didn't. See there always was a lot of politics involved in racing and that was the only thing I did not like. Terrible. We were known as Eastern Hotdogs, that's what they called us. California was a different clan, and then there was Texas with Foyt and those guys. It wasn't too good in those days, like Republicans and Democrats now. Texas and A.J. Foyt they always wanted the best stuff. He started in the go-karts in Houston and his father Tony was the mechanic. But when he got to Indianapolis, George Bignotti was his mechanic then, a tremendous guy. But when the mechanics went home at night, A.J. Foyt would come back to the garage and change the set-up of the car. He liked to fool around with what his chief mechanic told him. Well, I can tell you stories about A.J. Foyt, but I recon maybe it's better if I don't.

**Did you work on your cars?**

Sure I did when I first started in the Midgets, there was no money for a crew. I started in 1945. I was lucky because I traveled around the country a lot in those days, because I was working for Eastern Airlines. One day I saw a race, then I went to see another and I said...that's for me, this is what I need to do. I was always wild anyway. I had a Cummins Continental marine engine converted to a four-cylinder and it sounded just like an Offenhauser. So I got around a bit with it and then I had enough money together to buy an Offenhauser Midget. That's where I made my name, in the Midgets. And there was a big difference between the guys who had the Offy when the other guys had the H60s, so you appreciated having an Offenhauser for sure. But you had to learn how to handle the power. Later I also raced Sprint cars and Championship cars, but Midgets I liked the best. On July 26, 1959 at the Trenton International Speedway they held a 25-mile race there, which is a lot for a Midget, because they only had 12-inch wheels, you know. They

shouldn't have run them on a full mile tracks, really. Anyway, there were a lot of Offenhausers there for the ARDC (*American Racing Drivers Club*) race. ARDC was the best Midget club that ever was. Well, when you had a fast time in the time trials, you got to start from the rear. So there we were in the feature race, all 44 of them Offenhausers. I tell you, you haven't ever heard a noise like that. And a lot of guys were there that day, Foyt, Andretti *(it is perhaps doubtful whether Mario Andretti actually could have been in a major Midget race so early in his career)*, Jimmy Davies, and I had the fastest time of the day. So I had to start last. And by about the 15th lap I was leading the race! See, by that time I had about 10000 miles of experience on that track, I loved it and I knew the set-up of the place and how to set-up the car for it. You had to account for the surface, the moisture, and copy all those things into a log book. So, the more you had about a place the better you could prepare for next time, with ratios and so forth. And I knew that track! Today they have computers for all that, but let's not talk about today (*laughs*). Anyway, I won that race and it was the fastest race ever run by a Midget on that race track. And as I said, I liked the Midgets best because they were fucking broncos. You would just hit it and you go. At Indy they were right next to the Speedway on West 16th Street, and sometimes you could make more money there than in the big race. All those guys that did not make it in would come down to race the Midgets trying to make some money, and sometimes we would have three races in one day. Money was always tight, but I kept working for the airlines the whole time and I was also involved in building the Boston Logan Airport after the war. And that helped me because I could travel around on planes free of charge and my crew would pick me up and drive me to the racetrack. I was fortunate because by the 1960s I was a vice-President of Northeast Airlines. And they gave me the whole month of May off every year. And Earl Slick with whom I worked on the Logan Airport after the war, he had the first air-freight scheduled airline in the country. He was already born rich you know, after his father migrated from Pennsylvania to San Antonio, Texas and struck it rich. So the day Earl was born and his brother Tom, the father had one million dollars trust account established for each of them. So, his best buddy from WWII was that California driver who was killed...can't think of his name right now...and another guy at the airline, they were all in Burma you see. And I was with an airline, and once he found out that I was racing in the Midgets, they would give me some 50-gallon drums of fuel, uniforms, and they would ship my car on the airplane and store it for me at the Newark Airport in a hangar. And it was Earl Slick who gave me my chance at Indianapolis. He bought the Blue Crown Specials, the same cars Bill Holland and Mauri Rose won in. That was a front wheel car with a hood that was about a mile long. I could hardly peek out of the cockpit. So he would let me take my drivers test in it. No Yankee would ever do this for me, it took a Texan to do it. What I admire about Texans, they either like you or hate you, and let you know which. So you know exactly where you stand with them. I like that concept you know. And since then every month of May at the Speedway he would give me a $10000 check for encouragement, Even if I did not drive or drove for somebody else. So, that's the man he was. He liked me because I had my own Offenhauser Midget and I advertised on it the airline free of charge. I think he is still alive and that he lives on a ranch in North Carolina. Next time you have a vacation coming, just go down there and stay at the ranch.

**Well, I don't know about that.**

He is a generous guy (*laughs*).

**I know you have practiced at the Speedway in 1956, did you know then that it also was a Championship Formula One race and did it mean anything to you?**

No, I don't remember whether I realized it or not, but it would not matter to me…none whatsoever. I practiced there but I blew an engine right away too. In ’56 we started USAC (*United States Automobile Club*). AAA (*American Automobile Association*) was not so good for racing, especially around here. I think Connecticut was the only place they went. So I was glad when they got out of it and I became one of the Charter Members of USAC and that was the right thing to do with Tony Hulman. Since 1965 I was a member of the FIA (*Fédération Internationale de l'Automobile*), but they were never more than a joke in this country anyway.

**Besides Foyt, you were around some big names in racing.**

Rodger Ward used to do lots of Midgets so I knew him from there. Jimmy Clark was a real gentleman. He was a clean cut guy and driver and I felt quite terrible when he got killed. Real gentleman. The car was painted dark green, and I don't remember the owner...was it Chapman? I really admired him and his crew. It could be Saturday night and everybody would be downtown, but they would be there in Gasoline Alley tuning the engine. I think it was something like 289 Ford engine, but how that thing revved...I have never heard a car to rev so high and so instant when they were done with it. Amazing. Troy Ruttman was a good driver, and Lee Wallard from upstate New York. He always would hold-out for Eastern guys at Indianapolis, and he had won it too. Hurtubise came from upstate New York.

**Nino Farina was there at Indy in 1956. Did you have a chance to meet him?**

I knew he was there but he didn't do much if I remember. At that time, he wasn't known here so much. Not like Brabham and Clark after him, and later Stewart and those guys.

**How about say Mario Andretti or the Unsers?**

Dagh, I ain't got time for him. Sam Hanks was another gentleman racer, he was very mild-mannered guy. Johnnie Tolan was very good in the Midgets. Unsers, OK. I raced against the senior and his brothers of course, and Jerry was the one who got killed. And it was his own fault to get killed, too.

**How's that?**

Well, I was there that day and those days we had fire protection. What it was, we would dip the uniform in a 50-gallon drum of...I don't know what it was, some kind of solution. So you dipped it and hanged it up to dry until it felt like a piece of cardboard. And that was fireproof protection. He didn't like that and burned to death on the back-stretch. I think he was just practicing. Eddie Sachs was burned too you see. His mother used to own a tavern in Pennsylvania. And he got killed in a Red Ball Express. He was tip-toeing amongst the tulips a bit there on the home-stretch and hit the car in front of him and they burst into flames. Another car hit him in the back and stuffed him right in there. He had no chance, just very bad. Yeah. But see, it happened so quick you just...

