

During his career, the blond Irishman David Kennedy failed to qualify for a single Championship Grand Prix, yet many remember him to be firmly associated with the world of Formula 1. The talented youngster was simply one of those who did bet on the wrong horse at a bad time. For Kennedy, such stroke of destiny came in form of a move to unravelling team Shadow in 1980. Still, the 62-year old from Sligo became a personality that can look back at a number of sporting and business achievements in the field of motorsports. Today, Kennedy owns racing organizations in Europe and Asia. He talked to Roman Klemm in Monza.

R.K. After proving your talent in the European Formula 3, you have entered the 1980 season as factory driver for team Shadow in Formula 1. The only reward were seven straight unsuccessful qualifying sessions, before the team finally folded and disappeared. Do you regret that move, and how frustrating was it for a young driver like yourself?

D.K. Yes, the circumstances of my entry to Formula 1 could have hardly been worse...but why regret it? The situation was not much different from today...if you had any chance to break into Formula 1, you just grabbed it. And that was precisely as it happened for me. My only chance to sit in F-1 cockpit at that time. The mood within the team was dreadful, it still belonged to its founder Don Nichols, who was wasting a lot of time and energy on endless bickering about the ownership issues. Later Teddy Yip finally took it over. I started the season with my good friend Stefan Johansson in the other car and most of the time was quicker than him. After Brazil, Geoff Lees replaced Stefan, but it did not change a thing. In late June, the team ceased operations after the French Grand Prix, and I was out of drive.

Let's step back several years, to the very beginning. Is it true that together with a friend, you went digging for gold in order to finance your racing?

Of course...and that friend was none other than Derek Daly! Someone told us that there is money to be made in precious metals mining in Alaska and Australia. We could not decide which way to go, so we flipped a coin...I am not kidding you! And Australia it was. We shed sweat and blood there for six months, but it was worth it. When we came home, each of us bought brand new Formula Ford. I then dominated the British Championship (*winning the 1976 title*) while Derek won the prestigious Formula Ford Festival. Formula Ford back then wasn't a joke with 16 cars on the grid, as many junior categories are today. We had weekends with 60 hungry guys registered to race. There was qualifying, several heats, and the final race. Any youngster who wanted to succeed really needed to want it bad, much more than most kids today. And I wanted it bad. When I sat in my Shadow on the grid in Spain, and Derek was few rows in front of me in a Tyrrell, it made me remember those days in Australia. In a way, it was amazing how far did a couple of kids from Formula Ford made it. That was the race I qualified for, but Balestre and the FIA declared it illegal afterwards...

The natural progression from Formula Ford led to Formula 3, yet at the time you made surprising decision to enter the European Championship instead of the British series.

Yes, all my rivals from Formula Ford were drawn to the British F-3. I took my own path and went to Europe. I thought that it would be better for longer term to learn the European tracks.

You journeyed around the continent in a rebuilt bus that contained within it the slightly exotic Argo F-3 car. How did it go?

In Formula Ford, I could do it on my own and my only companion was my girlfriend. But it did not work that way in Formula 3. I began the season with March, but the team I was driving for went bankrupt and I had to look around for something else. I took a chance with then new Argo JM1 from Anglia Cars, because their owner Jo Marguart offered me a good deal. They needed to promote their car, so in a way I was something of a factory driver. Four people traveled with me to every race (Marguart was one of them) and the season cost me around 30000 pounds.

From the beginning, you were supported by a firm called Group Waterworks. What kind of company was it?

It was an outfit that manufactured and installed water supply lines in Ireland. The company was owned by a friend.

How did you do in Formula 3?

At that time (1978) it was extremely difficult to win there. We had aces like Alain Prost, Nelson Piquet, or Piercarlo Ghinzani, although the exceptional quality of that field did not become obvious until later on. I had four fastest race laps and two 2nd place finishes. That made me think that I was as fast as any of them. I had the speed but the car was unbalanced, because Marguart used transmissions that were much too heavy.

Immediately after that you switched to the British Formula 1 Championship (*Aurora Series*) with the help of certain Hong Kong businessman by the name of Teddy Yip. How did the two of you meet?

Thanks to Sid Taylor, who was looking after the sporting side of Theodore organization. He also came from Ireland and believed in my ability as racecar driver.

In 1979, you became Aurora vice-Champion behind Rupert Keegan.

We had a very good car, Posthletwaite-designed Wolf WR4. Great single-seater for drifting through turns with steering wheel at opposite lock. I had a wonderful time and it was good experience as well. I won my very first race (*in late 1978*) against the likes of Tony Trimmer, Guy Edwards and Emilio de Villota. Over the winter we went to Australia, where they held something like mini Tasman Cup (*Rothmans International Series*). I won in Surfers Paradise... lovely. I have beautiful memories from those times. Desiré Wilson drove the same car in the Aurora Series. She was very good...perhaps the best lady racer ever.



