

*Roman Klemm is one of the true motorsport fans and his love for it even led him on a 20-year racing career fueled by pure passion alone. During that time he also managed to write three auto racing themed books and set himself up as a journalist. Here, in his own words, is his story with motorsports.*

### **As a fan.**

R.K. I was born in 1966 and my really deep interest in Formula 1 and the other categories started in 1975...when I was about eight years old. What could I do back then? Not much, my parents never were fans of this sport. So, mainly I was resigned to reading all the available material and collecting cut-out pictures from the magazines and newspapers...and glue them into my albums (I still have them of course). Formula 1 was almost non-present on TV back then. In all, they would broadcast four or five races a year, and so all the drivers and other individuals, circuits, and cars seemed to me like something unreal, like something from another planet. Later we moved to Southern Germany, where we could receive Austrian TV, which showed all the races...so from the early 1980s on I could watch the entire seasons. The 1983 was the first time I have visited a Grand Prix. It was the Austrian GP on the mighty Österreichring. Everything was so much easier back then, we just climbed over the fence to get closer to the cars, and I really spent the entire Grand Prix standing about five meters from the track, divided only by the guardrail. Alain Prost won back then ahead of Nelson Piquet and René Arnoux, and after the race I just walked along the straight into the pit and paddock area! It was like a dream come true! I have reached this unreal world...this 'Planet of Eden'. So I was finally able to take my own pictures and made a resolution to visit at least three or four GPs every year from then on. Over the past 30 years, I have attended well over 100 Grands Prix...but remember, I was always interested in getting involved with the whole story. Not just Formula 1, but the entire palette of motorsport, starting with Formula Ford.

Of course, I achieved more freedom once I have obtained a driving license and bought my own car. From 1985 on, I kept dreaming about one day visiting all the races without exceptions. The only problems were finances and my parents, who remained in stark opposition to this interest of mine, and truth be told, we still do not talk about it even today! I have visited all the events I could reach here within Central Europe...Formula 1, F-3000, Formula 3, SportsCars, and so on. And my photo archives kept on growing and growing. It has always been a special feat to get to the pits and paddock without the essential passes, but I did succeed most of the time. Along the way I came to know some great personalities, Jabby Crombac or Mike Thackwell among them. Yet, as the time went on and Formula 1 became more and more isolated from the ordinary fans, it became ever harder to remain within this shrinking circle. So I had to look for other possibilities to stay in, because to witness a race only from the spectator's side of the fence would not satisfy my interest anymore.



## **As a racer.**

As I am deeply interested in motorsports, I understood all along what would it take to start a racing career. And once my mind was made up, I knew my best opportunity had to be in Formula Ford. Obviously, my main obstacles always were lack of money and lack of technical support. I come from a normal middle class family, and therefore I did not have the necessary millions. The next sad obstacle was the fact that my parents were firmly against my active involvement in this sport – they feared I could hurt or even kill myself. So I had to roll-up my sleeves and work for my own money to acquire a racing car...a well used Lola T642E. For that reason I have started racing relatively late...in 1988 at 21 years of age. By strange coincidence, my first race start came in the final race of the German Formula Ford Championship at the Salzburgring, which was won by certain Michael Schumacher. Yes, our careers have started together...in the same season but with different outcomes. I still clearly remember the moment when I negotiated the Nocksteinkehre hairpin at my absolute limit in the rain, while Michael passed me on the outside with such ease and speed that I was immediately relieved of any illusions that I might have entertained before. That race was very important for Michael by the way, because one of the attending Formula 3 team owners, Herr Wilhelm Weber, watched him win by an enormous 18 seconds margin and offered his management services right then and there. Which automatically meant progress into Formula 3, and via SportsCar eventually to Formula 1, where Schumacher went on to become one of the greatest of all time. As for me...I finished dead last and can still be found in Formula Ford today. Yet, although I immediately realized that I would need to rely on my heart more so than on my talents, I definitely was not about to quit. I tried my luck again and again in the German Championship, but the equipment I could afford was simply too weak...so there were no big results. Finally in 1996 I was able to buy a newer car, the Vector MG93. Sure, it was not able to challenge the fastest in Germany, but later I could celebrate some nice results in Austrian and Swiss Championships. My best are three wins on my favorite circuit, the Salzburgring in 2001 and 2002. Twice I have finished 4th overall in the SportsCarChallenge Series, and last year I was 3rd in the Austrian Formula Ford Championship. I need to finance all my racing from my own pockets, and wife Věra and son Romi (who at one point tried his hand at Go-Karts) always represented my entire support base. Still, I was fortunate enough to race against some very interesting and famous drivers over the past 20 years. Besides Schumacher there were Takuma Satō, Zsolt Baumgartner, Tomáš Enge, Adrian Sutil, and Romain Grosjean...to name just those who made it to Formula 1.