**Mark Donohue?**

I think I raced against him maybe two times. A good driver, I think he drove for Mickey Thompson.

**Roger Penske as far as I know.**

No, it was Mickey Thompson first, the one who got murdered. He had a Buick engine there. Some of these guys caught big success, but they just had better equipment. You can only go fast in a fast racecar you know. I believe they were no better than me, not in the Midgets anyways. *(Here Gig is confusing Donohue most likely with Dan Gurney, who drove Thompson's Buick powered car at Indy in 1962.)*

**You first turned up at the Speedway in 1956, and 1955 was a terrible year in racing. Did it ever occur to you that this could kill you very easily?**

Nah, you never think of that.

**But you must have been aware of the danger, especially during the 1950s and 1960s, which were quite brutal.**

Listen, you could get killed anytime anyplace. It's all around you...on a highway...an airplane part can come off and hit you on the head right here for god's sake. I bet you don't think about that too much, do you? It's the same when you're racing. You never think about death. If you worry that you might get hurt, you need to get off the racetrack because if you don't, you'll get hurt and probably gonna hurt somebody else too. And if you see an accident on the track, you need to pay no attention to it. If the red light gets lit then just stop where you are. That's all. Myself, I only had one accident in some 30-year career. We never had any driving schools those days, so you had to learn from the old-timers. You'd start from the back and watch what the other guys are doing. Like a rooster looking over the chickens. You always need to know the potential of your racecar. If you're up to it, just gradually move up, but wait till about five laps to go. By then, lot of the cars are out of the race, and if you are still around, see where the openings are, and go for it. Bill Schindler told me that, the one-legged driver. And he was right. He came from Long Island, New York. Come here, I want to show you something.

*We walk over to one of several cars in the driveway and Gig pulls some books from the back seat. One is on Frank Kurtis and his cars, and the other one on Offenhauser engines. Both are inscribed and signed by the author, Gordon Elliot White. As Gig flips through the pages he comments on various photographs, mostly midgets, pointing out various engine positions. I notice what looks like a hand pump attached to the outside of the cockpit, so I ask about it.*

That's exactly what it is. Those cars did not have a fuel-pump, so every three laps you had to pump some air into the tank to make it flow. Look at this one, I beat Tony Bonadies' track record in this car at Belmont, New Jersey. I liked that 55 car, I have been looking for it for the last 12 years because I wanna buy it. But I hear that it is maybe in Australia where they do this kind of racing. I always loved banks, flat tracks weren't for me. For the high banks you had to know how to handle it. You had to put dual shock absorbers at the right rear, otherwise you would tear the underpan right off. This guy, I think it's Dee Toran. He was wacky, he had steel plates in his head. This one is the Fuel Injection Special that California driver I was talking about before got killed in on the back-stretch. Billy Vukovich was his name, that's right. This is Federal Engineering car, they never had much luck. Their chief mechanic was Russ Snowberg. Turner Engineering, he was just a small garage shop someplace in Wisconsin. That's Fred Agabashian there, he used to own a pig farm on the West-coast. It says here that Kurtis was son of a Croatian blacksmith, but the man was a genius, really. Lot of those other guys were just copying him you know. He did make sportscars too. Jack Brabham was the

first to come over with those damned under-powered rear-engined cars. But he kept going and going and did not have to make all those pit stops the others had to, and he finished 9th. And since then the Americans are nothing but copycats when it comes to construction of racecars. They just copy the foreigners.

**I know that Foyt was the last one to win it in a front-engined car in 1964.**

There you go. He used to have the biggest hat in racing too. Once the mechanics tried to give him a Mexican sombrero which was even bigger, but he wouldn't have it (*laughs*). But he wasn't...no. The rookie test at Indy wasn't easy you know. It was the hardest part of the deal. Even Jimmy Clark had to go through it, and hated it. We did it together in '63, or was it '62? They didn't care who you were or if you won races elsewhere...you were a rookie to them. There were three phases. First they would tell you to do ten laps at maybe 135 mph. You can go only one mile per hour under or two miles over. And that's hard, because all you have is the RPM gauge and these other guys are blasting right by you at full speed, especially them Novi cars, blowing your head right off. But you have to do ten consecutive laps like that and when you do, they put this piece of tape on the tail of your car or the car assigned to you. And then the next stage you go 150 and so forth. But it is good, at least you know that the car is good getting up the speed. All that time the stewards are watching you and that scares the hell out of you. They always had what they called a Driver Committee all around the racetrack, at each corner. But they were all Texans, because they were the strongest clan, and maybe a guy or two from California. And they maybe had a friend who was looking for a car to drive, so they would go on their radios and headphones and would call the Chief Steward to say that you had done this or that on the back-stretch. That's how the politics got into it. And after the test you go to a room, and they pick you apart. If they really needed that car for their friend, or plain didn't like you, then you were washed up. Just like that.

**But I thought you did the rookie test in '56?**

I only had one phase and I blew the engine, so I had to do it over the next time.

*Gig picks up the book on Offenhauser engine. He obviously knows so much more about the technical side that I ever could comprehend. He begins to flip the pages again.*

Offenhauser was the best engine they have ever put in a race car, I can tell you the whole history on that. When the piston is up and the valve is down, there is no space really, that's how tight it is. It is a two piece engine, they would put the pistons in first and then heat-up the top block to expand it and they put it over the pistons. There are no gaskets in the whole engine. It is really a simple engine but you had to get the tolerances right, and they were hair-thin. I worked with the best Offenhauser mechanic around, maybe other than Bignotti, Ken Hickey from down Pennsylvania. Damn, could he set them up. When he was done, you could take it and drive. No breaking-in or anything, he always took care

of everything. You know how it came to be an Offenhauser engine?

**I know that it really was a Miller.**

Miller and Goossen were in business together and Goossen was the one who designed that engine, which had the same identical set-up only was bigger. Fred Offenhauser was one of the main mechanics and when Miller went bankrupt he bought it and re-named it, and started the next phases of it. I think he was from New York. Then at Indy, Novi made air conditioning units in Indianapolis and they'd put two Midget Offys together in V configuration with supercharges. You could dig trenches with it on the straight, it had too much power, may have been 800 horses. Everybody was burning rubber with that engine. There was only one driver who could handle that thing and it was Duke Nalon. I think his mechanic was Ray Nichels. It was a front drive and they were fast like hell but the crankshaft would always break, and that's how some of them got killed.

