

Aleš Norský: Basil van Rooyen's motor racing career stretched from the late 1950s until 1980, and reached from motorcycles to touring and sports cars, all the way to Formula 1, where he started in two World Championship events, and was multiple race winner in the South African Championship. He has won a number of other races and three Championships. Along the way, van Rooyen had also displayed remarkable engineering abilities, which led him to form the renowned car performance and accessory company, Superformance. After his retirement from racing, van Rooyen has managed several large companies, and this work eventually resulted in relocating his family from South Africa to Australia, where he still lives today. For the past dozen years (or so) Basil channels his energies to innovation and creative engineering. We had this following e-mail discussion in January 2017.



A.N. You started to race motorcycles and then switched to saloon cars, but was it always your ambition to race, or did it just happen, somehow?

B.vR. My folks never saw a motor race...nor did I...but I wanted a motorcycle to impress the girls that my hormones had discovered, and to get around at 17. By 18 I upgraded to a Puch 250 from my James 200, and heard about a race coming up...and entered my road machine. This led to my being chosen to ride one of three works Puch's from Austria, in the upcoming 24-hour race near Johannesburg, and my realisation that I could ride. I rode the winning bike, but fell ill with kidney bruising from lying flat on my stomach with legs outstretched to slip-stream larger machines, and having no kidney belt. But the bug had bitten, and it led to me buying an Anglia 1000cc and modifying it for touring car racing.

I think it was Eoin Young who said that the first Formula 1 race Chris Amon ever saw, was also the first one he drove in. I believe it was very much the case for you as well?

No. I had watched a few F1 events and GP's in South Africa, as my touring car participation became national with sponsorship, but had no ambitions as my forte became engineering of touring car engines and suspension. Unexpectedly, as a national touring car champion, I was invited by local F1 star John Love to drive his Cooper Climax 2.7 (which he discarded for a Brabham Repco) in the 1968 SAGP...just two weeks away! I had no experience in such a car and the Formula 1 drivers objected when they learnt I had only done a few laps in a single seater. The clerk of the course got them to agree to my practising, and racing on the proviso there were no complaints. I qualified in a creditable 20th in a respectable lap time, and sadly blew a head-gasket while advancing in the race. It was enough to be noticed and offered a more competitive car by a sponsor, Jack Brabham's BT 24 Repco. John Love then replaced his Brabham Repco with the Cosworth powered Lotus 49. My first half season saw me take a few close 2nd places to Love, and winning my first two F1 races when his car had niggles.

Once you got a taste of open wheel single seaters, there was no coming back and you began to compete in the South African F1 Championship full time. Someone told me once that the crucial advantage in that series was the ability of the (for the lack of better word) privileged few to obtain sufficient supply of tyres and spare parts during the entire season, while the others had to make the best of what was available to them. Would you agree?

Tyres were from the company with whom you were contracted...GoodYear, Firestone or Dunlop those days...if you were good enough. The annual budget we had to run the season on would make the works drivers laugh. I would need a chapter to cover the things we did to make the engines durable, whereas the works teams just changed them as necessary.

East London and Kyalami are, of course, well known due to hosting World Championship Grands Prix. The South African F1 raced on many other tracks though, with names like Roy Hesketh, Kumalo, Midrand, Killarney, Westmead, even Lourenço Marques. How did they compare to Kyalami, which around 1970 was one of the premier global circuits?

They were all exciting tracks for us to arrive at and tackle. Not as safe as today, often with trees or other obstacles should one go off...though we never gave that a thought.

Neville Lederle finished 6th in his only World Championship race and did win the South African Championship, but decided to retire early and perhaps we did not get the chance to see the best of him. John Love famously almost won the 1967 Grand Prix, but that was apparently a one-off. The two drivers from South Africa who did achieve international success were Tony Maggs and of course Jody Scheckter, but both of them chose to go to Europe at an early stage. So how good were the local veterans like Syd van der Vyver, Dough Serrurier, Ernest Pieterse, Jackie Pretorius, Dave Charlton, Sam Tingle, Ian Scheckter, and others?

