

GP3 Series are not just the Ferrari, Honda, or McLaren supported Charles Leclerc, Antonio Fuoco, Nirei Fukuzumi, and Nyck de Vries. Chasing opportunity in their shadow are drivers, who do not have factory junior development programs behind them. Nonetheless, in this financially and mentally challenging, and time consuming sport, they sacrifice no less than the favorites. One of them is Akash Neil Nandy from Malaysia, whose manager is the experienced Italian Dr. Alessandro Giandelli (who previously worked with the Ghinzani team and Toro Rosso in Formula 1). In order to race, Nandy left his homeland, and his professional approach is underlined by the fact that he brings personal psychologist to all races. Yet, he is still waiting for success and thus far has only known the gloomier side of the very competitive GP3 Championship. Roman Klemm talked to him at this year's Hockenheimring.

R.K. Must say that I am surprised by your perfect English...

A.N.N. I studied in India and Singapore, and even at home my parents have always send me to an international school.

Speaking about parents, was it they, who introduced you to motorsport?

More or less. My father competed in the Malaysian touring cars, and by the time I was about four years old, it was clear that we shared the same passion. Later he bought me a go-kart, but I only drove it for fun at first. When I was 12, dad established his own team, and I was its full time driver. My mom also brings a lot to the table. I live in London now, and my sister goes to school there as well. Our mother has moved to Europe, so we can be together. Dad visits now and then, but this year he only had time attend the race in Budapest.

Was Alex Yoong, the first Malaysian in Formula 1, big inspiration for you?

Not really. I know Alex and we are friends. But when it comes to real role models, I am thinking more of Lewis Hamilton or Ayrton Senna.

You have abandoned go-karts at 14 and moved on to JK Racing Series...the Asian equivalent of Formula BMW. How did you adapt to the switch?

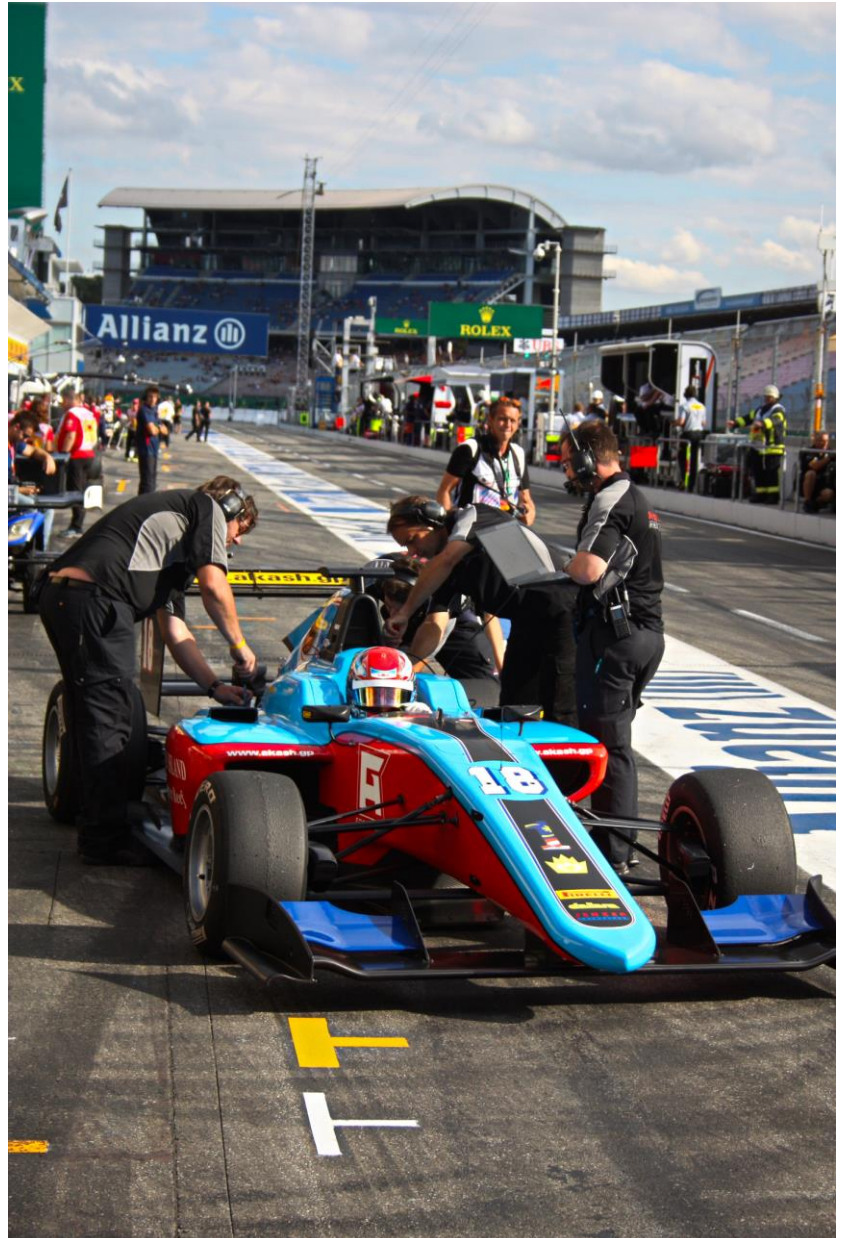
It was pretty good. Prior to that, I have already had an opportunity to experience cars through extensive testing with the Lotus Elise. The season went very well, I have finished fifth in the final standings.