**Do you keep a race car in your garage?**

No, not any more. I had one, it was an Offenhauser turbo rear-engine Indianapolis car from Ted Hallibrand of Torrance, California. I sold it about ten years ago to a guy in Ohio for $10000. That was a mistake. I could have gotten lot more for it, but what upsets me most is that I hear he has converted it into a Hot-Rod. I should have never sold him that car. A 1971 Hallibrand Offy, there weren't that many made. I had it stored down there and I got sick of it at the time. But I wish I didn't sell it. I used to have a Midget here too and I would run it around the back road here to highway 28 and back over to route 62. It made a big noise, but before they knew what's going on, I had it back in the garage. I still restore antique cars here, I used to have about six cars here, but this one is probably the last one I'll ever do. I can still get underneath, but it's hard to get up. Let me show you what I've got.

*The tape recorder clicks and I need to turn the cassette. In the garage is a bronze-colored and typically huge American road car.*

Well, I forgot that you had this thing running. Just make sure that you don't publish it anywhere. This one I bought for 500 bucks off a guy and then started from the bottom up. Had some trouble with the hubcaps, got all the original upholstery put in. It has 351 cam with dual exhaust, new brakes, everything. Only it hasn't been buffed yet.

**What kind of market is there for something like this?**

It is a 1964 Ford Galaxy 500 two-door hardtop. I ought to be able to get $5000 for it. I've had a real beauty here once, a 1936 Ford convertible sedan, the only one on the East-coast. Washington-blue with yellow hubcaps, mahogany-grain dash, all the nitty-gritty. I've bought it for $12000, put forty-six into it and sold it for sixty. People say why I am doing this, but I do what I love and it doesn't cost me any money. Plus it's a great challenge. There is one word that's always in my head. If you don't take on challenge in your work and your life, you become stagnant and you won't go anywhere. I've learned that from racing. And I know it's done right. Not like those cars at the auctions. The man gets lots of TV time, but he is basically a thief. The cars are all shine-and-glitter but you can't get underneath and you can't drive it. So how do you know what you're buying? You get what you see and what he is telling you, and that's not good enough for me.

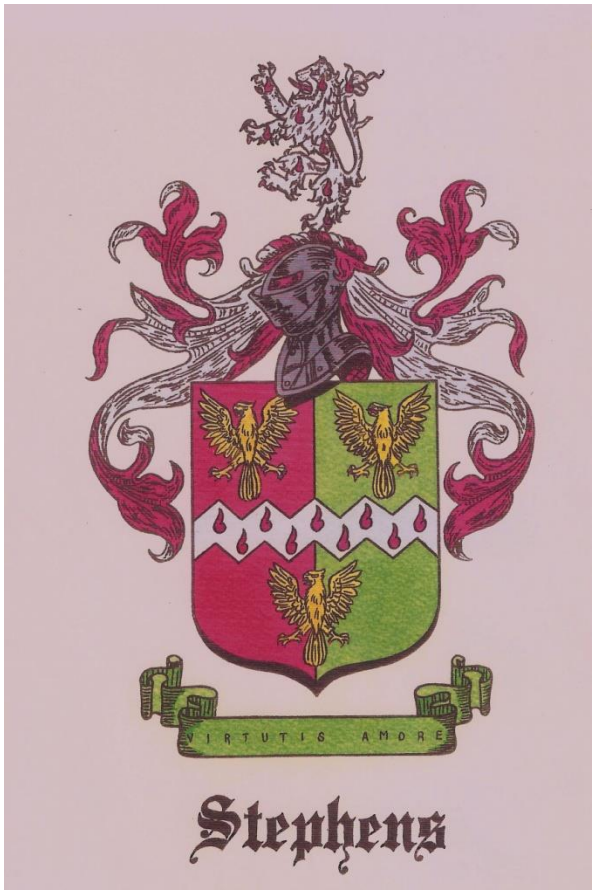
*Gig pulls out another book, which is really just a binder. As he begins to go through the pages again, I see that it is a scrap book about Gig's career. There is a USAC Charter Member Certificate from January 1, 1956 signed by Anton Hulman, Chairman and Duane Carter, Director. Racing license certificates from ARDC, AAA, USAC, FIA, the 1965 Indy 500 entry list with Gig's name on the top line. He points to a letter of recommendation from Leader Cards President Robert Wilke.*

That was in 1970 I was trying to get some sponsorship. You know why I put it all together? Because people around here were telling me that I was full-of-bull. That I never drove in those races. So I told them, you wanna bet some money? Yankees are not race-minded. So anyway, I decided to keep a record. That's me in 1951, see the helmet? It was hard cardboard and cloth and I had it painted gold. Here I kept the three pieces of red tape they put on my car when I'd pass my rookie test at Indy. These are the tracks I drove on.

**I see Medford Massachusetts. That's where I used to live, but I had no idea there ever was a racetrack.**

It was by Wellington Circle when you go in the direction to Revere, on the left side there. It was a dump and this guy bought it and build a quarter-mile asphalt track. I had this friend Butch who had a part-ownership in the race car. We had to flip a coin who goes out first. So, he went out there, coming down the home-stretch for the first time and he froze on the throttle. He spun around in the air, went through the fence and landed in the dump that was still there on the other side of the retaining wall. Managed to knock-out his teeth, so he said that I can have the car to myself after

that. This is Meyer Speedway. I got second there in the Midgets, Tony Bettenhausen won and I was right behind. It was the first race there, it was a brand new track at the time. Foyt was there and all. Here is Trenton, I loved that place but you had to know how to set up a car. Lot of guys couldn't maintain straight line there. This is me passing Bobby Unser there in a Championship car race, somebody took a picture and gave it to me. It was like a home to me.




**This looks like a slick tire?**

They always were slick for the Midgets, you would only use thread on the dirt. The race cars were race cars when the engine was in front. I didn't want to go out with rear-engined cars. I could stay right with them in a front-engined car. It's all about how you set-up the car. First you have to have handling and stay on the ground, when you get up to 200. And you can do that with a front engine just as well as with rear engine.

**Well, but to gain speed in the corners you need all that front-end aero and you can only do that with a rear-engined car.**

Gaargh, suppose you're right, but I didn't like them. I had never won a race in a rear-engined car. In those days, we didn't have those steam-roller tires they have now. And the wings and power-steering, we've had none of it and we still were wheel-to-wheel.

**Do you still follow it today, go to any races?**

No, not really. I quit driving in 1972 and since then I don't go to races because being a race car driver, it does not excite me to just watch it. Up until few years ago I did some antique-car racing for Bob Bahre up in Laudon, New Hampshire, but I am not a young man you know. I'm am 82 now. Bob Bahre's place is the only one I would go to, if I wanted to see racing. But he just sold it for $340 million, so he made good, because he didn't have a nickel in the beginning. But they run NASCAR there and I hate NASCAR. To me, it's not racing. You've heard of Lucky Cheeses, the road shows where they jump over cars and so forth? Joie Chittwood used to have it years ago. It's a show. So here is what I think about NASCAR. It's just for show. You have three cars in a team. One guy gets the best car and the other two do all the blocking. It's like football. Same thing, alright. And if one of the guys gets real fast, they make a rule to slow him down. Plus, they have way too many cars on the grid, it's ridiculous, really. The TV is really ruining the racing. With those tires and cars, you could drive that car as well as they do, you know.

