

Roman Klemm: When I was working on my latest 'Hrdinové Formule 1' book (Heroes of Formula 1) some three years ago, covering Clark, Fittipaldi and Mansell, I was lucky to be able to discuss the theme with a number of significant motorsport personalities, who shared their memories and opinions. They included Kurt Ahrens, Daniele Audetto, Derek Bell, Clive Chapman, John Gentry, Jacky Ickx, Klaus Ludwig, Jochen Mass, Jo Ramirez, Nelson Piquet, Hans-Joachim Stuck and others. But to get in touch with one of the main subjects of the book, Emerson Fittipaldi, was more complicated, as he lived between Brazil and the USA. I saw him several times at various events, but just briefly and all I could usually get was an answer to one of my questions. But this has recently changed, because Fittipaldi moved to Northern Italy, and when he was on business in Austria recently, I was able to make an appointment, so I could officially gift him my book. Finally, I could meet my hero and life-long role model face-to-face in a quiet setting...

The meeting would take place in Birgitz, near Innsbruck, and it took an unexpected turn to my benefit. The two-time World Champion and Indy 500 Winner (in his early years notoriously known for his South American lack of punctuality) arrived exactly on time and on top of that, his other engagement did not require as much of his time, as he anticipated. To sum it up, I was able to spend an entire afternoon with the 74-year old champion, starting (and including) lunch! He loved the book (the best yet written about him, if I have to say so myself) despite the Czech text, which could not be more foreign to him. But numerous pictures awoke lot of memories and stories that he shared. There were several topics from his life that I could not reliably include in the book, but now I was prepared to cover those blank areas and it seemed that Fittipaldi actually discussed some of them for the very first time. So, although the book is quite comprehensive, here are some of the points that did not make it in.

R.K. You began to race motorcycles first, correct?



E.F. Yes, but only because I was not old enough to drive cars. But motorcycle racing gave me my life-long lucky number: 77.

Later you were not only one quick youngster, but also rather capable mechanic.

For sure. We have built all our go-karts and small formulas with my brother Wilson. Later I had a company manufacturing racing steering wheels and profits from that paid for our racing. The name of the company was 'Formula 1' and I had trademark for that name for the whole of Brazil! Can you imagine that?

How did you come to your helmet design that is still being used today by your son Emmo and grandsons Pietro and Enzo?

I loved bright red and deep blue, so combination of the two came naturally. In some older photographs the helmet seems to be black-and-red, but the truth is that it always had been dark blue.

Did you feel lost when you moved from Brazil to England, back in 1969?

It wasn't easy. I only knew two people there. But I was not bored, between the races I worked for a Ford engine tuning company, mostly polishing cylinder heads. I did achieve some early success and fortunately that did not go unnoticed by Lotus' Colin Chapman. I visited his widow Hazel just couple of weeks ago, she is well into her nineties by now. But it was like a trip back in time, in the best possible way. The house is exactly the same as it was in 1969, same furniture, same smell, same atmosphere...imagine that! The only thing missing was Colin and I must say that my knees were not as shaky as they were during my first visit back then.

It is well known that your favorite car was Lotus 72 Ford, with which you achieved first GP win and your first world championship title. But can you tell me about its smaller twin Lotus 74 Nova, which was Formula 2 car?

That car indeed looked like a smaller version of Mk.72, but only visually. It was not a good racecar and my first experience with it was not very good either. After few laps around Snetterton I began to smell gas. It was getting worse and after a couple more laps the car simply exploded, right in front of the pits. I swerved it onto the grass in turn 1 and jumped out before the car stopped. The shoulder pads of my overalls were on fire... That was the end of the prototype, it just melted away right there on that grass-field.

Your move from championship winning McLaren to the Brazilian national team Copersucar is now part of motorsport lore, and it wasn't very successful endeavor in the end. Looking back, what would you have done differently?

I would hire the young Adrian Newey sooner and give him more freedom around the design office. Adrian came aboard in 1980 as an assistant to Harvey Postlethwaite, but at the end of the year we lost our main sponsor.

Thinking about that era I remember 1977, when the team tried to simultaneously develop three different cars, but ultimately it backfired.

And that wasn't all! Only few people know that one day Wilson simply announced that we are going to build a six-wheeler as well! He was dead serious and already hired one of Ken Tyrrell's engineers. I really questioned his sanity then, we had enough trouble trying to sort out our four-wheelers, and adding more wheels hardly was a solution.

After a brief break you moved to north America and IndyCar. Did you get any advice about racing on ovals, beforehand?

You may find it surprising, but the biggest stars of them all offered a lot of help, A.J. Foyt and Al Unser. They had absolutely no problem to share their experiences, even with someone who could potentially rival them for results later on. Our sport still is little different in the US, simple as that.

What would you change in today's Formula 1?

That is rather simple...reduce downforce! The wings should only have two layers over smaller area. Then we would see who can really drive. Plus, it would save the teams lot of money in the wind tunnel.

How do you see Bernie Ecclestone's legacy?