Then you jumped straight into the relatively strong Chinese F-Masters Series...

And I did even better there! Five wins and 3rd in the Championship. I topped the season off with a win on the Macau GP weekend, which I consider to be my greatest sporting success so far.

The Macau circuit is quite dangerous, how did you address that?

I was so new in this business that it never even crossed my mind. And danger was not really something I thought about at all, back then. I have simply approached it as any other race, learned the circuit and remained calm about it. Some others apparently felt a bit more anxious and ended up in the wall.



Next to the internationally recognized tracks, some of which are hosting Formula 1 races, F-Masters runs on largely unknown circuits like Ordos or Inje. What can you tell me about those?

Well, they are not some neglected run down tracks. Ordos is a brand new place in the north of China, in a desert near the Mongolian border. South Korea's Inje is new as well, reminiscent of Spa-Francorchamps.

Your success gave you enough confidence to take on the European scene.

In 2014 I ended up 14th overall in Formula Renault, and last year I graduated to AFR Cup with more powerful Formula 3 cars.

After basically dominating the AFR Cup, you ended up as vice-Champion when Belgium's Jordi Weckx beat you by one point.

I had eight race wins before I crashed heavily at the Salzburgring's dangerous Fahrerlagerkurve and wrote-off the car completely. Consequently, I had to skip several of the following races.

You have won both races at the Most circuit in the Czech Republic.

I have great memories of Most. A very challenging track where you cannot relax at all...with the exception of the main straight. But it has nice rhythm to it that suits me well. I hope I can return there one day, at least for testing. It is a pity they do not host GP3 races.

Which brings us to the present day. Why GP3?

My manager Dr. Giandelli's initial plan was to enter Japanese Formula 3 and GT series. Together they would cost about the same as a season in GP3. Then we got a call from the Malaysian Ministry for Youth and Sports. This year, the Grand Prix weekend at Sepang will include GP2 and GP3 rounds, and they wanted a home driver in both categories. Nabil Jeffri drives in GP2, and I have been offered substantial investment for entering the GP3.

How popular is motor sport and GP3 in your country?

Moto GP is clear No.1! National single seater series are fairly low quality and majority of automobile racing takes place in various categories of stock and touring cars.

So you are in GP3 due to Malaysian support. Why did you choose Swiss team Jenzer Motorsport?

To be exact, I am racing thanks to support from my dad and one sponsor, an Australian vacation resort owned by Malaysian businessman. We have not yet seen a single penny from the government. Anyway, the decision to enter GP3 was so late that we were lucky when Mr. Jenzer offered us a seat in the third car.

Petronas is huge Malaysian supplier and sponsor in motorsports. Don't they have some sort of junior development program?

Unfortunately no. But even if they did I doubt that they would support me, because I am not a Muslim. Our family originates from India...

So far, your results are not exactly encouraging. Your best finish is 12th from the Red Bull Ring.

I have to admit that I do not yet understand this car. Somehow we do not gel together. GP3 is very competitive with a number of experienced drivers. Nearly all the tracks are new for me, and in this sense, I am the only real rookie around here. The format does not suit me either, just a very short practice followed by qualifying. I don't understand why Mr. Ecclestone would not allow longer or more running for us...there is plenty of time available. Oskar Tunjo just jumped into my car and was immediately quicker...and did the same in Richard Gonda's car. I am simply still searching for the right set-up.