**I kind of doubt that.**

Oh yeah, all you have to do is get up to speed and stay off the wall. See, today they have them racing schools and all, but I don't believe in that. This thing, you are either born for it or you are not. I loved it, I lived for it, and I would do it for nothing. There was not much money back then anyway. But now, there is only one more thing I would like to do and I doubt I'll able to do it. I would hire a limousine, sit in a back seat and go down to New Jersey, because I have had so much success there. Then I would go to New Orleans, Louisiana where my father was born years ago, and Houston, Texas to see a girl I used to go out with. But she is probably not there anymore.

*It is almost noon-time and we are still in Gig's driveway. As we shake hands and part, he nods towards my Nissan minivan.*

I see that you drive a front wheel. People say that it's gonna pull you out good in the snow and all that, but that's only because they don't know how to drive a real car.

**Well, Gig. Thanks very much, it's been great and I am glad we could talk. But I'm not gonna hold you any longer, because I think that you were going somewhere.**

Nah, I have forgotten where I was going, because you got me talking about racing…

PHOTOGRAPHS COURTESY OF LEONARD STEPHENS.

*Aleš Norský: Gig (Leonard) Stephens býval závodní jezdec především ve vozech série Midget, ale během let 1956 až 1972 se čas od času objevil i v závodech USAC IndyCar. Právě jeho účast v tréningu na Indy 500 v roce 1956 mu zajistila místo v análech historie Formule 1. Gig mi vzkázal, že je ochoten se se mnou setkat v sobotu 25. října 2008. Jeho vzkaz jsem dostal ve čtvrtek odpoledne a dalo mi trochu práce z haraburdí ve sklepě vyhrabat starý walkman a navíc najít i kazetu. Nicméně v sobotu přesně v 10:00 dopoledne jsem zazvonil na jeho domovní zvonek. Gig vykouknul z okna a řekl, že bude za pár minut venku. Když vyšel ze dveří, měl na sobě lehkou bundu a v ruce klíče od auta, takže to pro mě moc nadějně nevypadalo.*

GS: Tak ty si chceš popovídat o závodění. Říkám ti rovnou, že jestli máš na mysli NASCAR (*National Association of Stock Car Auto Racing*) tak nemáme o čem mluvit. Jediná opravdová závodní auta mají otevřený kokpit.

**AN: Ne, ne, určitě nemám v úmyslu mluvit o NASCAR.**

Tak o čem?

**No, v první řadě by mě zajímalo, jak jsi se dostal k závodění. Celý život si prožil v North Reading, Massachusetts a to není zrovna místo, kde by automobilové závody měly nějakou popularitu, natož zázemí.**

Pár dobrých závodníků z téhle oblasti pochází, ale nejsou moc známí. Samozřejmě závody dneska jsou o něčem úplně jiném, než za našich časů. Já jsem začal v roce 1945 potom, když jsem se vrátil z války. V té době ale vyhrávali všechny závody borci, kteří začali už před válkou, protože měli spoustu zkušeností. Floyd Clymer mě přesvědčil, že se z Massachusetts musím přesunout do Pennsylvánie, kde byla spousta škvárových okruhů. Jednou se mi podařilo tam vyhrát středosezónní mistrovsví Midgetů. Později jsem cestoval i po středozápadě a západě. Nejlepší závody vždycky pořádali na středozápadě. Floyd mi prostě řekl, že pokud zůstanu jenom tady, nemám šanci se stát opravdovým závodníkem.

**Kdo byl Floyd Clymer?**

Toho by jsi měl znát...napsal o závodech spoustu dobrých knížek.

**Říká ti něco jméno George Constantine? On pocházel z North Brookfield, Massachusetts.**

Jo, ale on závodil jenom sem-tam. Pamatuju si ho z Connecticut nebo z Watkins Glen. Párkrát jsem na Watkins Glen byl s Midgetem. Offenhauser Midget má přímý pohon bez převodovky, takže v ostrých zatáčkách máš s volantem opravdu co dělat. Podobné to bylo i na Lime Rock kde se zabil můj nejlepší kámoš Bill Randall, který byl ze Stoneham, Massachusetts. Dost jsme toho spolu nacestovali.

**Já ho znám, protože se zúčastnil závodu Formule 1 na Sebringu 1959.**

On se věnoval spíše závodům na okruzích. O Formuli 1 toho moc nevím, ale pár maníků tady z okolí závodilo v Indianapolis. Jeden z nich dosáhl opravdu spousty úspěchů, než se zabil v závodě SprintCar v Pennsylvánii (*Johnny Thomson z Lowell, Massachusetts*) ale ostatní to nikam nedotáhli. V závodech vždycky bylo plno politikaření a intrik a to byla jediná věc, která mi na tom všem vadila. Byla to škoda. Nám z východu přezdívali 'Eastern Hotdogs'. Kalifornie měla svůj vlastní klan a pak Texas Foyt s jeho partou. To nebylo moc dobré, jako republikáni a demokrati dneska. Texasani vždycky chtěli všechno pro sebe. Když Foyt v Houston začínal v motokárách, jeho otec Tony mu dělal mechanika. Když se pak dostal až do Indianapolis, jeho mechanik byl George Bignotti, fantastický chlap. Ale přes noc Foyt často šel do garáže a změnil nastavení vozu, protože si myslel, že ví více, než jeho mechanici. A.J. Foyt je člověk, o kterém bych ti toho mohl napovídat spoustu, ale asi bude lepší, když si to nechám pro sebe.

**Pracoval jsi na svých autech?**

Samozřejmě, na začátku jsem neměl peníze na to, abych někoho platil. Když jsem v pětačtyřicátém začínal, tak jsem zároveň začal dělat pro Eastern Airlines a to mi umožňovalo cestovat po celé zemi. Jednoho dne jsem si zašel na závody, pak jsem šel ještě jednou a bylo mi naprosto jasné, že to je něco, co musím zkusit. Vždycky jsem byl trochu divoch. Nechal jsem si přestavět Cummins Continetal motor pro motorové čluny na speciální čtyřválec a mělo to úplně stejný zvuk, jako Offenhauser. Trochu jsem se s tím otrkal a když jsem poskládal dohromady dost peněz, koupil jsem si opravdový Offenhauser Midget. Mít Offenhauser se opravdu vyplatilo, protože jsme měli opravdu navrch proti klukům, kteří měli jenom H60. V Midgetech jsem si udělal jméno, i když později jsem závodil i ve SprintCars a IndyCars. Midgety mi seděly nejvíce a 26. července 1959 pořádali na Trenton International Speedway pětadvacetimílový závod, což bylo pro Midget s dvanáctipalcovými ráfky opravdu dost. Vpodstatě by Midgety na mílovém oválu neměly závodit vůbec. Tak jako tak, bylo tam tehdy plno Offenhauserů, protože to byl oficiální závod ARDC (*American Racing Drivers Club*) což byl nejlepší klub kdy který pro kategorii Midget existoval. V hlavním závodě

