

Manažerem talentů

Mám neodbytný pocit, že se v Čechách snad nenajde člověk, který by se domníval, že na výchově automobilových talentů se dá něco vydělat, neřku-li zbohatnout. Leda, že by z Jarka nebo Tomáše vyrostl jezdec formátu Schumachera nebo alespoň Coultharda, to je ale velmi nepravděpodobné. Tak co z toho vlastně máš? Ty, každým coulem tvrdý byznysman.

Chápu, že to bude znít neskromně a pro mnohé těžko k uvěření, ale dělám to pro motorismus. Pro český motorismus, bych dodal. Chtěl bych v této oblasti něco dokázat, něco pořádného a tudy možná k tomu vede cesta. Myšlenka o vstupu českého jezdce do formule 1 se nenarodila jen tak – z ničeho. Vznikl Fiesta Cup a synovi mého dobrého kamaráda Slávka Engeho bylo právě 16 let. Posadili jsme ho do Fiesty a ono mu to šlo.



Úspěchy A. CH. se Sierrou posloužily jako vstupenka do světa značky Ford



Tehdejší šéfredaktor Světa motorů Petr Dufek založil tým, za který Tomáš začal jezdit. Přišel jsem tehdy za Dufkem s tím, že uděláme „Projekt formule 1“ a všichni se mi smáli. Vlastně jsem se jim ani nedivil, ta šance byla opravdu hodně malá, sám jsem se domníval, že je to vysněný a hodně vzdálený cíl.

Tomáš nás v té myšlence utvrdil, protože se bez našeho vědomí svezl s formulovým vozem v závodní škole Jiřího Mičánka. Od té doby snil o formuli, cestovní – jinak také řečeno „plechová auta“ – že ho nebaví. Sám jsem dlouho nevěřil Mičánkovi, když nám říkal, ať jdeme do háje s cestáky, jenom formulové závodění, že je to pravé. Teď už vím, že má pravdu. Kdo umí jezdit s plechovým autem, vůbec nemusí být schopen závodit s formulí. Ale ten, kdo umí jezdit s formulovým vozem, ten zajede špičkově i s cestákem! A tak jsem se začal zajímat, co všechno je zapotřebí k tomu, aby jezdec dostal šanci jít po té naší vysněné cestě.

V této fázi jsi zjistil, že české závodění rozhodně nepostačuje a z formule Škoda, se kterou se tehdy u nás převážně jezdilo, se ani sebevětší talent do nějakého výkonnějšího formulového vozu jen tak nepropracuje. Cestou do Německa za prvními kontakty jsi vlastně zahájil své manažerské angažmá?

Ředitelem Fordu Motorsport pro Evropu byl Lothar Pinske. Znal jsem se s ním. Už tehdy jsme spolupracovali na závodění s Fiestami, měl jsem také u Fordu otevřené dveře, mimo jiné proto, že jsem tehdy vyhrál se Sierrou „enka“ v mistrovství Evropy. Volal jsem mu, co mám za problém a on navrhl formuli Ford. A také mě přivedl za člověkem jménem Werner Heinz, který byl v té době manažerem Haralda Frentzena, vlastně byl spíš sháněčem reklam.

My jsme jednu Fiestu, která startovala v Německu, obsadili rychlou posádkou, chtěli jsme, aby to auto jezdilo vpředu. Startovala s ním jedna německá dívčina, která to uměla, a Pepa Venc. Na tohle auto nám Heinz sehnal tři německé reklamy. Byl to Sonax, Borbet a na tu třetí už si teď ani nevzpomenu. Obě zmíněné firmy jsem pak zastupoval v Čechách, dost často se obchod se sponzoringem takhle promíchal.

Ale vracím se k Tomášovi. Poprvé se svezl ve formuli Ford na podzim roku 1994 na Hockenheimringu, byl to poslední závod sezony. Tomáš dojel asi pátý nebo šestý s takovým starým, nepříliš kvalitním autem. Říkali jsme si – dobrý! Na příští sezonu jsem mu sehnal špičkový tým Eifelland Racing, který vedl Albert Hamper. Také jsem ho znal, protože ještě za komunistů jsme mu v Metalexu dělali vzorky, že bychom pro ně vyráběli formule Ford. Zvláštní náhoda – ten rok v tomhle týmu jezdil nějaký Nick Heidfeld! Opravdu začali spolu s Tomášem v jednom týmu.

Přijeli jsme k prvnímu závodě na Zolder a Tomáš vyhrál! V pohodě, úplně bez problémů, dokonce mu tam dali startovní číslo 1. Pak ale začal svoji neslavnou kariéru, jedna rána za druhou. Už se mu začínalo říkat „Enge crash driver“. Nebyl snad závod, aby dojel se zdravým autem. Tím si to začal kazit. Nick ten rok vyhrál, podepsal smlouvu s Mercedesem a hned šel dál.