Then came that forgettable episode with the Formula 1 World Championship, and after that you never drove in single-seaters again. Your driving career continued in SportsCar.

I got an offer from Mazda to be their No.1 factory driver. But I was more than a driver. I was their de facto director of European operations. The cars were built in Japan, but all the team and crew members were stationed in England. We were fairly small group and I was able to get Nigel Stroud, who designed the Can-Am Porsche. I continued with Mazda into the 1990s and the culmination of our work came at 1991 Le Mans. At that time I still was the No.1 at Mazdaspeed, but it was our second car with Herbert, Weidler, and Gachot that won the race. The car I co-drove with Stefan Johansson and Mauricio Sandro-Sala came home in 6th.

How about your business interests besides racing?

Of course. I have founded the global brand GPRacewear, for example, and sold it few years ago. I also did some driver management, my clients included Richard Lyons or Ralph Firman. Thanks to my good connections in Japan, I was able to place them in solid positions for local championships over there. Plus, I still maintain regular newspaper column and also work for TV.

These days you work with Teddy Jr., the son of your former benefactor Teddy Yip.

I have known Teddy Jr. since he was a baby. I have always had the best of relationships with the Yip family and now with Teddy's widow Beverly Clark-Yip. Me and Junior got together for the A1 Cup of Motorsport, where we ran Team Ireland during 2008-2009. Our driver was Adam Carroll and we've had very good results (*Team Ireland won the Championship*). Based on that, Teddy Jr. figured that motorsport is easy and since then we are in it together.

Your team Status fields cars in GP2 and GP3.

Not just there! Under the name Theodore Racing we participate in several other series in China, Macau, and elsewhere in Asia. For now, Teddy Jr. remains reluctant to resurrect this name on the international scene.

For now? Does that mean that we could soon see the phenomenon of Theodore Racing back in Europe?

We are thinking about it. But for now we will remain Status.

What are your plans for 2016?

Definitely GP2, where we have only just established ourselves. But we may give up GP3.

To summarize...what was your saddest experience in lifetime of racing?

Without doubt the death of Juanito Campos, my teammate at Argo-F3. He came from Argentina and during testing at Silverstone hit the guardrail head-on at high speed. His neck was broken instantly and it was terribly difficult for me to deal with that.

And what are you most proud of?

First of all, the fact that my legs are still firmly attached to my arse. From the sporting side, the days in Formula Ford when I showed everybody that I was the best. And my three class victories at Le Mans.



PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

Plavovlasý Ir David Kennedy se sice nikdy nedokázal kvalifikovat do mistrovské velké ceny, pro mnohé pamětníky je ovšem se světem Formule 1 pevně spojen. Talentovaný mladík byl prostě jedním z těch, kteří v nepravý čas vsadili na špatného koně. Tím osudným krokem byl v Kennedyho případě bezesporu přestup do skomírajícího týmu Shadow v roce 1980. 62letý rodák ze Sliga se ale přesto na parketu automobilového sportu prosadil jako osobnost, která se může ohlédnout po nejednom sportovním a obchodním úspěchu. Kennedy dnes vlastní týmy v Evropě i v Asii, a v Monze poskytl Romanu Klemmovi následující rozhovor.

R.K. Coby slibný závodník, který svůj talent potvrdil v Evropském mistrovství Formule 3, jsi do sezony 1980 nastoupil jako tovární pilot stáje Shadow F-1. Výsledkem Tvého snažení ovšem bylo jen sedm nevydařených pokusů o kvalifikaci za sebou, než se tým definitivně rozpadl a zanikl. Lituješ toho a jak frustrující byla tato zkušenost pro mladého sportovce?

D.K. Ano, nastoupil jsem do Formule 1 za okolností, které snad nemohly být horší...ale čeho litovat? Situace ohledně Formule 1 byla podobná, jako dnes...pokud se objevila možnost postoupit, tak jsi se na to vrhnul. A přesně tak to tehdy bylo v mém případě. Byla to má jediná šance posadit se do kokpitu v F-1. Situace v týmu ale byla špatná. Začátkem roku Shadow pořád ještě patřil jeho zakladateli Donu Nicholsovi. Ten ale ztrácel čas a energii nekonečnými tahanicemi ohledně vlastnictví týmu. Teprve později stáj převzal Teddy Yip. Sezónu jsme začali s mým dobrým přítelem Stefanem Johanssonem a dokázal jsem být zpravidla rychlejší než on. Po Brazílii Stefana nahradil Geoff Lees, na situaci to ale nic nezměnilo. Koncem června, po velké ceně Francie, přestal tým Shadow existovat a já byl bez kokpitu.