se na startu sešlo 44 Offenhauserů a piš si, že jsi v životě neslyšel takový kravál. V poli bylo plno známých jmen, Foyt, Andretti *(tady se Gig možná mýlí, protože je nepravděpodobné aby Mario Andretti startoval v tak významném závodě na samém začátku svojí kariéry)* Jimmy Davies, a pár dalších. V rozjezdech jsem byl nejrychlejší, takže jsem musel startovat poslední. A během patnácti kol jsem vedl! V té době jsem na tom oválu měl odježděno nejméně 10000 mil a opravdu mi to tam sedělo...věděl jsem naprosto přesně, jak nastavit auto a jak se chovat na trati. Musel jsi počítat s teplotou a vlhkostí vzduchu, teplotou asfaltu a vůbec, a pak si to všechno zapsat do sešitu, takže příště jsi věděl lépe, co čekat. Ten ovál jsem znal jako své boty a věděl jsem lépe než kdo jiný, jaké potřebuju převody a tak. Dneska na to všechno mají počítače, ale o dnešku se raději nebudeme bavit (*smích*). No nic, ten závod jsem tehdy vyhrál a v té době to byl nejrychlejší závod Midgetů který kdy v Trentonu byl. Jak říkám, Midgety mi seděly nejvíc, protože to prostě byli opravdoví závodní koně...jenom jsi to nakopnul a už to fičelo. V Indianapolis jsme byli hned vedle Speedway na západní šestnácté ulici a občas se tam dalo vydělat víc peněz, než v pětisetmílovce. Maníci, kteří se nekvalifikovali do velkého závodu často přišli závodit s námi, aby si vydělali alespoň něco. Někdy jsme měli i tři závody během jednoho dne. S penězi byla vždycky potíž, ale já jsem pořád pracoval pro leteckou společnost a taky jsem se podílel na výstavbě Loganova letiště v Bostonu. A to mi pomohlo, protože jsem mohl všude lítat zadarmo a moji mechanici mě jenom vyzvedli na letišti a odvezli ta trať. Měl jsem to štěstí, že začátkem šedesátých let jsem se vypracoval na viceprezidenta Northeast Airlines a mohl jsem si dovolit vybrat každý květen dovolenou na celý měsíc. Při stavbě Loganu jsem se seznámil s chlápkem, který se jmenoval Earl Slick. Ten později založil první nákladní leteckou společnost, která pravidelně létala od pobřeží k pobřeží. Earl byl boháčem hned od narození, jeho otec se odstěhoval z Pennsylvánie do San Antonio v Texasu a vydělal tam spousty peněz. Takže když se Earl narodil, dostal do vínku milion dollarů a jeho bratr Tom stejně tak. Jeho největší kámoš byl ten závodník z Kalifornie, který se potom zabil...nemůžu si teď vzpomenout na jeho jméno...a pak tam byl ještě jeden. Oni byli přes válku všichni v Burmě a tam se poznali. No a já jsem taky dělal v letectví a když se Earl doslechl, že závodím Midgety, začal mě trochu podporovat, třeba mi poslal pár sudů s palivem, závodní uniformy a tak. Taky mě nechali transportovat auto v jejich letadlech a skladovat ho v hangáru v New Jersey. A byl to on, kdo mi dal šanci závodit v Indy. Koupil tehdy Blue Crown Special, stejné auto se kterým vyhráli Bill Holland a Mauri Rose. Mělo to pohon na přední kola a kapota se táhla do nekonečna...sotva jsem přes ni vůbec něco viděl. Půjčil mi ho tehdy, abych mohl v Indy udělat nováčkovský test. Žádný Yankee by to pro mě neudělal...na to bylo potřeba texasana. Co se mi na lidech z Texasu líbí je to, že vždycky přesně víš, na čem s nima jsi. Je jedno, jestli tě milují nebo nenávidí, protože ti dají jasně najevo jedno, nebo druhé a ty se podle toho můžeš zařídit. Pokaždé, když jsem byl v květnu na Indy, dal mi Earl šek na $10000 jen tak, pro kuráž. A nezáleželo na tom, jestli jsem vůbec závodil, nebo jestli jsem zrovna dělal pro někoho jiného. Takový to byl chlap. Zamlouvalo se mu, že jsem si našetřil na vlastní Offenhauser Midget. Já jsem se mu mohl odvděčit jenom tak, že jsem na autě propagoval jeho aerolinku. Mám dojem, že pořád ještě žije někde v Severní Karolíně. Pokud tam budeš mít cestu, můžeš ho na pár dní navštívit na jeho ranči.

**No, to si nejsem zrovna jistý.**

On je štědrý chlapík (*smích*).

**Vím, že jsi na Speedway trénoval v roce 1956, uvědomoval jsi si tehdy, že to byl zároveň závod mistrovství světa Formule 1? Znamenalo to pro tebe něco?**

Už si nepamatuju, jestli jsem si to tehdy uvědomoval, nebo ne, ale stejně by to nehrálo žádnou roli...bylo mi to jedno. Trénoval jsem tam tehdy, ale hned ze začátku jsem uvařil motor, takže to pro mě dost brzo skončilo. V tom roce jsme ale založili USAC (*United States Automobile Club*). Do té doby všechno vedlo AAA (*American Automobile Association*) ale ti nebyli tak nakloněni závodům, zvláště ne tady v okolí. Nikdy nešli dál, než do Connecticut. Takže jsem byl rád, když se to změnilo a stal jsem se jedním ze zakládajících členů USAC, který vedl Tony Hulman. Od roku 1965 jsem měl i licenci FIA (*Fédération Internationale de l'Automobile*) ale ti v téhle zemi stejně vždycky byli jenom pro smích.

**Kromě Foyta jsi se pohyboval kolem dalších zvučných jmen.**

Rodger Ward často jezdil Midgety, takže jsem ho docela dobře poznal. Jimmy Clark byl pravý gentleman. Rovný chlap a závodník a docela dost mě to vzalo, když se zabil. Opravdový gentleman. Jeho auto bylo vždycky sytě zelené a nemůžu si teď vzpomenout, kdo ho vlastnil...byl to Chapman? Obdivoval jsem jeho přístup a taky jeho mechaniky. V sobotu večer, když byli všichni ve městě, seděl Clark se svou partou v Gasoline Alley a dolaďovali motor. Myslím, že to byl 289 Ford a když byli hotovi...v životě jsem neslyšel motor tak rychle najet do vysokých otáček. Úžasné. Troy Ruttman byl další dobrý pilot a Lee Wallard z hořejška státu New York se vždycky v Indianapolis, kde taky vyhrál, zastal kluků z východu. Hurtubise byl taky odtamtud.