Hmmmm...quite a question. I think almost all of those you list, in the right car on the right day, could win a Grand Prix, and had their stars really align not just in the South African series. Then there were others, like Trevor Blokdyk and

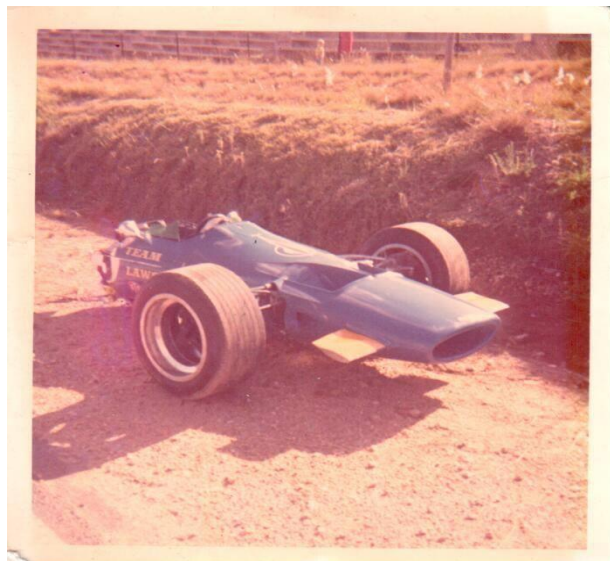
Brausch Niemann, who impressed me with inferior machinery. Amongst those drivers that become competitive or Champions in their homelands, it can be difficult to judge their potential from those established in the major teams, as you would know. This difficulty is exacerbated by the disparity in machinery and technical crew at their disposal. Think of the talented F1 drivers who came second but never won a GP. So whilst talent and super skill is a given, there is also much luck involved. Think of Stirling Moss never winning the world Championship...a lack of skill or luck? World golfing champion of the sixties, South African Gary Player famously said: "The harder I practice, the luckier I get". But I believe that luck plays a big part.

Is it true that Pieter de Klerk became race driver because he could find nobody else to drive his deKlerk-Alfa 'contraption'?

Ha-ha...don't know. What a gentleman.

Your own performances behind the wheel were noticed by none other than Ken Tyrrell and Jackie Stewart. You even contemplated a move to Europe and tangible possibility to become Stewart's teammate in the World Championship. But severe testing accident put an abrupt end to those plans. How do you remember that period?

The most exciting ever. Flights were already booked for me to leave South Africa for Tyrrell's shop, just weeks after my tyre-testing session. I had an accident at Kyalami at top speed down its fast straight. The car had no rear wing as these were banned for the Grand Prix season immediately after my 2nd World Championship race in 1969. See pic here for what was left of the McLaren, from which I was thrown 90 meters.



Most drivers from that era say that the dangers of racing was just something everybody was aware of, but nobody was prepared to admit that it could happen to them. Did you also see it that way?

Yes. It was quite naïve somehow, and we used to think how much safer we were than those who drove in the eras before us. They had no belts or crash helmets or disc brakes or Armco barriers!

Was such point of view necessary to even be able to go racing in the first place?

I think once it bites, the passion and the ego to prove one's worth overwhelm common sense...though Jackie Stewart was ahead of his time on this subject.

After you recovered, you did some more races in the South African series, which by then was ever more open to F5000 cars. Did you ever consider taking part in the Tasman Cup, which took similar path with its own rulebook? You did, after all, race in Australia driving touring cars.

I never had clear aims or dreams, but followed whatever path fortune provided. That seemed to offer more potential to increase my engineering and driving activities, which had become my profession. I was invited to drive in two touring car races in Australia by Peter Brock, in the Sandown 500 in Melbourne and then the famous Bathurst mountain circuit near Sydney. Had I been invited to any Tasman Series race, I certainly would have tried to fit that in.