## **As a journalist.**

With the time passing by, I realized that my knowledge of this sport had really grown substantially. Another thing that I began to suspect was the fact that some of the so-called experts among the journalists and TV people were just pretenders, who had no clear idea of what was going on. I wanted to get in and do it better. And I believed I could do that, because motorsport was not my job, but my passion.

Sadly, the start of my journalistic career had a lot to do with the passing of one of those I have admired the most: Ken Tyrrell, founder of Team Tyrrell who led Jackie Stewart to three World Driver Championships. I was racing at the Most Autodrome in the Czech Republic in the summer of 2001 and there was an F-3000 race on TV. So during the break I went to the Media-Centre to watch it. Sitting next to me was a guy who was fervently writing some notes, and I asked him, what he was doing. He answered that he was writing a report about that race. I was quite baffled, because I always thought that journalists wrote only about races they have actually attended, and not about TV broadcasts. But he was OK and we ended up with me dictating him what was happening onscreen and he trustingly wrote only my words. We kept in touch and I must have sufficiently impressed him with my knowledge, because one day he rung me up and said that Ken Tyrrell was dead and they urgently needed an obituary for the internet pages...so can I do it right away? Well, I did it and it was a success. Since then, I am writing about Formula 1 history as well as current racing in Europe and North America. But I always wanted to break into the print media, and my first chance came with the Auto-Tip magazine, who actually have contacted me for a permission to publish some of my on-line articles! In 2003 even a book publisher approached me about cooperation and at the end of the year my first Czech language book (The Personalities and Events of Formula 1 History) was born. It was reasonably successful and another book followed in 2005 (Before the Gates of Formula 1 - The Complete History of F-3000). My third and last book (Autodromes) describes various circuits I have visited over the years, and my 2005 season review was also published. When the Czech edition of the F1 Racing magazine was restructured in 2003, they needed somebody for the historic section and called me. Until it went out of print several years ago, I was writing historic pieces, GP2 reports, and sometimes even Formula 1 related articles for them. I visit about 3-4 Grands Prix every year, plus another roughly ten other events like Formula 3, SportsCars, Touring Cars, historic meetings, and so forth. Motorsport was and still is something very special to me and every time I enter a circuit I have got this certain feeling in my stomach that tells me that now I am in a special place. I try to pass on this feeling to my son Romi as well. I take him on my journeys whenever possible. So far he attended his first Grand Prix back in 2002, still equipped with nappies, and many races with me since then. He is quite a little expert himself by now and places like Salzburgring, Hockenheimring, Monaco, Imola, Monza, or Budapest are not at all foreign to him.

## Grand Finale.

I work for a large company producing illumination systems and equipment, called Siteco. As one of the bidders for the order to light-up the Singapore Grand Prix circuit, we have invited the race organizers, together with some TV people and electronic suppliers from around Formula 1, to demonstrate our concept. This 'Mini Singapore Grand Prix' was a great success for myself. Just as I decided to hang-up my racing helmet, this presented me with an opportunity to drive my Formula Ford car around the temporary course in front of such important audience. And just maybe it made me the first non-oval racing driver who could have offered the Formula 1 guys some tips on what it was like to drive at night. Too bad we did not win the contract, though.



