

Names like Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Jenson Button, Adrian Newey, or Stefano Domenicali rule the world of Formula 1 in 2011. Nonetheless, there are other people in the paddock, unrecognized by most, who influenced other eras of Grand Prix racing, when some of the superstars of today were not yet born. One of them is the former designer of March, Shadow, ATS, Tyrrell, Toleman, Brabham and Alfa Romeo Formula 1 cars. John Gentry wholeheartedly lives and breathes motorsport for over 40 years now, most recently in the GP2 Championship, and has truly seen it all. All the cheers as well as all the tears that were there during the times when triumph always alternated with tragedy. Roman Klemm spoke to him about his colorful engineering career in 2011 in Budapest.

R.K. Gentry, who was involved in countless motorsports projects, was born in 1950 into a family that really had not much in common with his later passion. Yet, at the same time there were some strong technical links.

J.G. My father was an engineer in the aircraft industry, but he was not interested in racing at all, and it was the same with me at first. I was rather good footballer in my youth with good chances to make a professional career out of it. It was at the time when I left the technical school, when my girlfriend registered me for the famous Jim Russell Racing School. It was intended to be just a joke, but we drove to Brands Hatch and it was there and then,



when the bug of racing bit me with full force! This girlfriend is still my wife nowadays...maybe because we see one another so seldom, given my profession (*laughs*). Of course I never dreamed of golden cups and great victories as a driver. I was smart enough to recognize that I never would have enough money or talent.

But the young man was determined to get into the sport. And that meant he would have to find his own way in as a technician.

It was in 1969 when I read an advertisement from AC (R.K. *the automotive factory that built the famous AC Cobras*) in the Autosport magazine. They were looking for a draftsman, so I sent them my application and got the job. Which was rather practical, because their factory was situated in my hometown of Thames Ditton.

Still, this was not racing, which was what John wanted. Soon afterwards he applied for a job at all British Formula 1 teams of the time.

There was only one, who even bothered to send me a reply...Ron Tauranac from Brabham. And of course his response was negative.

It was in late 1970 when March offered him a job, which he accepted immediately and gladly. The then only two years old enterprise was founded by Max Mosley, Robin Herd, Alan Rees and Graham Coaker, who were John's first bosses. He joined a group of young technicians who all would achieve considerable success in motorsport later on. They were Bob Dance, Nigel Stroud, Bob Sparshott, and Roger Silman.

Max Mosley did not care about politics back then. He had to spend all of his time and energy on the struggle for survival of March Ltd. On the technical side it was Robin Herd, who was the 'great genius' of the team, but the day-to-day operations were led by Geoff Ferris, and I came in as his assistant. In 1972 we became obsessed with our new model 721X, which clearly was a faulty design. Ronnie Peterson was our number one driver and he was an old fashioned racer, who would drive the hell out of everything you gave him...no matter how bad the car might have been. He thought, the 721X lemon was OK and supported the project enthusiastically. We had Niki Lauda in the team as well, who was one of the slowest drivers in F-1 at the time, but could win for us in F-2, so was clearly not too bad. Niki was telling everybody that the car was crap, but Robin did not care about his opinion and just waved him off with remarks like: "You will never make it anyway, Lauda!".

After nearly three years with March, Gentry's long odyssey through the world of motor racing took off.

My plan was to go to BRM because they were not only building their own chassis, but also engines, and that appealed to me very much. But my friend Tony Southgate told me to forget about it, because the team was on their way down. He invited me to come with him to Shadow instead, and so I witnessed the very beginnings of this US based team. The owner, Don Nichols, was a real eccentric guy and he instructed Trevor Harris to build him a rather eccentric sportscar for the then very popular Can-Am Series. It was extremely low with tiny wheels, and we just called it a 'Rollerskater'. The Formula 1 arm of Shadow was based in England at Northampton and directed by Alan Rees, whom I knew from March, so that was good. Nichols tried to do Formula 1 and Can-Am simultaneously, and that was very stressful for us. There were two teams for Europe and North America, and we did everything at the same time. Tony Southgate was the main designer. He, Andy Smallman (*R.K. who later designed Graham Hill's GH1 and lost his life when Hill's team aircraft crashed in late 1975*) and I did all the drawings by hand. We personally attended all the opening Can-Am races, which was rather tiring.

John worked at Shadow for a long time and even penned their last Formula 1 car, driven in 1980.

My opinion is that Shadow failed mainly because of the fatal crashes of Peter Revson and Tom Pryce. I was the engineer responsible for Revson's car in 1974, and have to admit that it was a technical failure that caused his death at the Kyalami test. He came to us after his two wins for McLaren in 1973 and our target was to attack the top teams. The loss of Tom Pryce three years later on the same track hit the team even harder. We all were sure that Tom was our absolute supertalent who would deliver success. Especially Rees was very depressed after his death, because he is from Wales too.

Even so, at the end of 1977, Alan Rees together with Jackie Oliver and Tony Southgate found enough motivation to start a new team called Arrows, and used Shadow blueprints to build their car. This, of course, was not necessarily legal. Gentry either does not know much about what went on behind the scenes, or does not want to talk about it, and only repeats what has been common knowledge for decades.

I never cared about politics and sponsors. That is why I do not know much about Arrows, Rees, Oliver, and their sponsor Mr. Ambrosio. Arrows got impeached by Nichols on plagiarism and theft of intellectual property charges. They had to destroy their first car. Later, Ambrosio even went to prison because of his ties to the Italian mafia.

