



Clay Regazzoni zahynul na dálnici

Život nezničitelného Claye skončil neočekávaně a navíc tragicky. Paralyzovaný Regazzoni byl nákladním autem rozdrčen ve svém mikrobuse a dodnes se přesně neví, jak se mohla tato nehoda vůbec stát! Clay totiž platil na silnicích, v kontrastu s tím, jak jezdil v mládí, za disciplinovaného řidiče a ve své funkci jako reprezentant tělesně postižených se zasazoval za ohleduplný provoz na silnici.

Clay, plným jménem Gian-Claudio Giuseppe Regazzoni, se narodil v jižním Švýcarsku a již záhy byla hlavním centrem jeho pozornosti rychlost – jako mladík v otcově karosářské garáži pracoval na Astinu Sprit a s ním jel i svůj první závod. Už tenkrát vyhlásoval, že chce do formule 1, a kdo neznal jeho tři hlavní vlastnosti: železnou vůli, pílí a lví srdce, tak si mohl myslet, že jde o snílka.

Na konci šedesátých let byl Regazzoni ve formuli 1 a když v roce 1970 v Monze vyhrál, jméno Clay-charmeur obletělo celý svět. Jeho vítězství bylo o to větší událostí, že se jednalo o domácí Ferrari – a nebylo to jeho poslední vítězství. Rok nato zahynul Regazzoniho přítel a idol Jo Siffert. Claye tato událost velmi ovlivnila.

Regazzoni stál pak ještě 4x na nejvyšším stupínku a nesčetněkrát na stupních vítězů a dalších předních místech. V roce 1974 se stal vicemistrem světa. Jeho nekompromisní jezdecký styl – „brzdit budu až v šedesáti“ – mu ale také přinesl přezdívku bourač. Za jednu sezonu u Ferrari rozbil 12 těchto červených aut. Na pár let musel Ferrari opustit. Přesto se mu ale jeho šarmem a kamarádstvím podařilo získat pro sebe celou závodní scénu a nakonec byl u Ferrari opět angažován. Hned po návratu v roce

1974 porazil na Nürburgringu Schecktera a Reutemanna!

Přesto se z Regazzoniho nikdy nestala celebrita s hvězdnými manýry. V Tessině mu nikdo neřekl jinak než Clay. Často ho bylo možné potkat v roláku na veloslexu, jak brázdí ulicemi města. Prý si první smoking pořídil až na nátlak přátel.

Když se v roce 1980 v Long Beach po příšerné kolizi podruhé narodil, slavil s ním celý automobilový svět. Nehodu zapříčinil zlomený titanový pedál brzdy a Clay se rychlostí 280 km/h zapíchl do stěny z pneumatik. Nikdo nevěřil, že by ve vracu mohl někdo přežít, ale Nezničitelný přežil. Pro Regazzoniho začala nová epocha. Upoután na kolečkovou židli se naučil jezdit bez nohou, závodil dokonce i na go-kartech a hlavně se staral o vozíčkáře. Díky jeho neúnavné agitaci a společenské prestiži, jakož i pomoci nesčetných vlivných přátel ve sportu a politice, se podařilo záhy uzákonit první bezbariérové přechody, vjezdy a sociální zařízení.

Regazzoni zůstal závodní scéně věrný a svá nesčetná přátelství si udržel až do své smrti. S bývalými kolegy, Laudou, Williamsem, Andrettim, Fittipaldir a dalšími se scházeli jako vítání hosté na velkých akcích automobilového sportu. Clay najezdil často

stovky kilometrů za víkend, jen aby vyhověl všem přátelům a přijal jejich pozvání. Pro Lucu di Montezemola byl Regazzoni i po fatální nehodě ztělesněním věrnosti značce Ferrari.

Clay měl i slabost pro oldtimery. Svůj Mercedes 220 SE 3,5l si nechal přebudovat na ruční ovládaní a účastnil se s ním i náročných rally. Jel s ním třeba i RAID Basel Paris. Nikdy nezapomenu, jak se při každé příležitosti okolo Claye shromáždili „konkurenti“ a on simultánně v němčině a francouzštině neúnavně odpovídal na otázky a poutavě vyprávěl historky. Mezi vděčnými posluchači byli i účastníci na šestsettrojkách z Prahy. Já statečně překládal a Standa K. se Claye ptal, jestli zná Tetry. A on na to: „A kdo myslíte, že napsal úvodník do knihy o nákladních Tatrách?“ A s úsměvem a trochou nadsázky přidal: „Já s nima jezdil, to jsi ještě nebyl na světě!“

Není to tak dlouho, co jsme v Bratislavě s panem Lopraisem vzpomínali na Paříž-Dakar, kterou jel Regazzoni na Tatře, přizpůsobené pro paraplegiky s ovládním od volantu. Ani v Africe neubral plyn a dlouho se konkurenti dívali na jeho zadní nárazník... byl v čele závodu, než spálil spojku.

Soukromý život Regazzoniho byl pro novináře tabu. Poslední léta měl své sídlo na francouzské riviéře a jen výjimečně někoho do svého sídla u Mentonu pustil. Poslední naše setkání s Regazzonim bylo v září na závodě do vrchu Klausenrennen za nádherného slunečného počasí. Stále věrný značce Ferrari měl tu čest závod zahájit. Seděl za volantem červené Daytony 365 GTB 4 a trpělivě v horku čekal na start. Bylo mi ho trochu líto, téměř všechna ostatní auta byly kabriolety. Pokusil jsem se o rozptýlení a zeptal se ho, jestli by raději nejel svým otevřeným mercedesem. Clay se jen pousmál a řekl: „Ale kdepak, já ve Ferrari asi umřu.“

Regazzoni byl gentleman, veselý a oblíbený, zvláště v dámském publiku má dodnes nesčetné fanynky. Odjel celkem 132 velkých cen a je nejlepším švýcarským závodníkem všech dob – čest jeho památce.

Text Jiří W. Pollak, foto Antonín Malý