**Nino Farina byl na Indy v roce 1956. Měl jsi možnost se s ním setkat?**

Věděl jsem, že tam byl, ale pokud se pamatuju, tak toho moc nenajezdil. V té době tady nebyl moc známý. Každopádně ne tak jako když pak přišli Brabham a Clark, nebo později Stewart.

**Co třeba Mario Andretti nebo Unserovi?**

Dagh, Andretti mě nezajímá. Sam Hanks byl další gentleman s velmi vybraným chováním. Johnnie Tolan byl velmi dobrý za volantem Midgetu. Unserovi? OK, já jsem samozřejmě závodil proti starším bratrům a Jerry se zabil, což mimochodem byla jeho vlastní vina.

**Jak to myslíš?**

Byl jsem tehdy u toho. V té době jsme měli ochranu proti ohni. Oblek se musel namočit do padesátigalonového sudu s...nevím přesně, co to bylo, prostě nějaký roztok. Takže jsi to tam namočil a když pak oblek uschnul, byl jako kus překližky, ale chránilo to proti plamenům. Jerry nad tím ohrnoval nos a pak uhořel na zadní rovince...myslím, že to bylo v tréningu. Eddie Sachs byl další, kdo uhořel. Jeho máma vedla hostinec v Pennsylvánii a on se zabil v Red Ball Express. Trochu tam kličkoval na startovní rovince a vrazil to auta před sebou a oba začali hořet. Další auto ho nabralo zezadu a přitisklo ke stěně. Neměl chudák šanci, to bylo velmi špatné. Všechno se to stalo tak rychle, že...

**Mark Donohue?**

Myslím, že jsem proti němu závodil možná dvakrát. Dobrý pilot, jezdil pro Mickey Thompsona.

**Pokud vím, tak to byl Roger Penske.**

Ne, začínal s Mickey Thompson, kterého potom zavraždili. Měl tehdy motor Buick. Někteří ti kluci dosáhli velkých úspěchů, ale hlavně proto, že měli nejlepší vybavení. Rychlý můžeš být jenom v rychlém autě, věř mi. Jsem přesvědčen, že jsem byl stejně dobrý jako většina z nich...alespoň co se týče Midgetů. (*Tady si Gig pravděpodobně plete Mark Donohue s Dan Gurney, který řídil Thompsonův vůz s motorem Buick na Indy v roce 1962*).

**Ty jsi se na Speedway poprvé ukázal v roce 1956 a sezona 1955 byla možná nejhorší v historii automobilových závodů. Napadlo tě někdy, že tě tahle záliba může velice snadno stát život?**

Ne, na to se nikdy nesmí myslet.

**Přesto jsi musel vědět, jak to je nebezpečné. Konkrétně padesátá a šedesátá léta byla velmi brutální.**

Podívej se, zabít se můžeš kdykoli a kdekoli. Je to všude kolem tebe...třeba na dálnici...kus letadla se může utrhnou a spadnout ti na hlavu zrovna tady. Vsadím se, že na to zrovna moc nemyslíš, nebo jo? Když závodíš, je to úplně to samé...nikdy nemyslíš na smrt. A pokud máš dojem, že se ti něco může stát, tak by jsi se měl okamžitě sebrat a zastavit, protože pak je jenom otázkou času, než se ti něco stane a dobrá šance, že ublížíš i někomu jinému. A pokud na trati vidíš karambol, tak si toho prostě nevšímáš, jenom pokud dají červenou vlajku, tak musíš zastavit, to je všechno. Já jsem měl jenom jednu nehodu během třicetileté kariéry. Tehdy jsme neměli žádné školy, prostě si odstartoval zezadu a sledoval, co dělají ti zkušenější a učil se. Jako když si kohout hlídá svoje slepice. Nejdůležitější je pochopit limity svého auta. A pokud na to máš, tak se pomalu ale jistě posunuješ dopředu a pak to rozpálíš na posledních pět kol. To mě naučil Bill Schindler a měl úplnou pravdu. To byl závodník s jednou amputovanou nohou. On byl z Long Island v New Yorku. Pojď sem, ukážu ti něco.

*Jdeme k jednomu z několika aut zaparkovaných za domem a Gig vytahuje pár knížek položených na zadním sedadle. Jedna je o Frank Kurtisovi a druhá o motorech Offenhauser. Obě podepsal s věnováním autor Gordon Elliot White. Gig listuje a zároveň podává komentář k různým fotografiím, většinou ze závodů Midget, poukazuje na různá usazení motoru, a podobně. Na jednom záběru si všímám něčeho, co vypadá jako ruční pumpa na straně kokpitu a poukazuju na to.*

Samozřejmě, že to je pumpa. Ta auta neměla palivovou pumpu, takže každé tři kola jsi musel do nádrže napumpovat nějaký vzduch, ať to má tlak. Vidíš tohle auto? S tím jsem v Belmontu v New Jersey překonal rekord Tony Bonadiese. Číslo 55, to bylo dobré auto. Posledních 12 let ho hledám, protože ho chci koupit. Ale zdá se, že je teď v Austrálii, kde jsou tyhle závody pořád populární. Vždycky jsem měl raději klopenou trať než plochou. U prudkého klopení musíš vědět jak, na to. Na pravou zadní potřebuješ dát dvojí tlumiče, jinak si utrhneš podlahu. Toto je myslím Dee Toran. To byl cvok, taky měl v hlavě ocelové destičky. Tohle je Fuel Injection Special ve kterém se na zadní rovince zabil ten závodník z Kalifornie, o kterém jsem mluvil předtím. Jo, jmenoval se Bill Vukovich. Tady je auto Federal Engineering, ti nikdy neměli moc štěstí. Jejich hlavním mechanikem byl Russ Snowberg. Turner Engineering, to byla jenom malá garáž někde ve Wisconsin. Toto je Fred Agabashian, jednu dobu vlastnil vepřín někde na západním pobřeží. Tady píšou, že Kurtisův otec byl chorvatský kovář, ale ten chlap byl opravdu génius. Většina ostatních ho jenom kopírovala. Taky postavil pár modelů SportsCar. Pak se tu objevil Jack Brabham v jednom z těch nedonošených aut s motorem

vzadu, které nepotřebovaly tolik benzínu, a skončil na devátém místě! A od té doby neumíme v Americe postavit pořádné závodní auto...jenom kopírujeme cizince.