Gentry was not yet 30-years old back then, but his talent and knowledge already were in high demand. Unfazed by the politics between Shadow and Arrows, he kept busy working on parallel projects.

Chris Amon contacted me in 1977. He was competing in the Tasman Cup earlier and the team he was driving for could not pay him any money. So they just gave him their car...a Talon Formula 5000 Monoposto. He asked me to make him a Can-Am special out of it. Walter Wolf, who started his own F-1 team that same year, was financing the project. So I went over to the Dallara workshops in Varano, Italy and started to rebuild the car. Everybody called it a Wolf-Dallara later, but that was not entirely right. It was basically a rebuilt Talon and we only used Dallara's premises to do it that was all. We tested the car at Varano's little track then. But the Can-Am project was rather short lived. We were there for the start of the season at St. Jovite in Canada, where Brian Redman suffered his bad crash when the car flipped upside down. Chris was just running in second position. He pulled into the pits instantly and shouted at me that he is retiring! OK, I thought, if you want to retire from the race, fine. But he said no, I retire from racing completely! He was a close friend of Brian and this crash was one too many for him...he simply could not take the hazards of the sport anymore. Amon witnessed Lauda being burned the year before at the Nürburgring and had two crashes in Formula 1 with Ensign at Zolder and Anderstorp that could have easily killed him. So he decided to go back home to New Zealand. Motorsport lost one of its most brilliant drivers that day.

Amon introduced a young little Canadian to Gentry that same day, suggesting that this man should be his replacement. His name was Gilles Villeneuve.

We started to test him there and then. He had a small excursion off the track, but was instantly a whole second faster than Chris! Of course he got the drive and soon scored a podium, so it looked good...until Walter Wolf lost his interest in Can-Am later in the year, and donated the car to the University of Montréal afterwards.

Before the 1978 season Gentry found new home at Team Tyrrell, where Ken Tyrrell just switched back to conventional cars after the conclusion of his six-wheeler project.

Derek Gardner (*R.K. the designer of the Tyrrell P34 with six wheels*) was still the technical boss presiding from a rather modern main office. But he was on his way out and Maurice Philippe (*R.K. who for years worked with Colin Chapman and was mainly responsible for the design of the revolutionary Lotus 72*) was destined to take over his job. Me and Maurice designed the new Tyrrell 008 in a small garage next to Ken's lumberyard. I have learned so much from Maurice back then. I owe him so much...he was my most influential teacher.

The 'Travelling Gentry' did not stay with Tyrrell very long.

We were testing the Mk.008 and doing fine. Patrick Depailler won the Monaco Grand Prix with that car later on. Then Robin Herd called and told me that March had received an order from some wealthy German industrialist Günter Schmid to build a Formula 1 car for him. I should take care of the project. So I became a member of the ATS F-1 Team and began to develop and upgrade Robin's initial design, the HS1. We were ready for the start of the season, but during the first Grand Prix of 1978 in Argentina, Herd revealed to me that March just ceased all cooperation with ATS! Still, I decided to stay put. Many people in F-1 did not like Schmid, but I can say no bad word about him. He was a real racing enthusiast and did good with what he had. I was working in his workshop at Bicester and he came to visit us personally twice a week. Yes, later he lost his interest in Formula 1, but it was mainly because there were too many people around, who just wanted to snatch his money. For example, there was a young guy, new to the team, who asked him for a loan on his new house. Schmid gave him the money and the guy simply disappeared with it two months later. Such things just annoyed Günter. I tried to make the best out of the HS1 and it was a relative success. I remember especially the race in Brands Hatch with warm feelings. Our regular driver, Jean Pierre Jarier was injured and we just grabbed Keke Rosberg, who was wandering around the garage area. He got the drive and impressed everybody by running in the points until his retirement. I looked at the car and saw busted front wishbone, which came loose. I immediately talked to Keke about it, but he shocked me by saying that this was something he could manage lap by lap...he actually retired because of a gearbox failure. An amazing chap!

But even Gentry left ATS and Schmid prematurely, and in less than amicable circumstances.

I was working on my first own Formula 1 design for him, the ATS D1 and Jochen Mass tried it at Zandvoort. But both our drivers had crashed their race cars right then. They had to be repaired, which was a considerable setback for our small squad. I suggested we let John Thompson do the work, so it would not hamper our progress on the new car. But Schmid insisted that we did everything at Bicester. This had really bad consequences for the debut of my D1 in the North American races. The car was not well prepared, just hastily bolted together. I had a big argument with Schmid and left ATS. Keke could not make it to the flag with the D1 at either Watkins Glen or in Montréal.



John went back to Shadow for 1979, but only on part-time basis. His task was to rebuild Tony Southgate's DN9 into a wing-car. The result was Shadow DN9B that was driven by a couple of youngsters, Jan Lammers and Elio de Angelis, with whom both John's path would cross again later. At the end of that year, Gentry designed his second F-1 car, the Shadow DN11. But the Anglo-American squad was already in a state of disintegration. Stefan Johansson, David Kennedy, and Geoff Lees drove the car during the first half of 1980, before Shadow collapsed entirely. Gentry was already busy elsewhere by then.