Australia had ultimately become your home. Was it a deliberate choice or did your racing career and your work just take you there?

I sold off of my Superformance business when the oil crisis of 1971 caused motorsport to be shortly banned in South Africa 'till

further notice. Then I was head-hunted into running a leading South African packaging business Kaycraft PL, which worked for Revlon and Estée Lauder cosmetics, jewelry Industry, also pens and watches, medallions etc... This led me to overseas business trips, and an Australian packaging company CEO gave me an offer to set up similar factory in Sydney, which I could not refuse. My emigration with family to Australia had no connection whatever with my visit here ten year earlier to motor-race.

What do you consider to be your most satisfying era behind the wheel of a race car?

After recovering from my accident, Paddy Driver and many other leading South African drivers, like Bobby Olthoff and John McNicol, were running the new F5000's in South African's national championship. These had aluminum heads, monocoque chassis, 5L engines with fuel injection. He asked me why I was not back in the series. I said that after my shunt, I was not sure if I could still be competitive. He then kindly offered me his old Lola F5000, a tubular chassis with 4.7L iron Ford V8 engine with carburetors, to use at the following championship event at Roy Hesketh. It was just lying idle at his farm. I was soon back in the groove when I beat all those in their newer F5000's, behind only the two leading current Formula 1 cars of John Love and Dave Charlton. I then got sponsorship to buy a new March F1, and went to the Dutch GP to hand over a cheque for the car to Robin Herd (the H in March). On the way I went via Japan on business, and in the hotel read the news of my great friend Bruce McLaren being killed at Goodwood. Days later, sitting on the pit roof with Sally Courage and Helen Stewart watching the Grand Prix, Piers Courage was killed. Being 31 already, I decided to stick to touring cars. Robin Heard congratulated me when I asked him for the cheque back.

Do you follow Formula 1 or any other racing series still today?

Formula 1 I follow avidly...with withdrawal symptoms in the off-season. Moto GP too. My dream is that they will ban all aero devices in F1, which takes half their budget for testing and adds so much bulk to the spares being airfreighted around the world...and then a nudge at the first corner means a pit-stop for new nose or retirement. This change would also demand more driver input and the four-wheel drifts we used to drool over. And cars would look sleek again, like the one in this picture.



Your adopted country also happens to be a place where Formula 5000 is being resurrected as FT5000. Do you have any interest in that at all, and do you think it can succeed or even reach the popularity of the old Tasman Cup?

This is a difficult time for motorsport. With emissions and smog issues coming ever more in the public eye, will the big Australian Super V8 series be relevant for long? I love F5000 and hope it can be revived. But Australia, like South Africa, has always been a mecca for touring car fans ahead of those for single seaters.

Your racing career lasted for over two decades, but I understand that your other passion has always been engineering. Your company recorded patents ranging from swimming pool cleaning equipment to brand new concept for a two-stroke engine. How is all that going, and what do you plan next?

I have patented some interesting inventions in my time even before 'retirement'. A bicycle with long cranks from the rear axle. A tennis racquet with a concave surfaces on both sides due to the stringing, a device which stops the engine when the throttle sticks under braking. The ones that did not run into legal issues (and were commercial successes) were the 'Pool Twister' cleaning device that stops pool cleaners getting stuck, and the HeeBeeGeeBee head massager, which was gift of the year. And now my CITS engine, for which I am busy seeking an investor to fund the final stage...it is all on www.citsengine.com.au.

Being an inventor and an engineer, what is your view of the current Formula 1 hybrid engines, or power units as they are being called now. It is, in a way, an old technology that has been used in production cars years before Formula 1 caught up. Although, admittedly, it has been taken to another level of development there.

The noise from these engines is disappointing but not critical I think. And the harvesting of energy from braking does bring it into the new century at least. I can only reiterate my comments above on aero devices!

And your opinion on Formula E...is that the real future of racing?