*Roman continues to freelance as a journalist and published articles in several countries, including such polar opposites of motorsport history as Italy and China. Lower categories (GP2, GP3, Formula 3, and others) and historic meetings have become his specialty. This less stressful environment allows him to get closer to many personalities of motorsport. He cherishes these encounters above all others...here is an example.*

Arturo Merzario always was a hero of mine, because he drove for Ferrari, then raced his own cars and did everything in between...but above all saved Niki Lauda's life in hellishly dire circumstances. But I never had much luck in being able to meet him in person. My chance finally came at the 2012 Monaco Historique, where Merzario drove an interesting ex-Nuvolari Alfa Romeo 8C-35 for the Monaco restoration firm Grifo Group. As soon as he entered the paddock, I besieged him for a short interview. He speaks neither German nor English and my Italian is very marginal at best, but fortunately a lady from Grifo Group offered to translate. Soon it was time for him to do some driving. The car was completely restored and yet untested. Merzario sat behind the wheel and took off along the pitlane to join the practice. As he went by, I have noticed that it was leaking some fluid, so I run after him. When he had to stop in the line of cars waiting for permission to leave the pits, I was able to catch up and show him the problem. We immediately realized that it was water, so he shut the engine off, contemplating the situation. The green light came on and the Alfa Romeo was partially blocking the way. Merzario tried to start the car again, but the machine refused to cooperate. I tried to give him a push start, which proved too much for one man to do. Fortunately, few others came to help me and we pushed the car along the entire length of the pitlane twice, but still without success! Finally, a contingent of his mechanics reached us, added more water and together we were able to finally get the engine going again. But it was clear that the car would not last, and indeed Merzario was able to complete only a single lap before parking it for good. I spent much of the rest of the day with the people from Grifo Group and they even gave me an invitation to their Nuvolari Event organized by the Club Monaco Classic & Sport Cars the following September.

## Present day

Currently, I write articles primarily for the Chinese F1 Express, and German Powerslide (*recently re-named to Automobilsport*), as well as for various internet publications based in several different countries. I also did English translation of the Robert Weber book about the history of Kremer Porsche, and provided photographs for an upcoming book by Rainer Braun. And it also seems that my newest book *Giants of Formula 1* will finally find its way from my drawer into the printing room as well.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

*Roman Klemm je jedním z ryzích fanoušků motoristického sportu a jeho láska k tomuto odvětví ho dokonce přivedla až ke dvacetileté kariéře automobilového závodníka, kterou pohánělo čisté nadšení. Během té doby zároveň stihl napsat tři knihy ze závodního prostředí a odstartoval i na dráhu žurnalisty. Zde vlastními slovy popisuje svoje toulky motorsportem sepsané v roce 2008.*



### Jako fanoušek.

R.K. Narodil jsem se v roce 1966 a můj zájem o Formuli 1 a jiné kategorie začal v osmi letech roku 1975. Co se tehdy dalo podnikat? Nic moc, rodiče se o tento druh sportu nikdy nezajímali, takže mi nezbývalo, než se zabývat čtením dostupných článků a vystřihováním obrázků z různých časopisů. Ty jsem si pak lepil do sešitů (které mám pochopitelně schované dodnes). V televizi se Formule 1 objevovala jenom sporadicky, tak 4-5 závodů ročně. Tím pádem na mě všichni

piloti a jiné osobnosti, auta a okruhy, působily jako něco neskutečného jakoby z jiné planety. Později jsme se s rodiči přestěhovali na jih Německa, kde se dala chytnout rakouská televize, která přenášela všechny závody Formule 1...takže od počátku osmdesátých let jsem měl možnost sledovat kompletní sezóny. Svou první Grand Prix jsem navštívil v roce 1983. Byla to velká cena Rakouska na legendárním okruhu Österreichring. Tehdy ještě bylo všechno mnohem jednodušší, prostě jsme přešli přes plot abychom na auta viděli pěkně z blízka...a opravdu jsem celý závod strávil nějakých pět metrů od trati, oddělené jenom svodidlem. Vyhrál Alain Prost, za kterým dojeli Nelson Piquet a René Arnoux a já jsem po závodě prostě šel podél trati, až jsem došel až do prostoru boxů a ocitnul se přímo v areálu paddock! Bylo to jako splněný sen. Vstoupil jsem do toho neskutečného světa na rajské planetě. Konečně jsem si mohl pořídít pár vlastních fotek a od té doby jsem si dal za úkol navštívit alespoň tři nebo čtyři závody ročně. Během 30 let, které od té doby uplynuly jsem se osobně zúčastnil hodně přes sto velkých cen...ale mým cílem vždycky bylo seznámit se s kompletní škálou motorsportu od Formule Ford až po Formuli 1.