My main occupation in 1979 was leading March's Formula 2 works team with Teo Fabi and Ricardo Zunino. So I was back together with Robin Herd. In the Formula 2 paddock I met Ted Toleman, who was heading his new and pretty ambitious operation. I switched to them for 1980. Together with Rory Byrne (*R.K. the later designer of all Schumacher's title winning Ferraris*) we designed their next new car with the Hart engine. My part was the mechanics, Rory took over the aerodynamics and we were very successful. Brian Henton won the European F-2 title, and with great panache, we announced Toleman's advancement to F-1. We tried Brian Hart's new turbo-engine with twin chargers in an F-2 chassis and it went like hell! But of course we have underestimated the demands of Formula 1. We chose the new Pirelli tyres, had a new chassis and a new engine. It was too much, and our drivers Brian Henton and Derek Warwick went from one non-qualification to the next. But working with Derek resulted in something very positive. He became my close friend and my all-time favorite driver. Later I even became the godfather of his eldest daughter (*smiles*).

With the FIA's new regulations that made flat floors mandatory, Toleman's fortunes changed rapidly with the TG183B. The car was the sensation of pre-season tests in 1983 and had many strong races with Warwick and Bruno Giacomelli behind the wheel. Gentry stayed with Toleman for another year, engineering the car of former motorbike world Champion Johnny Cecotto, while Pat Symonds was responsible for the car of the debutant Ayrton Senna.

Rory had the idea to put the radiators in the nose of the car and place a large wing above. Another big wing was placed above the engine just in front of the conventional rear spoiler. He glued a small drawing of this layout to the corner of my drawing board, so it would never slip from my mind when I was working (*laughs*). We had great understanding with Johnny and we had the same passion: motorbikes. Incidentally, I worked on the car of his son Johnny junior last winter in the GP2 Asia series. But then he had his heavy crash at Brands Hatch in mid-1984, and I did not like the way Toleman treated him after that. That's why I left.

But John was not unemployed for long. An opportunity presented itself to design a car, memories of which still evoke a smile on John's face when he looks at its picture today.

Mr. Pavanello from Autodelta called me and I designed the Alfa Romeo 185T for Riccardo Patrese and Eddie Cheever. However, as soon as I was done with that, my life took another turn. Derek Warwick was driving for Renault back then and he told me that they've asked him to lure me over. I could not believe my luck to get associated with such great company, and immediately signed a three year deal with them. The ink on the contract was not even dry when the board of directors at Renault decided to pull-out from Formula 1...

Gentry immediately found new job at Bernie Ecclestone's team Brabham, where he was paired with the brilliant Gordon Murray. Together, they finished Murray's revolutionary BT55 with the BMW engine. The super-flat car nicknamed 'ironing board' was destined to bring Brabham another title, but everything seemed to go wrong.

Our 1986 season turned into a true nightmare. I was the engineer for Elio de Angelis and we worked together splendidly. Elio became my personal hero next to Derek. But then we had that damned tests at Le Castellet. A technical failure again caused the car to leave the track at high speed and Elio needlessly lost his life (*R.K. de Angelis suffered only minor injuries but was trapped in the deformed car that also was slowly burning. Due to critical lack of rescue and medical personnel at the circuit, it took a long time to extract the driver and transfer him to a hospital, where he died from extensive smoke and toxic fumes inhalation*). It was the worst day of my entire career. It was the first and only time I seriously considered leaving the sport (*Gentry's eyes still fill with tears as he remembers the tragedy 25 years later*).

Yet he did stay and continued with Brabham. In a perverse twist of fate, it was Warwick, who replaced de Angelis in the car, but 1986 marked the beginning of an end for the team. John stayed for another year, and although the team achieved only limited success, Gentry at least found some enjoyment in the Grand Prix world again.

Our new driver was Andrea de Cesaris. You would not believe what a joker he was!

After a brief 'intermezzo' at Benetton, Gentry left Formula 1 for MotoGP and spent the next three years working in the 500 ccm World Championship Series.

I went to the Suzuki works team, which run Ron Haslam and Kevin Schwantz. It took some time before I got fully recognized by the bikers and especially by the Japanese, but eventually I would work out a rather good reputation with Ron's help.

But his life's journey brought him back into Formula 1...and back to March!

My wife pushed me to get based back in England and I took advantage of an opportunity to work with March and with Jan Lammers again. But the Japanese guy, who bought the team, got arrested for some seriously fraudulent dealings... and March disappeared at the beginning of 1993, this time forever. I still had very good contacts to the motorbike scene and managed to take another three-year turn there. This time with the Yamaha team of Kenny Roberts. This period, working with professionals like John Kocinski, Wayne Rainey and Luca Cadalora was perhaps the best of my whole career. But the 'come back home' calling of my wife was growing ever louder. My situation suddenly became a perfect fit for Tom Walkinshaw's Volvo project. So I switched to TWR and into the British Touring Car Championship, where I met my good friend from the old March days, Roger Silman. I was working with such talented drivers as Richard Rydell. Those super-touring cars were real treat for a designer. Almost everything was allowed...it only had to fit within the silhouette of the car. We built that monster Volvo S40 Wagon. It was really fun.

The fun was so great that John decided to take it another step further and become a team co-owner.