Completely positive! Bernie was a giant who had done huge amount of work. Thanks to him, Formula 1 holds such strong position in the world of international sport.

You have seven children, but only the youngest Emmo went racing.

All of them had a chance to try go-karts, but they only enjoyed it for a week and then it went away. I did not push anyone into anything, especially since they clearly lacked enthusiasm. The junior is different. He thinks about racing all the time and is also interested in the history of the sport. Just the other day he told me that McLaren once tested a car with four pedals...I had no idea, of course. He can recognize all the sport road cars just by their sound.



He is now in the Danish F4 series?

Yes, it is the only formula championship that allows 14-year-olds. Must say I am happy with his speed, and I also appreciate the sporting spirit in Denmark, where motorsport roots are still alive. People who race there are those, who towed their cars there on a trailer, and did all the preparations themselves.

And now a look ahead...when will electric vehicles conquer the world?

I think quite soon, perhaps within five years. Denmark already has fully sufficient network of charging stations, and the rest of Europe will follow quickly.

You yourself are involved in development of an interesting sportscar project...

To build a sports GT has always been my dream. The work on this new, carbon-fiber and electric EF1, is actually quite advanced. By the end of the year our Spanish factory should produce 39 models, and all of them have pre-sold already.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Roman Klemm: Když jsem před třemi lety pracoval na mé zatím nejaktuálnější knize 'Hrdinové Formule 1 – Clark, Fittipaldi, Mansell' pomohlo mi při tom prostřednictvím více či méně rozsáhlých rozhovorů mnoho velkých osobností motorsportu. O osobní zážitky a názory se se mnou podělili Kurt Ahrens, Daniele Audetto, Derek Bell, Clive Chapman, John Gentry, Jacky Ickx, Klaus Ludwig, Jochen Mass, Jo Ramirez, Nelson Piquet, Hans-Joachim Stuck a mnoho dalších. Dostat se k jednomu z hlavních hrdinů knihy, Emersonu Fittipaldu, bylo složitější. Žil tehdy hlavně v USA a v Brazílii a tak bylo mých kontaktů s ním jen velmi málo a většinou jsem se musel při dané akci spokojit s odpovědí na jedinou otázku. Této situaci se nedávno dostalo radikální změny. Fittipaldi nyní žije v severní Itálii a když měl koncem června obchodně co dělat v Rakousku, podařilo se mi, zamluvit si trochu času pro prezentaci mé knihy. Konečně jsem mohl stanout svému celoživotnímu hrdinovi a vzoru alespoň na chvíli nerušeně tvář v tvář.

Fittipaldiho návštěva Birgitzu nedaleko Innsbrucku se ovšem vyvinula radikálně v můj prospěch. Dvojnásobný mistr světa F1 a vítěz Indy 500 (za mlada známý pro svou jihoamerickou nedochvilnost) se dostavil naprosto včas a především hlavní akce toho dne zdaleka nezabrala tolik času, jak si myslel. Suma-sumárum, 74letého šampiona jsem měl pro sebe včetně oběda prakticky celé odpoledne. Knížka se mu líbila (jak by ne, vždyť je to to nejlepší, co o něm kdy bylo sepsáno) dlouho v ní listoval a i když nerozuměl češtině, měl k bohatým ilustracím mnoho vpomínek a historek. Některé zajímavé události kolem jeho života mi přišly na mysl až po vydání knihy...tentokrát jsem ale byl připraven, vyplnit i tato bílá místa jeho životopisu a myslím, že si o některých z nich ještě s nikým nepopovídal. Tady je souhrn několika věcí, které se do knížky nedostaly...i když je její náplň skutečně objemná.

R.K. Závodit jsi začínal na motocyklech.

E.F. To ano, ale jen proto, že jsem byl ještě moc mladý pro auta. Při motocyklových závodech jsem ale objevil mé celoživotní šťastné číslo: 77.

Byl jsi nejen rychlý pilot ale i zdatný mladý technik.

Zajisté. Motokáry a později formulky jsme si stavěli s bratrem Wilsonem. Měl jsem i firmu, který vyráběla sportovní volanty a tím jsme si vydělávali na závodění. Ta značka volantů se jmenovala 'Formula 1' a já měl pro tento název práva pro celou Brazílii! Dovedeš si to představit?

Jak vznikl typický design přilby, který dodnes používají Tvůj syn Emmo a Tví vnuci Pietro s Enzem?

Miloval jsem křiklavě červenou a tmavě modrou barvu. A tak jsem přirozeně zkusil jejich kombinaci. Na některých starších fotkách ta přilba vypadá jako červeno-černá, ve skutečnosti ale byla základem vždy tmavomodrá.

Připadal jsi si ztracen, když jsi roku 1969 přišel z Brazílie do Anglie?