Když jsem si udělal řidičák a pořídil vlastní vůz, tak se mi samozřejmě naskytly větší možnosti. Od roku 1985 jsem snil o tom, že jednoho dne navštívím všechny závody bez výjimky. V cestě mi ovšem stáli nedostatek peněz a rodiče, kteří neskrývali zásadní nesouhlas s mými zájmy a po pravdě řečeno o tomto tématu nejsme schopni mluvit dodnes! Zatím jsem navštívil všechny dostupné podniky v rámci střední Evropy...Formuli 1, Formuli 3, sportáky, cestáky, a tak dále. Díky tomu se rozrostl i můj fotoarchív. Největší uspokojení jsem vždycky měl z toho, když se mi podařilo proklouznout do depa a paddocku bez příslušných legitimací. Během let jsem se seznámil s řadou zajímavých lidí, mezi které patří Jabby Crombac nebo Mike Thackwell. Jenže jak se Formule 1 začala čím dále více vzdalovat od řadových fanoušků, bylo stále těžší se v tom zmenšujícím se kruhu udržet. Takže jsem musel hledat nové příležitosti jak zůstat uvnitř, protože v té době pro mě už sledování závodů z povzdálí za plotem nebylo dostatečně uspokojující.

### Jako závodník.

Jelikož mě automobilové závody opravdu zajímají, vždycky jsem naprosto přesně věděl, co by to obnášelo začít závodní kariéru. Proto když jsem se k tomu kroku rozhodl, bylo mi jasné, že potřebuju vstoupit do Formule Ford. Mými hlavními překážkami samozřejmě vždycky byl nedostatek peněz a nedostatek technického vybavení. Pocházím z normální pracující rodiny, takže potřebné miliony nebyly k máni. Další neradostnou realitou byl fakt, že rodiče mi aktivní závodění v žádném případě neschvalovali a obávali se, že se můžu těžce zranit nebo dokonce zabít.. Nezbývalo tedy než vyhrnout rukávy a sehnat si vlastní prostředky k pořízení závodního monopostu...kterým byla značně ojetá Lola T642E. Proto jsem taky se závoděním začal poměrně pozdě...v roce 1988 když mi bylo jednadvacet. Zajímavou shodou okolností byl mým prvním startem závěrečný závod německého mistrovství Formule Ford na okruhu Salzburgring, který vyhrál jistý Michael Schumacher. Ano, naše kariéry byly od začátku propojeny...začali jsme v tutéž sezónu, ale se zcela rozdílnými výsledky. Dodnes mám jasné v paměti moment, kdy jsem v dešti na svém absolutním limitu projížděl vlásenkou Nocksteinkehre a Michael mě po vnější straně snadno předjel v takové rychlosti, že mě na místě opustily veškeré iluze, se kterými jsem si do té doby pohrával. Ten závod byl pro Michaela mimochodem velmi důležitý, protože vyhrál o enormních 18 vteřin a jeden z přítomných vlastníků týmu Formule 3, Herr Wilhelm Webber mu na místě nabídnul své manažerské služby. Což automaticky vedlo k angažmá ve Formuli 3 a přes sportovní prototypy až do Formule 1, kde se Schumacher stal jedním z velikánů všech dob. Moje maličkost zatím dojela beznadějně poslední a ve Formuli Ford mě můžete

najít dodnes. Přestože mi velmi rychle došlo, že se v závodění budu muset spoléhat více na srdce než talent, neznamenalo to, že bych se rozhodl s tím praštit. Znovu a znovu jsem pokoušel štěstí v německém šampionátu, ale moje strojevna byla prostě příliš pomalá...a podle toho vypadaly i výsledky. Konečně v roce 1996 jsem se zmožil na koupi novějšího vozu, kterým byl Vector MG93. Jistě, nemohl jsem se v něm srovnávat s těmi nejrychlejšími v Německu, ale časem jsem slavil i občasně úspěchy v rakouském a švýcarském mistrovství. Mými největšími jsou tři vítězství na oblíbeném okruhu Salzburgring v letech 2001 a 2002. Dvakrát jsem byl celkově čtvrtý v sérii SportsCarChallenge a minulý rok jsem se umístil jako třetí v rakouském šampionátu Formule Ford. Všechno jsem byl nucen hradit z vlastní kapsy a manželka Věra a syn Romi (který to jednu dobu zkoušel v motokárách) byli po celou dobu mým jediným zázemím. Přesto jsem během těch 20 let měl štěstí závodit proti několika zajímavým a slavným pilotům. Kromě Schumachera to byli i Takuma Satō, Zsolt Baumgartner, Tomáš Enge, Adrian Sutil, a Romain Grosjean...abych vyjmenoval jenom ty, kteří se dostali do Formule 1.