Derek Warwick had just founded his Triple Eight Racing Engineering and offered me some 25% stake in it. My wife said OK, so all of a sudden I owned a quarter of Vauxhall's semi-works team. We had lot of fun again. Derek won only once, but it was a race I will never forget. It was at Knockhill in Scotland and you could really see the weather coming there. My imagination made me see some rain in the distance, so I had them put rain tires on his car, even if it was dry at the start. For 15 laps Derek was screaming into the radio asking me, where is the bloody rain? It still

rings in my ears today. The rain came late, but it did come and we won. We had plans to build Triple Eight up into a big motorsport operation, but somehow it did not work out that way.

Gentry went to work for Herbie Blash (*R.K. Ecclestone's right hand man*) at his technology enterprise called Activa. It was based in the old Brabham factory and provided all sorts of services in the world of motorsport. Along the way he also found some time to help Jan Lammers to prepare his Dome prototype for the 24-hour race at Le Mans in 2003.

Well, and after that my GP2 career took off. I started as an engineer for Neel Jani then switched to the outfit owned by my old friend Dave Price, and this year I am working with Super Nova, a team of another old friend of mine David Sears. Who are the most talented drivers here? There are two special guys, I think: Romain Grosjean and Luca Filippi.

When asked whether he would consider an offer to return to Formula 1 again, the Englishman offers a very straightforward response.

Look, I had the great privilege to work in F-1 during a period of biggest technical development and the greatest freedom of design, when the engineers could have realized almost all of their ideas. And I do not want to destroy this memory inside me by having to confront the present situation there. Lot of guys working there are coming straight from the university, being real experts in electronics, pneumatics, hydraulics or whatever, I don't know. But they lack the passion for the sport.

Regarding the passion for motorsport...John takes a mobile phone out of his pocket and shows me some pictures. It is him riding vintage bikes on circuits like the formidable Isle of Man.

Have a small collection of them at home. Some Mondials, Triumphs and Yamahas...one of them is painted in the same scheme as Cecotto's. To prepare them and race them in my spare time is my real hobby and the perfect way to relax. An opportunity to forget about the pressures of modern racing.



PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

Formule 1 roku 2011 žije jmény jako Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Adrian Newey, Jenson Button nebo Stefano Domenicali. Nicméně, v paddocku se potuluje spousta postav, které většina lidí ani nepoznává, přestože měli na vývoji tohoto sportu velký podíl, často ještě před tím, než se jeho soudobé hvězdy vůbec narodily. Jedním z nich je bývalý konstruktér u týmů Formule 1 March, Shadow, ATS, Tyrrell, Toleman, Brabham a Alfa Romeo. John Gentry žije motorsportem už přes 40 let, v posledních letech zejména v sérii GP2 a skutečně viděl všechno. Všechny ten jásot a všechny ty slzy v dobách, kdy tragédie k závodním tratím patřila stejně neodlučně jako úspěch. Roman Klemm měl možnost s ním na některé z těch časů zavzpomínat v Budapešti 2011.

R.K. Roku 1950 narozený Gentry měl prsty v nesčetných motoristických projektech, i když nepochází z rodiny, která by ho jakýmkoli způsobem inspirovala k jeho pozdější vášni. Přesto tam ale byla určitá technická pouta.

J.G. Táta dělal do letadel a určitě neměl o automobilové závody žádný zájem. Se mnou to ze začátku bylo totéž. Byl jsem docela obstojný fotbalista a mohl jsem se vydat in a profesionální kariéru. V té době jsem dokončil technickou školu a přítelkyně mi z legrace zaplatila kurz v závodní škole, kterou v Brands Hatch vedl Jim Russell. Vydali jsme se tedy tam a okamžitě mě to chytlo na plné pecky! Ta přítelkyně je ještě pořád mojí manželkou...možná nám to tak klapě proto, že kvůli mojí profesi se vidíme opravdu dost málo (*smích*). Pochopitelně mi hned od začátku bylo jasné, že nemá cenu snít o zlatých pohárech a skvělých vítězstvích jako pilot. Na to bych nikdy neměl dost peněz ani talentu.

Pevné rozhodnutí vstoupit do motoristického sportu tenkrát mladého muže přivedlo na myšlenku prosadit se jako technik.

V roce 1969 jsem v časopise Autosport našel inzerát firmy AC (*R.K. továrna, která stavěla věhlasné AC Cobry*), která hledala kresliče. Poslal jsem jim přihlášku a přijali mě. Což se hodilo i proto, že jejich továrna byla v Thames Ditton, kde jsem bydlel.

Johnovým cílem ovšem byly závody a proto brzy napsal o místo i všem tehdejšími týmům Formule 1 v Británii.

Odpověděl mi jenom Ron Tauranac od Brabhamu a samozřejmě, že jeho vyjádření bylo negativní.

Vyšlo to až koncem sezony 1970, když přišla nabídka od týmu March, kterou John s radostí okamžitě přijal. Bylo to teprve dva roky poté, co Max Mosley, Robin Herd, Alan Rees a Graham Coaker tým založili. John byl začleněn do skupiny mladíků, kteří všichni v pozdějších letech v motorsportu dosáhli slušných úspěchů. Byli to Bob Dance, Nigel Stroud, Bob Sparshott a Roger Silman.