Vrat'eme se ale o několik let zpět, do dob Tvých začátků. Je to pravda, že jste společně s kamarádem přes zimu hledali zlato, aby jste mohli financovat svůj sport?

Jistěže ano...a tím kamarádem nebyl nikdo jiný, než Derek Daly! Dostali jsme takový tip, že se těžbou cenných kovů dá na Aljašce, nebo v Austrálii dobře vydělat. Nemohli jsme se dohodnout, kde to zkusíme, tak jsme si hodili mincí...opravdu to tak bylo! No a vyšla nám Austrálie. Makali jsme tam šest měsíců a opravdu se to vyplatilo. Když jsme se vrátili domů, tak si každý z nás koupil nový monopost Formule Ford. Já jsem pak zcela ovládl národní britské mistrovství (ziskem titulu v roce 1976) a Derek vyhrál prestižní Festival Formule Ford. A Formule Ford, to tehdy nebyla legrace se šestnácti auty na startu, jak to bývá v juniorských třídách dnes. Do každého podniku se tehdy přihlásilo kolem šedesáti hladových maniků. Jela se kvalifikace, pak rozjezdy a finále. K tomu aby uspěl musel každý mladý jezdec tehdy mít trochu jinou dravost, než jakou mají mnozí chlapi dnes. A já ji měl! Na naši společnou dobu v Austrálii jsem si musel bezděčně vzpomenout na startu velké ceny Španělska 1980. Já seděl v mém Shadow a Derek pár řad přede mnou v Tyrrellu. Říkal jsem si tehdy že je až s podivem, kam to tihle dva chlapi z Formule Ford dotáhli! To byl závod, do kterého jsem se kvalifikoval, jenže Balestre a FIA ho potom prohásili za nelegální...

Z Formule Ford vedl přirozený postup do Formule 3, přičemž jsi se překvapivě rozhodl pro účast v evropském šampionátu a ne v britském.

Ano, všechny mé soupeře z Formule Ford to táhlo do britského mistrovství F-3. Já šel jinou cestou a dal přednost Evropě. Snažil jsem se totiž dívat trochu dál dopředu a myslel jsem si, že bude dobré, seznámit se s evropskými okruhy.

S přestavěným autobusem, který ve svých útrokách skrýval poněkud exotický monopost Argo F-3, jsi tedy kočoval po celém kontinentu. Jaké to bylo?

Ve Formuli Ford jsem si ještě vystačil sám a na závody mě doprovázela jen má přítelkyně. To ve Formuli 3 nešlo. Sezону jsem vlastně začal s vozem March, tým za který jsem startoval ale zbankrotoval a musel jsem se tedy poohlédnout jinde. Vsadil jsem tehdy na nový Argo JM1 firmy Anglia Cars, protože se mi s jejím vlastníkem Jo Marquartem podařilo domluvit výhodné podmínky. Chtěli své auto propagovat a já se tak stal v jistém smyslu továrním jezdcem. Na závody jsem sebou musel brát čtyři lidi (jedním z nich byl Marquart) a sezona mě stála kolem 30000 liber.

Od Tvých začátků Tě podporoval podnik jménem Group Waterworks. Co to bylo za firmu?

Byl to podnik, který se v Irsku zabýval konstrukcí a instalací vodovodů a všeho kolem, co k tomu patří. Vlastnil ho přítel.

Jak se Ti ve Formuli 3 vedlo sportovně?

Tehdy (roku 1978) bylo v Evropě strašně těžké vyhrát. Jezdila tam esa jako Alain Prost, Nelson Piquet a Piercarlo Ghinzani, i když se ta nebývalá kvalita tehdejšího pole potvrdila až později. Podařilo se mi ale čtyřikrát zajet nejrychlejší kolo závodu a dvakrát dojet na druhém místě. Byl jsem proto přesvědčen, že jsem stejně dobrý, jako kterýkoli z nich. Rychlost jsem měl, jenom moje auto trpělo špatným vyvážením, protože Marquart použil příliš těžké převodovky.



Hned poté následoval Tvůj postup do britského šampionátu Formule 1 (Aurora Series) s podporou známého podnikatele z Hong Kong, Teddyho Yipa. Jak jsi se k němu dostal?

Bylo to díky Sidu Taylorovi, který tehdy vedl sportovní stránku organizace Theodore. Sid byl také z Irsku a byl o mých kvalitách závodního jezdce přesvědčen.