**Když Foyt vyhrál v roce 1964, bylo to poslední vítězství pro monopost s motorem vpředu.**

Vždyť to říkám. On taky měl ten největší klobouk ze všech. Jednou se mu mechanici snažili podstrčit mexické sombrero, které bylo ještě větší, ale o tom nechtěl ani slyšet (*smích*). Byl to ale...raději ne. Udělat nováčkovský test na Indy nebylo nic lehkého. Po pravdě řečeno to byla ta nejtěžší věc vůbec. Jimmy Clark tím taky musel projít a každopádně z toho neměl radost. Dělali jsme to spolu v šedesátém třetím, nebo to bylo '62?. Pořadatele nezajímalo, co jsi kde vyhrál předtím...pro ně jsi byl nováček. Mělo to tři fáze. Nejdřív ti řekli, ať zajedeš deset kol průměrem třeba 135 mil v hodině, ale v každém kole jsi mohl být jenom jednu míli pomalejší a ne víc než dvě míle rychlejší. A to je dost těžké, protože nemáš tachometr, jenom otáčkoměr a celou dobu kolem tebe pádí ostatní v plné rychlosti. Speciálně když se přehnal někdo s motorem Novi, tak ti to málem utrhlo hlavu. Když zvládneš deset kol po sobě, dali ti na auto kus lepící pásky a to znamenalo, že si prošel první fází. Pak musíš jet dalších deset kol stopadesátkou, a tak dál. Je to vlastně dobrá věc, protože si zvykáš na to, jak tvoje auto nabírá rychlost. Ale celou dobu víš, že tě ze všech stran sledují komisaři a to je opravdu nepříjemné. Protože to všechno byli lidi z Texasu, možná jeden nebo dva z Kalifornie. Ale Texas vždycky měl nejsilnější klan a když někdo z nich třeba potřeboval závodní auto pro někoho ze svých známých, tak jenom zavolali hlavnímu maršálkovi, že jsi na zadní rovince zpackal to nebo ono. To byly ty intriky, které jsem neměl rád. No a po testu si tě zavolali na koberec, kde tě setřeli a pokud opravdu tvoje auto chtěli nebo jsi se jim prostě nezamlouval, tak tě vyhodili jako špinavé prádlo a šmytec.

**Já jsem myslel, že jsi nováčkovský test dělal v roce '56?**

Jenom první fázi, než mi bouchnul motor. Takže příště jsem to musel dodělat.

*Gig bere knížku o Offenhauserech a znovu začíná obracet listy. Je zřejmé, že o technických věcech ví mnohem více, než já budu kdy schopen pochopit.*

Offenhauser byl ten nejlepší motor, který kdy kdo vmontoval do závodního auta. Když je píst nahoře a ventil dole, není mezi nimi žádný prostor. Celý motor se skládá jenom ze dvou kusů. Nejdřív usadili válce a pak žárem roztáhli celý horní blok a nasadili nahoru. Tím pádem není potřeba instalovat žádná těsnění. Je to úplně jednoduchý systém, ale musíš pochopit jeho tolerance, protože všechno je totálně natěsno. Měl jsem možnost pracovat s nejlepším Offenhauser mechanikem, který kdy byl, možná s vyjímkou Bignottiho. Nějaký Ken Hickey z Pennsylvánie. To byl fakt machr, když byl hotov, stačilo to nakopnout a šlápnout na to...žádné zajíždění. Víš něco o Offenhauserech?

**Já jenom vím, že to vlastně byl Miller.**

Miller and Goossen byli partneři a Goossen přišel s konceptem toho motoru. Fred Offenhauser byl jedním z hlavních mechaniků, a když Miller zbankrotoval, Fred to všechno koupil a přejmenoval. Potom jenom pokračoval v další fázi vývoje...mám dojem, že byl z New Yorku. Pak byl v Indianapolis podnik Novi, který dělal klimatizaci. Nějak je napadlo dát dva Offenhausery z Midgetu dohromady v konfiguraci véčka a ještě na to přidali kompresory. Mělo to obrovskou sílu, možná 800 koní, kdo ví. Bylo to příliš, když na to dupli, zůstaly na rovince rýhy. Opravdu to byl schopen zvládnout jenom jeden pilot a to byl Duke Nalon. Myslím, že jeho mechanik byl Ray Nichels. Byly to pekelně rychlé mašiny, ale často jim praskaly hřídele a to je proč se v nich pár borců zabilo.

**Máš nějaké závodní auto i v garáži?**

Teď už ne. Míval jsem tu Offenhauser turbo s motorem vzadu, který postavil Ted Hallibrand z Torrance v Kalifornii. Asi před deseti lety jsem ho prodal jednomu chlápkovi z Ohio za $10000. Byla to chyba. Jednak jsem za to mohl dostat mnohem víc, ale hlavně mě žralo, když jsem slyšel, že z toho udělal Hot-Rod. Neměl jsem mu tu káru prodávat. Hallibrand Offy z roku 1971 je málo k vidění, bylo jich vyrobeno jenom pár. Jenže jsem to tam tehdy měl uskladněné a časem mě to přestalo bavit. Ale neměl jsem to prodávat. Taky jsem tu míval Midget a občas jsem ho protáhnul tady po zadní cestě na osmadvacítku a zpátky po dvaašedesátce. Dělalo to strašný randál, ale než se kdo vzpamatoval, byl jsem zpátky v garáži. Pořád ale restauruju stará auta. Dříve jsem pracoval i na šesti najednou, ale teď tu mám jenom jedno a dost možná to je poslední, které dokončím. Ještě pořád si můžu pod auto lehnout, ale je čím dál těžší se zvedat. Poď se podívat.

*Zároveň kliká walkman a je třeba obrátit kazetu. V garáži je typický americký koráb silnic bronzové barvy.*

Hmm, zapoměl jsem, že to nahráváš. Hlavně mi slib, že to nebudeš nikde publikovat. No nic, tenhle jsem koupil za 500 babek a potřeboval všechno od hlavy k patě. Měl jsem trochu potíž sehnat originální puklice a polstrování, ale teď je to všechno skoro kompletní. Má to 351 kubíků (*Gig uvažuje v kubických palcích*) s dvojitým výfukem, nové brzdy.

Všechno. Jenom ho navoskovat.

**Jaký je o takovou věcičku zájem?**

Je to dvoudveřový 1964 Ford Galaxy 500. Počítám, že bych za to měl dostat $5000. Jednou jsem tady měl opravdovou nádheru, Ford kabriolet z roku 1936. Jediný na východním pobřeží, krásně modrý se žlutými puklicemi, palubovka z leštěného mahagonu...prostě všechno bylo v pucu. Koupil jsem ho za $12000, vrazil to něho dalších čtyřicet šest a prodal za $60000. Lidi se mě ptají proč to dělám, ale prostě mě to baví a nic mě to nestojí. Je to jako výzva...což je slovo, které mám v hlavě pořád. Když sám sebe v práci a v životě nevyzýváš, tak jenom stagnuješ a co z toho? To mě naučilo závodění. Plus, když to udělám sám tak vím, že to je udělané pořádně. Ne jako ta auta na velkých aukcích. Ten chlapík je pořád v televizi, ale pro mě to je obyčejný zloděj. Auta se třpytí a býskají, ale zkus si ho projet nebo prohlédnout zespodu předtím, než zaplatíš...ani náhodou. Tak jak můžeš vědět, co kupuješ? Musíš věřit tomu, co ti on řekne a to mi prostě nestačí.