Max Mosley se tehdy ještě nezajímal o politiku. Všechnu energii potřeboval k tomu zachránit March Ltd. před krachem. Po technické stránce byl Robin Herd našim týmovým 'génielem z povolání', běžnou každodenní práci ale vedl Geoff Ferris, ke kterému jsem byl přiřazen jako asistent. V roce 1972 jsme se totálně upnuli na náš nový model 721X, jehož concept se nakonec prokázal jako jasně nepovedený. Ronnie Peterson byl naší jedničkou. Byl to jezdec starého ražení, který prostě vyždímal všechno co se dalo z čehokoli co jsme mu dali...bez ohledu na skutečné vlastnosti vozu. Byl přesvědčen o tom, že ta herka je v pořádku a docela s nadšením se zasazoval o další vývoj. Měli jsme tehdy v týmu i Niki Laudu, který v F-1 patřil k nejpomalejším, ale vyhrál pro nás závod v F-2, takže zase tak špatný být nemohl. Niki hned poznal, že to auto nestojí za nic všem nám to řekl. Robin o jeho názor ale nestál a odbyl poznámkami typu "Lauda, z tebe stejně nikdy nic nebude".

Po téměř třech letech ve stáji March nastala Gentryho dlouholetá odysea světem motoristického sportu.

Chtěl jsem bezpodmínečně k BRM, protože kromě šasi stavěli i vlastní motory a to mě opravdu přitahovalo. Můj přítel Tony Southgate mi ale řekl, ať se na to vykašlu, protože BRM stejně půjde rapidně dolů. Nabídnul mi, ať s ním raději jdu k Shadow, takže jsem měl možnost být přímo u toho, když tento americký tým vznikal. Majitel Don Nichols byl excentrický chlapík, který pověřil Trevora Harrise stavbou docela excentrického auta pro tehdy velmi populární sérii Can-Am. Bylo to nemožně nízké s mrňavými koly, takže jsme to pokřtili na 'Rollerskater'. Bázi pro Formuli 1 měli Shadow v Anglii a tuhle odnož řídil Alan Rees, kterého jsem znal z dob March, takže to bylo dobré. Nichols dělal Can-Am a Formuli 1 současně a to pro nás bylo trochu příliš. Jeden tým byl v Severní Americe a druhý v Evropě a my jsme museli všechno dělat zároveň. Hlavním konstruktérem byl Southgate a společně s ním a s Andy Smallmanem (*R.K. kterého později Graham Hill pověřil návrhem pro svůj GH1 a který zahynul při zřícení Hillova týmového letadla*) jsme všechno kreslili, samozřejmě ručně. Museli jsme taky navštívit všechny zahajovací závody Can-Am, což bylo docela únavné.

Gentry u Shadow pracoval relativně dlouho a dokonce navrhnul jejich poslední vůz Formule 1 pro sezону 1980.

Podle mého názoru tým ztroskotal především kvůli smrtelným nehodám Peter Revsona a Toma Pryce. Roku 1974 jsem byl za Peterův vůz odpovědný a musím přiznat, že zemřel kvůli technické závadě při testu v Kyalami. Přišel k

nám tehdy od McLarenu, kde dvakrát vyhrál a naším cílem bylo zaútočit na špičkové týmy. Tomova ztráta o tři roky později na té samé trati nás trefila ještě více. Všichni jsme byli přesvědčeni, že Tom je supertalent, který nás přivede k úspěchu. Zvláště Rees z toho byl dost vyřízený, byl totiž také z Walesu.

Přesto měl Alan Rees dosti energie k tomu, aby koncem roku 1977 společně s Jackie Oliverem a Southgatem založili nový tým Arrows a použili výkresy, které si přinesli od Shadow, ke konstrukci svého nového vozu. To samozřejmě bylo v rozporu se zákonem. Gentry buď o tom co se dělo v zákulisí nevěděl, nebo o tom nechce mluvit a jenom opakuje to, co už je všeobecně známo po desetiletí.

Mé krédo vždy bylo nezajímat se o politiku ani o sponzory. K machinacím kolem Arrows a jejich mecenáše pana Ambrosia nemohu říct nic. U soudu byli usvědčeni z krádeže intelektuálního majetku a museli zničit jejich první auto. Později, byl Ambrosio dokonce v Itálii uvězněn kvůli jeho vztahům s mafií.

Gentrymu tehdy ještě nebylo ani třicet, přesto o něj byl obrovský zájem, což mu umožnilo se během aféry mezi Shadow and Arrows zapojit do vedlejších projektů.

V roce 1977 mě oslovil Chris Amon, který v té době působil v Tasmánském Poháru a jelikož tým za který jezdil neměl peníze mu zaplatit, tak mu jenom dali auto...Talon Formula 5000 Monoposto. Požádal mě, abych mu ho přestavěl na speciál pro Can-Am. Walter Wolf, který v téže roce spustil svůj vlastní tým Formule 1, celý projekt financoval. Pustil jsem se do práce v dílnách Dallary ve Varanu. Vozu se později říkalo Wolf-Dallara, ale v podstatě to byl přestavěný Talon, Italové nám jenom pronajali prostory k práci. Tahle exkurze do Can-Am ale neměla dlouhého trvání. Při prvním závodě sezony v St. Jovite v Kanadě měl Brian Redman svůj hrozivý přemet. Chris, který jezdil na druhém místě, okamžitě přijel do boxů a řekl, že končí. Myslel jsem, že chce jenom vzdát závod, ale kdepak, rozhodl se se závoděním skončit nadobro. Brian byl jeho dobrý kamarád a tahle nehoda už byla příliš...nebyl už prostě schopen se smířit s rizikem, které závodění přinášelo. O rok dříve byl Amon u Laudovy ohnivé nehody na Nürburgringu a sám měl s Ensignem ve Formuli 1 dvě těžké havárky v Zolderu a Anderstorpu, které ho snadno mohly stát život. Takže se rozhodl to všechno prostě sbalit a vrátit se domů na Nový Zéland. Motoristický sport toho dne ztratil jednoho ze svých nejlepších pilotů.