This will add pressure on the relevance of motorsport as we know it...especially because of the silence. I do think that autonomous racing, maybe two or three decades from now, will become immensely relevant. The software engineers now so important in modern warfare, will be equally challenged to have a race car driven autonomously, inches apart at high speeds and braking at the last minute, taking the best line, avoiding others there already...unimaginable!!! I can see international patriotic rivalry here as vigorous as seen in any other form.

How about hydrogen-cell power units in F1? I guess most people would definitely not like the sound of those, but wouldn't it be the true groundbreaking development of our times?

Hard to say. Same comment as for the E series??

Prost or Senna?

Prost!

Finally, did I forget to ask anything?

Whew...let me get over this lot. Congrats for finding many probing questions to someone, who sadly only drove in two Championship Grands Prix and scored DNF in both.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF BASIL VAN ROOYEN ARCHIVE.

Aleš Norský: Basil van Rooyen závodil od konce padesátých let až do roku 1980 a za tu dobu se přes motocykly, cestovní i sportovní vozy dostal až do Formule 1, kde startoval ve dvou mistrovských závodech a byl několikanásobným vítězem v jihoafrickém mistrovství. Kromě toho dosáhl mnoha dalších vítězství v jiných závodech a získal tři mistrovské tituly. Po celou dobu se také vyznačoval pozoruhodnými inženýrskými schopnostmi, což ho přivedlo k založení úspěšného podniku Superformance, který vyráběl automobilové doplňky. Po ukončení závodní kariéry vedl několik velkých podniků, což nakonec vedlo i k tomu, že se s rodinou přestěhoval z Jižní Afriky do Austrálie, kde žije dodnes. Během posledního více než desetiletí se s vervou věnuje vynálezům a zlepšovákům. Následující e-mail rozhovor jsme měli v lednu 2017.

A.N. Začal jste závodit na motocyklech a potom i v autech. Bylo ale závodění vždycky vaším snem, nebo se to prostě jenom tak vyvinulo?

B.v.R. Moji rodiče ani já sám jsme nikdy žádný závod ani neviděli, ale pořídil jsem si motorku (James 200), abych mohl zapůsobit na holky, které moje hormony zákonitě začaly objevovat. V 17 to taky byl jediný způsob, jak se rychle dostat z místa na místo. V 18 jsem si pořídil lepší Puch 250 a doslechnul jsem se, že se bude pořádat nějaký závod. Tak jsem se přihlásil a i když moje nebyla závodní verze, vedlo to k tomu, že mi Puch nabídnul, abych v nadcházejícím čtyřadvacetihodinovém závodě poblíž Johannesburgu střídal na jednom ze tří továrních strojů, které přivezli z Rakouska. Což mě zároveň přivedlo na myšlenku, že mi to asi docela jde. Naše motorka vyhrála, ale odnesl jsem to zánětem ledvin, protože jsem celou dobu kvůli aerodynamice ležel na břiše a nekryl jsem si záda ledviňákem. Závodění mě už ale mělo v hrsti a hned jsem si koupil jednolitrový vůz Anglia, který jsem si upravil pro závody cestácků.

Myslím, že to byl Eoin Young kdo řekl, že první závod Formule 1, který Chris Amon kdy viděl, byl zároveň prvním, ve kterém startoval. Nebylo to ve Vašem případě totéž?