During Saturday's race in Budapest you passed more cars than anybody else, but on Sunday you spectacularly rolled the car.

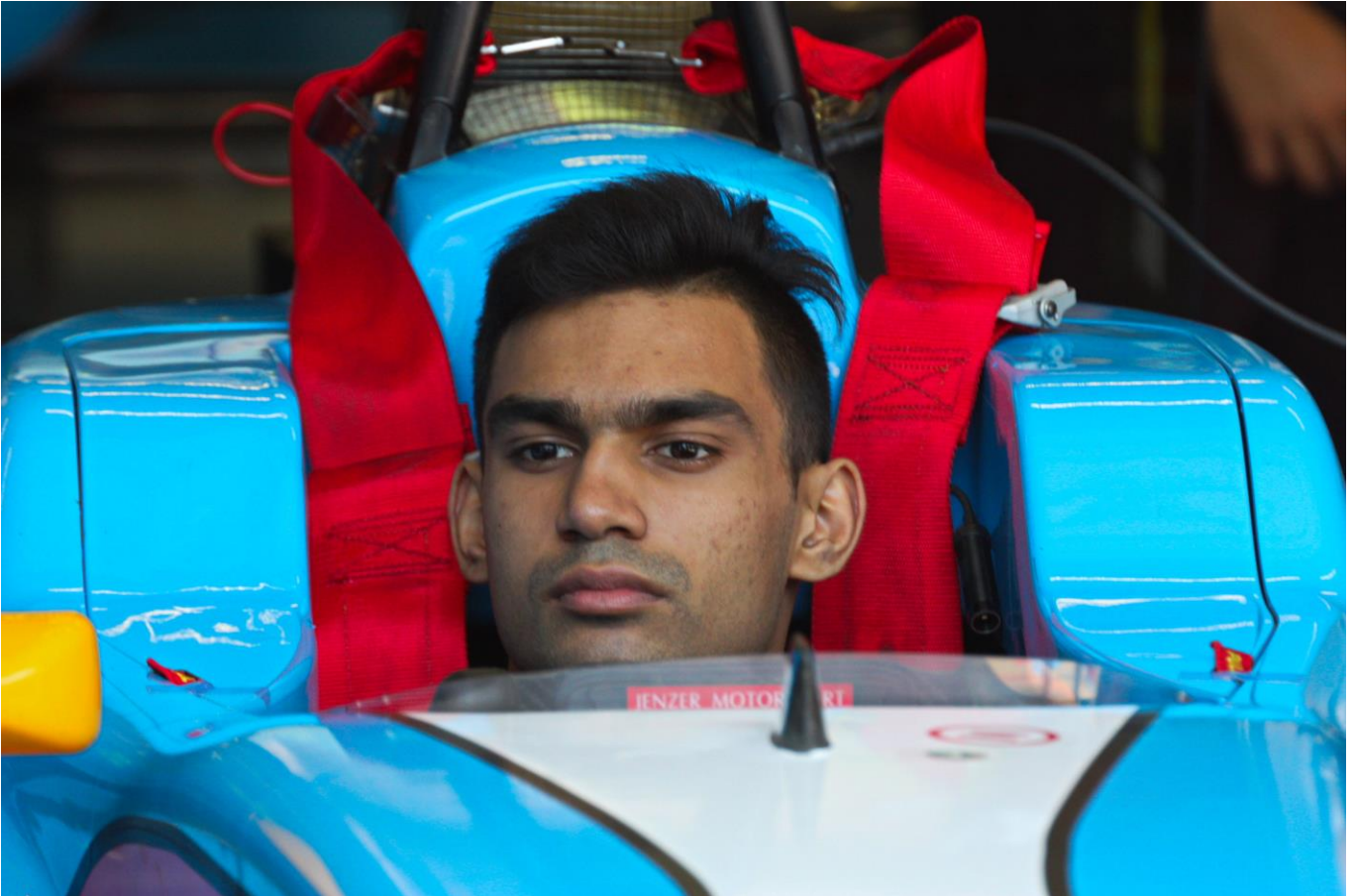
Yes, it was a serious accident that remains fresh in my mind, which is obviously not positive. One of the reasons why I travel with a psychologist.

Your goals for the rest of the season?