Ještě téhož dne představil Amon Gentrymu drobného Kanadčana s tím, že by ho tento mladík mohl v kokpitu nahradit. Jeho jméno bylo Gilles Villeneuve.

Hned jsme ho vyzkoušeli. Jednou šel sice do hodin, ale zato byl nakonec o celou sekundu rychlejší, než Chris! Samozřejmě sedačku dostal a jezdil za nás. Dokonce se brzy umístil na stupních vítězů, takže všechno vypadalo docela slibně...než Wolfa přestalo ještě před koncem roku Can-Am bavit. Auto pak daroval univerzitě v Montréalu.

Před sezonou 1978 našel Gentry nový domov u týmu Tyrrell, kde Ken Tyrrell právě ukončil experiment s šestikolkami a vracel ke standartnímu konceptu čtyř kol.

Derek Gardner (*R.K. otec projektu P34 se šesti koly*) tam byl šéfkonstruktor na odchodu, ale pořád seděl v té nejluxusnější kanceláři. Jeho pozici převzal Maurice Phillippe (*R.K. který léta pracoval s Colin Chapmanem a stál za konceptem revolučního vozu Lotus 72*) a společně s ním jsme nakreslili Tyrrell 008 v malé garáži vedle Kenova skladu se dřevem. Phillippemu vděčím za mnoho...od něj jsem se toho naučil nejvíc.

Putující Gentry ale u Tyrrellu moc dlouho nezůstal.

Testování Mk.008 probíhalo v pohodě a Patrick Depailler s tím vozem později vyhrál velkou cenu Monaka. Pak mi ale volal Robin Herd s tím, že March dostal objednávku od nějakého bohatého Němce jménem Günther Schmid, který chce postavit auto Formule 1. A nabídnul mi vedení celého projektu. Tak jsem se dostal do týmu ATS, kde jsem začal s vývojem už existujícího konceptu HS1, který načrtnul Robin. Nakonec jsme všechno zvládli a byli na startu prvního závodu sezony v Argentině. A zrovna tam mi Herd oznámil, že March přerušuje veškerou spolupráci s ATS! Přesto jsem se rozhodl zůstat. Většina lidí v F-1 Schmida nesnášela, ale já sám o něm nemůžu říct nic špatného. Byl to opravdový motoristický nadšenec a s tím co měl, si nevedl vůbec špatně. Dělal jsem v jeho dílnách v Bicester, kde se osobně ukázal dvakrát týdně. Je pravda, že později o F-1 ztratil zájem, ale to bylo hlavně tím, že se kolem něho motalo příliš mnoho lidí, kterým šlo především o jeho peníze. Představ si, že se našel i takový maník, který krátce potom kdy přišel do týmu, požádal Schmida o půjčku na barák a dostal ji. Jenže za dva měsíce na to prostě zmizel i s penězi. Günther byl z takových podrazů samozřejmě otrávený. No, snažil jsem se z HS1 dostat co nejvíc a myslím, že jsme s ním byli relativně úspěšní. Konkrétně závod v Brands Hatch mi utkvěl v paměti. Náš pilot Jean Pierre Jarier se tehdy zranil, tak jsme narychlo sbalili Keke Rosberga, který se tam jenom tak potuloval. V závodě nás všechny ohromil, když, než musel odstoupit, jel na bodovaném místě. Viděl jsem, že auto mělo naprosto uvolněné rameno předního závěsu. Hned jsem za ním šel to probrat, ale Keke mě naprosto šokoval vysvětlením, že tohle kolo po kole kontroloval...vzdát ho donutila až porucha převodovky. Opravdový frajer!

Ale ani Gentry u ATS nevydržel dlouho a jeho rozchod se Schmidem nebyl zrovna příjemný.

Pracoval jsem na svém prvním úplně samostatném konceptu ve Formuli 1, ATS D1. Jochen Mass s ním testoval v Zandvoortu, ale zároveň oba naši piloti rozbili svoje závodní vozy, a jejich oprava pro náš malý tým znamenala citelnou zátěž. Navrhoval jsem na tu práci najmout firmu John Thompson, abychom nemuseli kompromitovat vývoj nového vozu, ale



Schmid trval na tom, že se všechno bude dělat v Bicester. A to mělo dost neblahé důsledky na debut mého D1 v severní Americe. Kára nebyla pořádně připravená, spíš jen tak narycho znýtovaná. Dost jsme se kvůli tomu se Schmidem chytli a nakonec jsem na fleku dal ATS výpověď. Keke s tím autem nedojel do cíle ani ve Watkins Glen, ani v Montréalu.

John odešel zpět k Shadow, kde během sezony 1979 pracoval na částečný úvazek. Jeho úkolem bylo přestavět DN9, které dokončil Tony Southgate, na wing-car. Výsledkem bylo Shadow DN9B za jehož volantem se snažila dvojice mladíků Jan Lammers a Elio de Angelis, se kterými se Johnova cesta znovu měla zkřížit v budoucnu. Na konci roku Gentry ještě postavil svůj druhý vůz Formule 1 Shadow DN11, ale tento anglo-americký tým už byl v počáteční fázi rozkladu. Stefan Johansson, David Kennedy a Geoff Lees se během první poloviny roku 1980 vystřídali v kokpitu, ale potom Shadow definitivně zmizel ze scény. Gentry už v té době ale byl někde úplně jinde.