### Jako novinář.

Jak pomalu ubíhal čas, uvědomil jsem si, že se moje znalosti o motoristickém sportu opravdu značně rozšířily. Zároveň jsem začal mít podezření, že někteří z těch tak zvaných znalců v řadách novinářů a televizních reportérů jsou pouhými laiky, kteří své znalosti spíše předstírají, aniž by opravdu rozuměli tomu o co jde. Chtěl jsem tedy zakročit a dělat to pořádně. Byl jsem si jistý, že to zvládnou, protože motoristický sport pro mě nebyl jenom obyčejným zaměstnáním, ale byla to moje vášeň.

Je škoda, že moje novinářská kariéra byla zahájena odchodem jednoho z těch, kterých jsem si vážil nejvíce: Ken Tyrrell, majitel stále Tyrrell, který přivedl Jackieho Stewarta ke třem titulům mistra světa. V roce 2001 jsem závodil na mosteckém autodromu a v mediálním centru dávala televize závod F-3000. Během přestávky jsem tam zašel se podívat a všimnul jsem si jednoho maníka, který si něco pilně zapisoval, proto jsem se ho zeptal, o co jde. Odpověděl, že píše reportáž z toho závodu, což mě docela zarazilo, protože jsem si do té doby myslel, že reportéři píšou pouze o závodech, které osobně navštívili a ne o televizních přenosech. Přesto jsme se trochu sblížili a nakonec jsem mu dění na obrazovce diktoval a on si moje slova důvěryhodně zapisoval. Zůstali jsme nadále v kontaktu a moje znalosti mu zřejmě dostatečně zaimponovaly, protože mi jednoho dne zavolaal s tím, že zemřel Ken Tyrrell a oni nutně potřebují nějaký vzpomínkový článek pro internetové vydání...takže jestli to můžu hned napsat? Napsal jsem a dopadlo to dobře. Od té doby píšu o historii Formule 1 i o současných závodech v Evropě a severní Americe. Mým cílem ale vždycky bylo proniknout do tisku a první příležitost jsem dostal od časopisu Auto-Tip, který mě sám kontaktoval s žádostí o



povolení vytisknout některé z mých internetových článků! V roce 2003 mě dokonce s návrhem spolupráce zkontaktovalo jedno knižní nakladatelství...a tak se zrodila moje první kniha (Osobnosti a události z historie Formule 1). Byl z toho slušný úspěch a proto v roce 2005 následovala další publikace (Před brahami Formule 1 – Kompletní historie F-3000). Moje třetí a zatím poslední kniha (Autodromy) popisuje různé závodní dráhy, které jsem měl možnost navštívit a do tisku se dostala i moje rekapitulace závodní sezony 2005. Když v roce 2003 došlo k obnově českého vydání magazínu F1 Racing a potřebovali někoho pro historickou sekci, vzpoměli si na mě. Do doby jeho zániku jsem pro ně psal nejen historické články, ale i reportáže závodů GP2 a občas také nějaké události ze současné Formule 1. Každoročně navštěvuji 3-4 velké ceny, plus dalších možná deset podniků typu Formule 3, sportovní a cestovní prototypy, a historická setkání veteránů. Motoristický sport pro mě zůstává něčím vyjímečným a pokaždé, když dorazím na jakýkoli okruh, mám kolem žaludku specifický pocit, který mi napovídá, že jsem se dostal na speciální místo. Snažím se ten pocit přenést i na Romiho a pokud je to možné, беру ho s sebou na cesty. Zatím navštívil svou první Grand Prix v roce 2002, když byl ještě v plenkách a řadu dalších závodů od té doby. Vyrůstá z něho malý expert a místa jako Salzburgring, Hockenheimring, Monaco, Monza, nebo Budapest mu nejsou nijak neznámá.