V další sezoně jel s Tomášem v Hamperově týmu Eifelland Racing Lucas Luhr. Tomáš se zlepšil, nicméně to na celkové vítězství nevypadalo. Měl ale úžasný finiš, vyhrál poslední tři





Čtyřadvacetiletý Tomáš Enge ve formuli Ford



závody a v Rakousku se mělo rozhodnout mezi ním a Luhrem. Oni už to měli připravené, že vyhraje Luhr. Nevím jak a nemohu to ani dokázat, vycítil jsem to. Spustil jsem hrozný křik, že jestli Tomáš z nějakého důvodu nedojede, že to rozmáznu a že bude zle. Zabrало to. Jelo se na mokru a Tomáš vyhrál!



Tomášovi se ve formuli 3 příliš nedařilo, rok 2000

To je zajímavé. Jak myslíš, že by zařídili, aby jeden jezdec týmu byl na tom hůř nežli druhý. Když jedou na stejných autech, hloupí nejsou, leččeho by si asi všimli?

To je jednoduché, těch možností je nepřeberně. Hnou mu s křídlem a hned bude mít potíže. Například se říká, že Heidfeld hned ve svém prvním roce ve formuli 3000 měl šanci celkově vyhrát. Tak dostal jiný benzin a po závodě při kontrole se na to přišlo. Prý bylo ve smlouvě nějak hodně moc peněz pro případ, že by zvítězil, tak se zařídilo, aby nevyhrál. Jistě, že se to jen tak říká a nikdo to nemůže dokázat. Heidfeld pak formuli 3000 vyhrál příští rok a šel do formule 1.

Po Tomášově vítězství se naskytlá logická šance na start s formulí 3, to byl další stupínek na cestě do formule 1. Hamper chtěl, aby Tomáš zůstal u něj, že si založí vlastní tým F3.



To jsem ale nechtěl, protože by to byl tým nezkušený. Bavil jsem se tedy s Bertramem Schäferem, to byl špičkový tým. Udělal jsem ale chybu, oni kvůli Tomášovi připravili třetí týmový vůz, a to bylo moc. Dlouho jsem toho Schäfera ukecával, aby Tomáše vzal, a pak jsem zjistil, že to nebylo dobře. Tři auta v týmu je příliš, pak už se všechno nestíhá tak, jak by to mělo být. Ani Tomášovi se nevedlo, zase pořád boural, rozbíjel auta.



Monza se Engemu vždycky líbila, na snímku s formulí 3000 týmu Arden International

Zkusili jsme to s formulí 3 ještě i v příští sezoně, ale do smlouvy jsem si dal, že kdyby dával Tomáš rány, tak můžeme odstoupit, aniž bychom za to platili nějaké penále. Udělal jsem dobře, tým naříkal čím dál víc, že jim Tomáš jen rozbíjí auta. Nakonec jsme se rozhodli, že projekt ukončíme. V té době jsem se ocitl v Rakousku na A-1 Ringu na závodě F1 a už zmíněný Werner Heinz do mě hučel: „Ten Enge umí jezdit, ale je to magor. Stejně bys mu ale měl dát ještě šanci. Měl bych pro něj místo ve formuli 3000!“ On na mě tlačil, protože pak z toho angažmá dostal provizi, to mi bylo jasné. Řekl jsem si nicméně, že to ještě zkusím. Volal jsem Tomášovi: „Sedneš do auta a zajedeš do Itálie, udělají Ti tam sedačku. Příští týden startuješ ve formuli 3000!“

„Mně se tam nechce, za chvíli je v televizi formule 1, chci se dřvat. A je to daleko.“ Zkrátka musel jsem ho přemlouvat. A jak to dopadlo? Tomáš sedl do formule 3000 a ono mu to vyšlo! Proč? Protože na svůj styl jízdy potřebuje přemotorované auto, a to formule 3 nebyla.



A začaly starosti, kde sehnat tým pro formuli 3000 a jak opatřit na takový projekt peníze.

Trochu si zahrála šťastná náhoda. Na další sezonu přišla nabídka od Rafanelliho. To byl nový tým ve formuli 3000 a chyběly tam zkušenosti. On byl slušný, znali jsme se osobně, protože jsem s ním závodil, jenomže auto nebylo tak připravené, jak by mělo být. Takže opět sezona nic moc. Potom se mi povedlo dostat Tomáše k McLarenu, kde byl jedničkou Sarrazin, Tomáš byl dvojka. Na začátku sezony měl tým všechny testy vynikající, pak na jednu přestal fungovat. Tomáš ale v tomhle týmu vyhrál svůj první závod ve formuli 3000 a v průběhu celé sezony byl ve všech závodech lepší nežli Sarrazin.

Už bylo skoro vyřízené, že ho vezmou jako testovacího jezdce pro formuli 1 a příští sezonu pojede McLaren opět formuli 3000. Čekal jsem a čekal, McLaren v zimě ale tým F3000 zrušil. Náhoda pomohla, nějaký americký šéf Coca-Coly se zamiloval do závodů a dal peníze do týmu Nordic, ať udělají nejlepší tým. Jako nejrychlejšího jezdce vzali do Nordicu Tomáše a k němu Wilsona. Spadl mi kámen ze srdce.



Splněný sen, český jezdec za volantem formule 1 týmu Prost