Mým hlavním zaměstnáním v roce 1979 bylo vedení továrního týmu March v šampionátu Formule 2. Takže mým šéfem zase byl Robin Herd a našimi jezdci byli Teo Fabi a Ricardo Zunino. Tam jsem se také setkal s Tedy Tolemanem, který stál v čele svého vlastního a velice ambiciózního týmu. Na rok 1980 jsem přešel k nim a společně s Rory Byrnem (*R.K. později konstruktérem všech Schumacherových mistrovských vozů Ferrari*) jsme postavili jejich nové auto s motorem Hart. Rory dělal aerodynamiku a já jsem byl odpovědný za mechaniku a myslím, že se nám to docela povedlo. Brian Henton se stal mistrem Evropy F-2 a my jsme s velkými fanfárami oznámili Tolemanův přestup do Formule 1. Zkoušeli jsme tehdy Hartův turbomotor se dvěma dmychadly v šasi F-2 a frčelo výborně! Možná i proto jsme nároky na vstup do F-1 podcenili. Vsadili jsme na nové pneumatiky Pirelli a měli nové šasi i nový motor. To se ukázalo jako příliš a naši jezdci Derek Warwick a Henton šli od jedné neúspěšné kvalifikace k další. Ale pracovat s Warwickem byla opravdová radost. Velmi jsme se tenkrát sblížili a kromě toho, že se stal mým nejoblíbenějším pilotem všech dob jsem dokonce kmotrem jeho nejstaší dcery (*úsměv*).

Nová pravidla FIA na rok 1983 se zákazem profilovaných podlah, změnila situaci Tolemanu rapidně k lepšímu. Jejich nový TG183B byl senzací předsezonních testů a Warwick s Bruno Giacomellim ho v závodech dokočirovali k několika solidním výsledkům. Gentry u Tolemanu zůstal i v další sezoně, kdy nesl odpovědnost za vůz bývalého mistra světa na dvou kolech Johnny Cecotta, zatímco Pat Symonds dohlížel na vůz nováčka Ayrton Senny.

Rory dostal nápad nacpat chladiče do čumáku vozu a posadit nad něj ohromné křídlo. Další velké křídlo umístil nad motor těsně před klasický spoiler. Nalepil mi malý náčrt přímo do rohu kresličského prkna, abych ho měl při práci pořád na očích (*smích*). S Johnnym jsme si opravdu rozuměli a navíc jsme sdíleli lásku k motocyklům. Mimochodem, přes zimu jsem pracoval na autě jeho syna v asijské GP2. Nelíbilo se mi ale, jak s Johnnym Toleman vyběhl po jeho těžké nehodě v Brands Hatch v létě 1984. Proto jsem od týmu odešel.

Gentry dlouho bez práce nezůstal a dokonce se mu naskytla příležitost navrhnout auto, které při pohledu na starou fotografii stále vyvolává na jeho tváři úsměv.

Pan Pavanello od Autodelty mě pověřil konstrukcí Alfy Romeo 185T, se kterou jezdili Riccardo Patrese a Eddie Cheever. Sotva jsem s tím byl hotov, vydal se můj život zase jiným směrem. Derek Warwick tenkrát jezdil u

Renaultu a řekl mi, že ho pověřili úkolem mě k nim přelanařit. Nechtělo se mi ani věřit, že budu mít to štěstí pracovat v tak prvotřídním podniku a okamžitě jsem podepsal tříletou smlouvu. Dříve, než na ní měl čas uschnout inkoust, rozhodlo představenstvo Renaultu o odchodu firmy z F-1...

Gentry velmi rychle našel novou práci u Brabhamu, který vedl Bernie Ecclestone a jeho hlavním konstruktérem byl vynikající Gordon Murray. Společně dokončili jeho revoluční BT55 s motorem BMW. Superplochý vůz známý jako 'žehličí prkno' měl Brabham přivést k dalšímu titulu, ale nic nedopadlo tak, jak mělo.

Sezona 1986 se pro nás vyvinula v katastrofu. Byl jsem inženýr Elio de Angelise a výborně jsme si rozuměli. Elio se stal vedle Dereka mým věčným favoritem. A pak jsme měli ten prokletý test v Le Castellet. Vůz vyjel ve vysoké rychlosti z trati, zase kvůli mechanickému selhání a Elio úplně zbytečně přišel o život (*R.K. de Angelis byl jenom lehce zraněn, ale uvězněn v deformovaném voze, který zároveň pomalu hořel. Z důvodu naprostého nedostatku záchranářů a lékařů přítomných na okruhu trvalo příliš dlouhou dobu jezdce vyprostit a převézt do nemocnice, kde zemřel na následky nadměrné inhalace kouře a jedovatých výparů*). Byl to nejhorší okamžik mé kariéry. Poprvé a naposled jsem uvažoval o tom, že se vším praštím (*dojatý Gentry na tragédii vzpomíná i po pětadvaceti letech se slzami v očích*).

Nakonec ale zůstal a pokračoval u Brabhamu. Ironií osudu bylo, že de Angelise za volantem nahradil Warwick, ale rok 1986 znamenal pro tým začátek konce. John zůstal ještě další sezonu, přestože tým už dosahoval jenom slabých výsledků. I tak se mu ve světě automobilových závodů podařilo znovu najít trochu radosti.