I don't want to talk about podiums...but regular results in the points would be helpful.

And plans for 2017?

To continue in GP3, of course, to be able to show what I have learned this year. Otherwise this entire season would be a complete waste of time. Everything depends on my results in the remaining races. I feel that here at the Hockenheimring we have shown that I am on the right path. In the closing laps, myself and my teammate Arjun Maini were the fastest cars on the track. Three more laps and I would have earned my first points for sure.



PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Formule GP3, to nejsou jen Scuderii Ferrari, Hondou, nebo McLarenem podporovaní Charles Leclerc, Antonio Fuoco, Nirei Fukuzumi, či Nyck de Vries. O příležitost se tam jaksi v jejich stínu snaží i jezdci, kteří za sebou nemají tovární juniorské vývojové programy velkých značek. Svému finančně, časově a psychicky náročnému sportu ovšem obětují přinejmenším stejně tolik, jako favorité. Jedním z nich je Malajec Akaš Neil Nandy se zajímavým poměrem k autodromu v Mostě. Nandy, jehož manažerem je zkušený Ital Dr. Alessandro Giandelli (který již pracoval u týmů Ghinzani a ve Formuli 1 s Toro Rosso) pro svůj sport opustil vlast a jeho profesionální přístup jde tak daleko, že s sebou na závody vozí i psycholožku. Přesto zatím na úspěchy čeká a poznal jen stinnou stránku našlapaného šampionátu GP3. V letošním Hockenheimu si s ním povídal Roman Klemm.

R.K. Upřímně řečeno, překvapuje mě Tvá perfektní angličtina...

A.N.N. Studoval jsem v Indii a Singapuru a i doma mě rodiče posílali na mezinárodní školu.

Když už jsme u rodičů, byli to oni, kdo Tě vedli k motorsportu?

Tak nějak ano. Táta závodil v malajském mistrovství cestovních vozů a nejpozději když mi byly čtyři roky jsme poznali, že sdílíme stejnou vášeň. Koupil mi potom motokáru, se kterou jsem jezdil jen tak pro zábavu. Od mých dvanácti let ovšem táta začal nasazovat vlastní tým, za který jsem profesionálně jezdil. Máma se také hodně obětuje. Žiji teď v Londýně, kde studuje i má sestra a máma do Evropy přišla s námi, abychom ji měli nablízku. Táta nás občas navštěvuje, ale se letos měl čas se přijet podívat jen na závod v Budapešti.

Byl první malajský pilot F1 Alex Yoong Tvou velkou inspirací?

Ani ne. S Alexem se znám a beru ho jako přítele. Pokud jde o opravdové vzory, tak k nim počítám spíše Lewise Hamiltona a Ayrtona Sennu.

Ve čtrnácti jsi opustil motokáry a nastoupil do JK Racing Series, asijské obdoby Formule BMW. Jak jsi se vypořádal se skokem do monopostů?

Dost dobře. Měl jsem před tím možnost zvykat si na auta rozsáhlými testy s Lotusem Elise a sezona proběhla výborně. Skončil jsem celkově pátý.

Následoval postup do poměrně silného čínského šampionátu F-Masters...

Tam se mi dařilo ještě lépe! Pětkrát jsem vyhrál a celkově jsem skončil třetí. Ročník jsem korunoval vítězstvím v rámci velké ceny v Macau, což považuji za svůj doposud největší sportovní úspěch vůbec.

Dráha v Macau je velmi nebezpečná, jak jsi k tomu přistupoval?

Byl jsem v téhle branži tak nový, že jsem si to ani neuvědomoval. Nebezpečí tenkrát pro mě stejně nebylo téma. Bral jsem to jako každý jiný závod a v klidu jsem se trať naučil. Jiní si ten klid nedopřáli a skutečně skončili ve zdi.

Vedle mezinárodně známých tratí, na některých startuje i Formule 1, F-Masters působí i na dosti neznámých okruzích jako Ordos nebo Inje. Co o nich můžeš říci?

Nejsou to žádné staré zaostalé nebo zanedbané dráhy. Ordos je nová trať uprostřed pouště na severu Číny, nedaleko Mongolské hranice. Jihokorejské Inje je také nová trať, připomínající Spa-Francorchamps.

Tvé úspěchy Ti daly dost sebevědomí, aby jsi se vydal na Evropskou scénu.