### **Velkolepý závěr.**

Jsem zaměstnán v podniku Siteco, který dodává osvětlovací systémy a zařízení. Naše firma byla jedna z těch, které se ucházely o zakázku osvětlení okruhu Grand Prix v Singapuru. Proto jsme v té době pozvali zástupce pořadatelů závodu, společně s lidmi od televize a dalšími dodavateli elektroniky ze světa Formule 1, abychom jim představili náš koncept. Tato 'Mini Singapore Grand Prix' byla pro mě velkým úspěchem. Právě v době, kdy jsem se už rozhodl pověsit závodní helmu na hřebík, se mi dostalo příležitosti prohnat svou Formulí Ford po vytyčené trase před tak důležitým obecenstvím. A dost možná jsem tak byl prvním neoválovým závodníkem, který by hochům z Formule 1 mohl o jízdě za umělého osvětlení něco poradit. Škoda jenom, že jsme nevyhráli v tom výběrovém řízení...

*Roman se nadále věnuje nezávislému novinářství a jeho články vyšly v několika různých zemích, mezi které patří i takové protipóly historie motorismu jako jsou Itálie a Čína. Jeho specialitou se vedle nižších tříd (GP2, GP3, Formule 3 a další) staly historické podniky. Jejich méně vypjaté prostředí dovoluje dostat se blíže k mnoha osobnostem motoristického sportu. Takových zážitků si Roman váží nadevše ostatní...tady je jeden příklad.*

Arturo Merzario pro mě vždycky byl hrdinou. Jezdil za Ferrari, potom závodil s vozem vlastní konstrukce a mezitím dělal všechno ostatní...ale především v pekelně nouzových podmínkách zachránil život Niki Laudovi. Dlouho jsem ale neměl štěstí na něho kápnout osobně. Až se mi konečně naskytla šance při Monaco Historique v roce 2012, kde jel za tým monackého restaurátora Grifo Group, na opravdu zvláštním monstrem Alfa Romeo 8C-35, se kterým jezdil i Tazio Nuvolari. Jakmile se objevil v paddocku, hned jsem se na něj vrhnul a udělal alespoň krátké interview. On neumí německy ani anglicky a moje italština je přinejlepším mizerná, ale naštěstí byla jedna paní od Grifo Group ochotná překládat. Po chvíli musel odejít a věnovat se jízdám. Auto bylo čerstvě po generálce a ještě ho ani nevyzkoušeli. Když začala tréninková jízda, sedl za volant a rozjel se do boxové uličky. Jak projížděl kolem mě, všimnul jsem si, že z toho teče nějaká kapalina, tak jsem se za ním rozběhl a dostihnul jsem ho, když zastavil v řadě aut, která čekala na povolení k výjezdu na trať. Mrkli jsme na to pořádně a bylo hned zřejmé, že to je voda. Merzario pro jistotu zhasnul motor ale vtom naskočila zelená a auta měla volný výjezd. Alfa Romeo částečně blokovala cestu a když se jí snažil znovu nastartovat, samozřejmě nechtěla naskočit. Začal jsem ho roztlačovat, ale pro jednoho člověka to bylo příliš. Naštěstí se přidali další tři nebo čtyři chlapi a dvakrát jsme ho tlačili po celé boxové uličce, pořád bez úspěchu! Teprve pak nás dohnali i jeho mechanici, dolili vodu a znovu jsme začali roztlačovat, až to konečně chytlo. Bylo ale jasné, že to auto nemůže dlouho vydržet a opravdu to dopadlo tak, že Merzario byl schopen ujet jenom jedno kolo a musel ho nadobro odstavit. S lidmi od Grifo Group jsem si pak ještě dlouho povídal a dokonce mi dali pozvánku na jejich Nuvolari Event, který v září pořádá Club Monaco Classic & Sports Cars.

### **Současnost**

V současné době píšu články především pro čínský F1 Express a německý Powerslide (*nedávno přejmenovaný na Automobilsport*), plus pro rozličné internetové publikace vycházející v několika různých zemích. Dělal jsem také anglický překlad knihy Roberta Webera o historii Kremer Porsche, a fotodokumentaci k připravované knize Rainera Brauna. A vypadá to, že moje kniha Velikáni Formule 1 si taky konečně najde cestu z mého šuplíku až do tiskárny.