Naším novým pilotem byl Andrea de Cesaris. Nikdy bys' nevěřil, jaký to byl srandista!

Po krátkém 'intermezzo' u Benettonu přešel Gentry z Formule 1 do MotoGP, kde strávil tři roky v sérii mistrovství světa pro třídu do 500 ccm.

Přišel jsem do továrního týmu Suzuki, za který jezdili Ron Haslam a Kevin Schwantz. Chvilu trvalo, než mě motorkáři přijali mezi sebe, především Japonci. S Ronovou pomocí jsem si ale časem vybudoval slušnou reputaci.

Jeho životní pouť ho ale přivedla zpátky do Formule 1...a znovu k týmu March!

Manželka na mě tlačila, abych se vrátil zpátky do Anglie, takže když se naskytla příležitost znovu nastoupit k March a pracovat s Lammersem, hned jsem to vzal. Ale nový majitel týmu byl v Japonsku zatčen pro rozsáhlé podvody a začátkem roku March znovu zmizel ze scény, tentokrát myslím navždycky. Naštěstí jsem pořád měl dobré kontakty ve světě motorek, což vedlo k dalšímu tříletému působení v MotoGP, tentokrát s týmem Kennyho Robertse u Yamahy. Toto období, kdy jsem měl možnost pracovat s takovými profesionály jako John Kocinski, Wayne Rainey a Luca Cadalora považuji za možná nejlepší během celé mé kariéry. Moje žena mne ale pořád chtěla mít doma. Takže příležitost zapojit do Volvo projektu s Tomem Walkinshaw přišla v pravý čas. Tím pádem jsem se s týmem TWR ocitnul v britské sérii cestovních vozů BTCC, kde jsem se znovu potkal se starým kámošem z dob začátků Marche, Roger Silmanem. Měl jsem to štěstí pracovat s opravdu talentovanými jezdci, jakým byl například Richard Rydell. Ty cestáky byly pro konstruktéra opravdovou lahůdkou. Skoro všechno bylo povoleno...jenom se to muselo vejít do siluety vozu. Postavili jsme tehdy to monstrózní Volvo S40 Wagon. To byla fakt chuťovka.

John se v BTCC bavil tak dobře, že se odhodlal k novému kroku stát se spolumajitelem týmu.

Derek Warwick zrovna založil svůj Triple Eight Racing Engineering a nabídnul mi 25% podíl. Manželka mi to schválila, tak jsem do toho šel a z ničeho nic jsem vlastnil čtvrtinu semi-továrního týmu Vauxhall. Byly to dobré časy. Derek sice vyhrál jenom jednou, ale byl to závod, na který nikdy nezapomenu. Bylo to v Knockhill ve Skotsku a bylo jasně vidět, jak se tam stahují mraky. Moje představitost mě dokonce přesvědčila, že v dále vidím déšť, takže jsem dal příkaz about mokré gumy, i když na startovní rovince ani nekrápl. Příštích 15 kol na mě Derek nepřetržitě řval přes rádio, kde že je ten zatracený déšť? Ještě dneska mi z toho zvoní v uších. Nakonec pršet začalo sice pozdě, ale přece a vyhráli jsme. Měli jsme plány vypracovat Triple Eight na přední motoristickou organizaci, ale z nějakého důvodu to nevyšlo.

Gentry odešel pracovat do technologického podniku Activa, který vlastnil Herbie Blash (*R.K. pravá ruka Bernie Ecclestone*), který byl situován ve staré továrně Brabham. Activa poskytovala škálu služeb v různých odvětvích motoristického sportu. Mezi tím vším si našel i čas pomoci Lammersovi připravit jeho Dome prototyp k závodu 24 hodin v LeMans v roce 2003.

No a pak odstartovala moje kariéra v GP2. Začal jsem jako inženýr pro Neel Jani a potom jsem přešel do týmu, který vlastní můj dlouholetý přítel Dave Price, a letos pracuju u Super Nova, který vede můj další přítel David Sears. Kteří kluci tady jsou nejtalentovanější? Řekl bych, že každopádně Romain Grosjean a Luca Filippi.

Na otázku, jestli by se dal znovu zlákat do Formule 1 nabízí Angličan velmi přímou odpověď.

Podívej se. Měl jsem to štěstí pracovat v F-1 v dobách masivního vývoje a konstrukční svobody, když technici mohli realizovat většinu svých nápadů. A nechci si tuto vzpomínku a vnitřní pocit kazit konfrontací se současnou realitou. Dnes se to tam hemží čerskými absolventy univerzit, kteří jsou sice vynikajícími experty na elektroniku, hydrauliku, pneumatiku a já nevím co ještě. Ale chybí jim vášeň pro tento sport.

A co se týče vášně pro motorsport...John vybaluje svůj mobilní telefon aby se pochlubil s několika fotografiemi. Je na nich vidět jak krouží na historických motorkách po různých tratích, včetně třeba impozantní Isle of Man.

Mám doma menší sbírku, nějaké Mondialy, Triumphy a Yamahy...jednu z nich nalakovanou v Cecottových barvách. Jejich restaurování a soutěžení ve volném čase je můj opravdový koníček a výborná forma odpočinku. Příležitost utéct tlakům moderního světa závodů.