V roce 2014 jsem skončil jako 14 ve Formuli Renault a minulý rok jsem jezdil v poháru AFR na silnějším voze Formule 3.

AFR Cup jsi vlastně ovládl, přesto jsi skončil jen jako vicemistr, o bod za Belgičanem Jordi Weckxem.

Vyhrál jsem osm závodů, než jsem na Salzburgringu měl velmi těžkou nehodu zrovna v nebezpečné Fahrerlagerkurve a vůz jsem zcela zničil. Proto jsem pak musel několik závodů vynechat.

Mimo jiné jsi vyhrál oba závody tohoto šampionátu v českém Mostě.

Na Most vzpomínám moc rád. Je to senzační trať na které si...mimo rovinky...vůbec neodpočineš. Má ale krásný rytmus, který mi naprosto vyhovuje. Rád bych se tam někdy vrátil, alespoň k testům. Škoda, že tam nemůžeme nastoupit s GP3.

Čímž bychom byli u aktuální sezony. Proč GP3?

Můj manažer Dr. Giandelli pro mě vlastně plánoval ročník v japonských šampionátech F3 a GT. Oba dohromady by stály přesně tolik, kolik stojí samotná GP3. Pak se do věci ale vmísilo Malajské ministerstvo mládeže a sportu. Letos se v Sepangu pojedou v rámci Grand Prix i závody GP2 a GP3, tak chtěli v obou šampionátech mít domácí zastoupení. Nabila Jeffri nasadili do GP2 a mně slíbili velkou podporu, když se přihlásím do GP3.

Jak to vůbec vypadá s popularitou motorsportu a GP3 u Tebe doma?

Tam je jasným číslem jedna MotoGP! Národní formulové šampionáty mají jen nízkou úroveň, většinou se závodí v různých třídách cestovních vozů.

S Malajskou podporou tedy startuješ v GP3. Proč jste vybrali švýcarský tým Jenzer Motorsport?



Správně řečeno, závodím díky podpoře od táty a jediného sponzora, turistického letoviska v Austrálii, které patří Malajci. Od ministerstva jsme zatím neviděli ani halíř! Rozhodnutí nastoupit v GP3 padlo tak pozdě, že to bylo vlastně štěstí, když nám pan Jenzer nabídl volný třetí kokpit.

Malajská firma Petronas je v motoristickém sportu velkým dodavatelem a sponzorem. Nemají něco jako juniorský program?

Bohužel ne. A mimo to, i kdyby ho měli, tak bych od nich asi nic nedostal. Nejsem totiž Muslim, rodina pochází původně z Indie...

S Tvými výsledky to zatím moc nadějně nevypadá. Nejlépe jsi dojel na Red Bull Ringu jako dvanáctý.

Musím otevřeně přiznat, že mi zatím auto nesedí. Nějak nedokážeme splynout v jeden celek. GP3 je velmi vyrovnaný šampionát s velice vyježděnými jezdci a téměř všechny tratě jsou pro mě nové. Z toho pohledu tady jsem vlastně jediný opravdový 'rookie'. Modus těch závodů mi také nevychází vstříc. Máme jen krátký volný trénink a pak kvalifikaci. Nechápu, proč nás pan Ecclestone nenechá jet častěji a déle...času by bylo dost. Oskar Tunjo skočil do mého auta a i do auta Richarda Gundy a byl hned rychlejší. Já prostě pořád ještě hledám správné nastavení.

V Budapešti jsi v sobotu předjel nejvíce soupeřů ze všech, v neděli jsi ale ukázal krkolomný přemet.

Ano. Byla to těžká nehoda, kterou teď mám stále před očima, což pochopitelně nepřidá. I proto mám s sebou psycholožku.

Jaké jsou Tvé cíle pro zbytek ročníku?

Nechci nic povídat o umístěních mezi prvními třemi...pravidelné dojezdy na bodech by byly dobré.

A Tvé plány pro rok 2017?

Samozřejmě bych rád zůstal v GP3 a ukázal, co jsem se letos naučil. Jinak by přeci byla tato sezona k ničemu. Všechno záleží na výsledcích v příštích podnicích. Tady na Hockenheimringu se myslím v obou závodech ukázalo, že jsem na správné cestě. V závěru jsme měli jak já, tak i týmový kolega Arjun Maini nejrychlejší auta v poli, a pokud by závod trval o tři kola déle, tak jsem jistě urval první body.