V roce 1979 jsi se v Auroře stal za Rupertem Keeganem vicemistrem...

Měli jsme výborné auto, Posthletwaiteův Wolf WR4. Byl to fantastický monopost, se kterým se dalo krásně driftovat zatáčkami s volantem v protizáběru. Byl to pro mě krásný čas a zároveň dobrá zkušenost. Vyhrál jsem hned svůj první závod (*na konci roku 1978*) i když jsem tam narazil na esa jako Tony Trimmer, Guy Edwards nebo Emilio de Villota. V zimě jsme pak startovali v Austrálii, kde pořádali něco jako malý tasmánský pohár (*Rothmans International Series*). Vyhrál jsem v Surfers Paradise...krása. Rád na ten čas vzpomínám. Se stejným autem jezdila Aurora i Desiré Wilsonová. Byla výborná...možná nejlepší závodnice vůbec.

Následovala ona neblahá zkušenost v mistrovství světa Formule 1, po které jsi se do monopostů již nevrátil. Tvá kariéra pokračovala v sektoru sportovních vozů.

Dostal jsem nabídku od Mazdy a stal jsem se jejich továrním pilotem číslo jedna. Nebyl jsem ale jen jejich jezdcem. De facto jsem organizoval jejich tým a program v Evropě. Auta sice stavěli v Japonsku, mužstvo, které je nasazovalo ale bylo doma v Anglii. Byli jsme opravdu jen malá skupinka a podařilo se mi získat konstruktéra Nigela Strouda, který nakreslil Porsche pro Can-Am. S Mazdou jsem zůstal až do devadesátých let a vrcholem mé spolupráce s Japonci bylo naše vítězství v Le Mans roku 1991. Tehdy jsem byl pořád ještě u Mazdaspeed jezdcem číslo 1, závod ale vyhrál náš druhý vůz s Herbertem, Weidlerem a Gachotem. Já dojel se Stefanem Johanssonem a Mauricio Sandro-Salem šestý.

Měl jsi a máš vedle samotného závodění i jiné obchodní zájmy?

Ovšem. Založil a vlastnil jsem například světoznámou firmu GPRacewear, kterou jsem před několika lety prodal. Také jsem se zabýval manažerstvím mladých jezdců, ke kterým patřili například Richard Lyons a Ralph Firman. Díky mým dobrým konekcím v Japonsku jsem jim mohl zajistit dobrá místa v tamních šampionátech. Mimo toho mám dodnes vlastní sloupek v motoristických novinách a pracuji i pro televizi.

Blížíme se tedy k současnosti, kdy spolupracuješ se synem svého bývalého mecenáše Teddy Yipa, Teddy juniorem.

Teddyho juniora znám již od jeho narození. S rodinou Yip a Teddyho vdovou Beverly Clark-Yip jsem vždycky udržoval ty nejlepší vztahy. S mladším Teddym jsme se dali dohromady v šampionátu A1 Cup of Motorsport, kde jsme v letech 2008-2009 vedli irský národní tým. Náš jezdec byl Adam Carroll a měli jsme výborné výsledky (*Team Ireland mistrovství A1 vyhrál*). Na základě toho Teddy junior usoudil, že motorsport je snadný a od té doby v tom jedeme spolu.

Váš společný tým Status nasazuje vozy v GP2 a v GP3.

Nejen to! Pod jménem Theodore Racing jsme aktivní i v různých šampionátech v Číně, Macau a jinde v Asii. Teddy junior ovšem zatím toto pojmenování nechtěl vzkřísit i na mezinárodní scéně.

Zatím? Znamená to, že se s pojmem Theodore Racing možná znovu setkáme i v Evropě?

Přemýšlíme o tom. Prozatím ale pojedeme dál pod jménem Status.

Co plánuje Status pro sezonu 2016?

Na každý pád i nadále seriál GP2, do kterého jsme letos teprve postoupili. V GP3 to ale asi vzdáme.

Souhrnem na závěr...co byla Tvá nejsmutnější zkušenost během tolika let v automobilovém sportu?

Jednoznačně smrt Juanito Campose, mého týmového kolegy ze stáje Argo-F3. Byl to mladý Argentinec a při testech v Silverstone vlétel za vysoké rychlosti kolmo do svodidel. Zlomil si vaz a moc se mě to tenkrát dotklo.

A obráceně, na co jsi obzvláště hrdý?

Tak jsem hlavně rád, že jsou mé nohy ještě pořád napevno spojeny s mým zadkem. Ze sportovního hlediska jsem zvláště hrdý na období ve Formuli Ford, kde jsem dokázal, že jsem nejlepší. No a pak na mé tři vítězství ve třídách v Le Mans.