*Gig vytahuje další knihu, což je ale jenom šanon, a když začne listovat je jasné, že to jsou střípky z jeho závodní kariéry. Je tady certifikát zakládajícího člena USAC z ledna 1956, podepsáni jsou Anton Hulman, předseda a Duane Carter, ředitel. Zavodní licence od ARDC, AAA, USAC, FIA, přihlašovací listina z 1965 Indy 500 na které jméno Gig Stephens figuruje na první lince. Gig vytahuje dopis s doporučením ředitele Leader Cards Roberta Wilke.*

To bylo v sedmdesátém roku, snažil jsem se sehnat nějaké sponzory. Víš proč jsem to všechno dal tady do toho šanonu? Protože lidi tady z okolí mi nevěřili, že jsem byl ve všech těch závodech a na všech těch místech. Tak jsem se jich zeptal, jestli se chtějí opravdu vsadit. Yankee závodům nerozumí. Takže jsem se rozhodl si založit takový soubor, abych měl důkaz. Tady jsem v roce 1951...vidíš tu helmu? To byl jenom tvrdý papír s nějakým plátnem a natřel jsem si to zlatou barvou. Toto jsou ty tři kusy červené lepící pásky, které mi zůstaly na autě když jsem v Indy udělal nováčkovský test. A tady seznam všech tratí, na kterých jsem kdy jel.

**Tady vidím Medford, Massachusetts. Tam jsem bydlel, ale nikdy jsem neslyšel, že by tam byla závodní trať.**

Bylo to u Wellington Circle směrem na Revere po levé straně. Bylo to vlastně smetiště, které koupil jeden chlapík a postavil tam čtvrtmílový asfaltový ovál. Měl jsem tehdy jednoho známého, jmenoval se Butch, od kterého jsem si půjčil na auto, takže byl polovičním vlastníkem a chtěl taky jezdit. Hodili jsme si mincí, kdo pojede první a on vyhrál. Hned na konci prvního kola ale zapoměl před zatáčkou ubrat, vylétl do vzduchu, protrhnul plot a přistál na té skládce, která pořád byla hned za zdí. Stačil si při tom vyrazit zuby, takže mi pak řekl, že můžu auto mít sám pro sebe. Toto je Meyer Speedway. Jednou jsem tam s Midgetem byl druhý těsně za Tony Bettenhausenem. Byla to tehdy úplně nová trať a my jsme tam jeli vůbec první závod. Myslím, že v poli byl i Foyt a pár dalších. Tady je závod IndyCar v Trentonu, zrovna předjíždím Bobby Unsera. Někdo to vyfotil a pak mi dal tuto fotku. Trenton byl můj nejoblíbenější ovál. Tam bylo důležité vědět, jak seřídit auto, protože spousta maníků měla potíže se udržet v lajně. Ale já jsem tam byl, jako doma.

**Toto vypadá jako hladká pneumatika?**

Midgety vždycky měly hladké gumy, vzorek se používal jenom na škváře. Stejně, závodní auta byly nejlepší, když měly motor vpředu. Motor vzadu, to nebylo pro mě. Klidně jsem dokázal držet krok s vozem s motorem vpředu. Záleží na tom, jak káru seřídíš aby se chovala slušně a zůstala na všech čtyřech, když jedeš přes 200 mil v hodině. A to můžeš dokázat s motorem vpředu stejně tak, jako s motorem vzadu.

**No jo, ale k zisku rychlosti v zatáčkách potřebuješ aerodynamiku na nose a tu můžeš získat jenom, když je motor vzadu.**

Gaargh, možná máš pravdu, ale nebylo to pro mě. Nevyhrál jsem ani jeden závod v autě s motorem vzadu. V našich dobách jsme neměli ty obrovské pneumatiky, které mají dneska, křídla a posilovače řízení. Nic z toho a přesto jsme byli kolo na kole.

**Sleduješ nebo chodíš na závody i dneska?**

Už ne. S ježděním jsem skončil v roce 1972 a od té doby nechodím nikam, protože když jsi jednou seděl za volantem, jenom na to koukat prostě není ono. Ještě před pár lety jsem občas závodil v historických autech, což pořádal Bob Bahre nahoře v Laudon, New Hampshire. Nejsem už ale žádný mladík, je mi přes dvaaosmdesát. Pokud bych chtěl vidět nějaké závody, tak bych šel jedině s Bobem Bahre, ale on už to stejně prodal...mám dojem, že za $340 milionů, takže si docela pomohl, protože kdysi začínal skoro z ničeho. Teď ale na jeho oválu jezdí NASCAR a já nesnáším NASCAR, protože to není závodění. Slyšel jsi někdy o 'Lucky Cheeses', takový karneval kde skáčou přes auta a podobně? Kdysi v tom dělal Joie Chittwood. Je to jenom předvádění a to je přesně totéž, co si já myslím o NASCAR. Každý má tři piloty v týmu, jeden z nich dostane nejlepší auto a ti další dva jenom blokují ostatní. Je to jako americký

fotbal...úplně totéž. A když je někdo proti ostatním opravdu rychlý, tak hned vymyslí nějaké pravidlo, aby ho zpomalili. Navíc mají příliš hodně aut v poli...to je kvůli televizi a televize prostě kazí závody. S těmi auty, které mají dneska speciální pneumatiky a všechno možné, by jsi dokázal jet stejně rychle, jako oni.

**O tom bych si dovolil pochybovat.**

Ale kdepak. Všechno, co potřebuješ udělat je šlápnout na plyn a nevrazit do zdi. Dneska mají závodní školy, ale já v to nevěřím. Pro tenhle sport se musíš narodit, jinak to nejde. Já jsem to prostě zbožňoval, podřídil jsem tomu svůj život a zadarmo. Tehdy jsme stejně klidně bych jezdil je jenom pár věcí, které bych moc peněz nedostávali. Teď už pochybuju, že se mi to podaří. chtěl stihnout, i když se šoférem, sednout si na Chěl bych si najmout limuzínu dolů do New Jersey, kde jsem zadní sedadlo a jet se podívat New Orleans, Louisiana kde se zažil tolik úspěchů. Pak až do můj otec, a nakonec do před všemi těmi lety narodil holku, se kterou jsem kdysi Houston, Texas podívat se na asi není. chodil. Ona už tam ale stejně

*Je skoro poledne a my pořád postáváme před garáží. Jak si podáváme ruku na rozloučenou, kývne Gig hlavou směrem, kde stojí můj Nissan minivan.*

Vidím, že máš přední náhon. Lidi říkají, že to je dobré ve sněhu a tak, ale jenom proto, že dneska už nikdo neumí jezdit s opravdovým autem.

**Díky Gig, jsem rád, že jsme se sešli a mohli si pokecat. Už tě ale nebudu zdržovat, protože mám dojem, že jsi někam chtěl jít.**

Nah, už jsem zapoměl kam to bylo, protože jsi mě přivedl ke vzpomínkám na závodění…