Jednoduché to nebylo. Znal jsem tam skutečně jen dva lidi. Mezi závody jsem se ale nenudil. Pracoval jsem v ladičské firmě motorů Ford a celý týden jsem pulíroval kanály hlav válců. Měl jsem naštěstí rychle úspěchy a brzy si mě všimnul Colin Chapman od Lotusu. Teprve před dvěma týdny jsem navštívil jeho vdovu. Hazel, které je už hodně přes devadesát. Byl to pro mě v tom nejlepším slova smyslu návrat do minulosti. Představ si, že ona má pořád stejně zařízený dům, jako v tom roce 1969. Stejný nábytek, stejná vůně, stejná atmosféra...docela šílené, že? Chyběl tam jen Colin a má (tehdy) třesoucí se kolena...



Je všeobecně známo, že Tvým nejoblíbenějším závodním vozem byl Lotus 72 Ford, se kterým jsi vyhrál první Grand Prix a stal se mistrem světa. Méně se ovšem ví o jeho malém bratřovi, Lotusu 74 Nova pro seriál Formule 2.

To auto skutečně vypadalo jako menší verze Mk.72, ale jenom navenek. Nebylo moc povedené a i naše první setkání nedopadlo dobře. Když jsem ho poprvé testoval ve Snettertonu, tak jsem již po několika kolech cítil benzín. V dalším kole pak intenzivněji, no a při následujícím průjezdu kolem boxů to auto prostě explodovalo! Ztrhl jsem ho na trávník první zatáčky a ještě za jízdy vyskočil. Pamatuji jak mi hořely výložky overalu. Z prototypu nezbylo vůbec nic. Zcela se na té louce roztavil...

Tvůj přestup ze špičkového týmu McLaren do 'celonárodního' brazilského Copersucar je známou historkou dějin motorsportu. Ta epizoda pro Tebe nedopadla nejlépe. Co by jsi retrospektivně udělal jinak?

Mnohem dříve bych zaměstnal mladičkého konstruktéra Adriana Newey a dal bych mu při konstrukci volnou ruku. Adrian u nás ve Formuli 1 začal roku 1980 tak nějak v roli asistenta Harvey Postlethwaita. Po té sezoně ale skončil náš hlavní sponzor...

Ohledně projektu Copersucar-Fittipaldi mě napadá i rok 1977, kdy jste se (spíše neúspěšně) snažili paralelně vyvíjet tři typy vozů...

Kdyby jen to! Málokdo ví, že za mnou jednou Wilson přišel a oznámil mi, že mimo to postavíme i šestikolku! Myslel to naprosto vážně. Už k nám totiž přetáhl od pionýra tohoto konceptu, Kena Tyrrella, jednoho z jeho inženýrů. Zeptal jsem se ho, jestli se nezbláznil? Měli jsme dost problémů, pochopit naše čtyřkolky a přidat více kol určitě nebylo řešením.

Po krátké přestávce jsi přesídlil z Formule 1 do severoamerických IndyCar. Poradil Ti někdo, jak se chovat na oválech?

Budeš se divit, byly to rovnou ty největší hvězdy A.J. Foyt a Al Unser senior. Pro ně to nebyl problém, podělit se o své zkušenosti s někým, kdo s nimi později mohl bojovat o umístění. V USA je náš sport prostě ještě pořád trochu jiný...

Co by jsi změnil na dnešní Formuli 1?

To je jednoduché, zmenšit přítlak! Křídla by měla být jen dvoudílná a přísně malé plochy. Pak by zase šlo o to, kdo umí za volantem! Mimo to by týmy ušetřily za nekonečné zkoušky v aerodynamickém tunelu.

Jak vidíš přínos Bernie Ecclestonea pro sport?

Naprosto pozitivně! Bernie odvedl gigantickou práci. On udělal z Formule 1 to, co dnes v mezinárodním sportu znamená.

Máš sedm dětí, jen nejmladší Emmo závodí...

Všem jsem dal příležitost vyzkoušet si motokáry. Bavilo je to, o týden později o tom ale už nemluvili. Nechtěl jsem je nutit do něčeho, k čemu jim chybělo zapálení. Junior je výjimkou. Myslí jen na závody a zajímá se i o historii sportu. Nedávno mě například upozornil na skutečnost, že McLaren kdysi vyzkoušel i vůz se čtyřmi pedály...něco, o čem jsem neměl ani šajn. Typy motorů silničních sportovních aut rozezná podle zvuku!

Letos závodí v dánském šampionátu F4?

Ano, jen tam smějí jezdit 14letí. Jsem s jeho rychlostí spokojen a jsem spokojen i se sportovním duchem, který v Dánsku ještě platí. Tam závodí chlapíci, kteří si auto přitáhli na vleku a připravili sami. Prostě kořeny motorsportu.

A malý výhled do budoucna...kdy svět ovládnou elektromobily?

Myslím, že již brzy. Tak za pět let. Například v Dánsku už mají zcela vystačující síť elektro-nabíječek. I ve zbytku Evropy to půjde rychle.

Sám se zabýváš zajímavým projektem sportovního vozu...

Postavit sportovní GT bylo vždy mým snem. S novým karbonovým elektrickým EF1 jsme již hodně daleko. Do konce roku snad vyrobíme ve Španělsku 39 kusů a všechny jsou už prodané...