To ne. Viděl jsem pár závodů Formule 1 v Jižní Africe, když jsem se dostal do národního mistrovství cestovních vozů. Neměl jsem ale žádné ambice v monopostech závodit, mým hlavním zájmem bylo ladění motorů a náprav pro cestovní vozy. Jako vítěz národního mistrovství jsem zcela nečekaně dostal nabídku kočírovat ve velké ceně Jihoafrické Republiky 1968 Cooper Climax 2.7, který místní šampion John Love vyměnil za novější Brabham Repco...a závod se konal za dva týdny! Neměl jsem s takovým typem auta vůbec žádné zkušenosti, a když se to doslechli ostatní piloti, vznesli proti moji účasti protest. Pořadatel je ale přesvědčil, aby svůj postoj přehodnotili podle toho, jak si povedu v tréninku, což fungovalo. Slušným časem jsem se kvalifikoval na poměrně dobrou 20 pozici a v závodě se mi podařilo předjet pár aut, než mi prasklo těsnění v bloku motoru. Stačilo to ale k tomu, aby mi sponzoři nabídli do jihoafrického mistrovství mnohem lepší Brabham BT24 Repco. John Love později vyměnil svůj Brabham za Lotus 49 Cosworth. V první polovině sezony jsem za ním získal pár druhých míst a pak, když měl Love nějaké potíže, se mi podařilo dva závody i vyhrát.



Monoposty Vás okamžitě zaujaly natolik, že jste v jihoafrickém mistrovství F1 začal jezdit naplno. Jednou jsem slyšel, že největší výhodou několika 'vyvolených' byla schopnost zajistit si po celý rok dostatečnou zásobu pneumatik a náhradních dílů, zatímco většina ostatních byla odkázána vyjít s tím málem, které měli k dispozici. Souhlasíte s takovým názorem?

Gumy byly dodávány na základě smluv přímo od výrobce...tehdy to byli GoodYear, Firestone a Dunlop...musel jsi ale být dost dobrý na to, aby s tebou smlouvu uzavřeli. Celoroční rozpočet, se kterým jsme museli vyjít, by tovární týmy tak akorát rozesmál. Mohl bych napsat celou kapitolu o tom, co všechno jsme vykoumali a fušovali, aby nám motory vydržely co nejdéle, kdežto v továrně by je prostě vyměňovali podle potřeby.

East London a Kyalami jsou dobře známy, protože se na nich pořádaly závody mistrovství světa. Jihoafrické mistrovství ale jezdilo i na jiných tratích s názvy jako Roy Hesketh, Kumalo, Midrand, Killarney, Westmead, dokonce Lourenço Marques. Jaké byly ve srovnání s Kyalami, což byl kolem roku 1970 jeden z nejmodernějších okruhů na světě?

Všechno to byly zajímavé okruhy na kterých jsme se mohli prohánět. Samozřejmě ne tak bezpečné jako dnes, se stromy a jinými překážkami, které byly v cestě, když někdo sjel mimo trať. Tehdy jsme o tom ale nepřemýšleli.

Neville Lederle ve své jediné mistrovské Grand Prix skončil na šestém místě a byl i mistrem jihoafrického šampionátu. Rozhodl se ale skončit brzy, takže jsme možná ani neměli možnost vidět, čeho by byl schopen dosáhnout. John Love famózně téměř vyhrál velkou cenu Jižní Afriky 1967, ale to byla do značné míry shoda okolností. Dva Jihoafričané, kteří na mezinárodní scéně dosáhli největších úspěchů byli Tony Maggs a samozřejmě Jody Scheckter, kteří ovšem už v raném věku odešli do Evropy. Jak dobří tedy byli ti místní veteráni,

jako Syd van der Vyver, Dough Serrurier, Ernest Pieterse, Jackie Pretorius, Dave Charlton, Sam Tingle, Ian Scheckter, a další?

Hmmm...nadupaná otázka. Myslím, že skoro všichni, které tady jmenuješ, mohli v ten pravý den a ve správném autě vyhrát závod Grand Prix, a pokud by jejich hvězdy opravdu byly seřazeny správně, tak ne jenom v jihoafrickém mistrovství. Byli i další, jako Trevor Blokdyk a Brausch Niemann, kteří mě zaujali v podřadných mašinách. Jak sám víš, je nesmírně obtížné posuzovat jaký má kdo potenciál, přestože v domácích a oblastních závodech může být vítězem, nebo i mistrem. Všechno to je znásobeno okolnostmi a rozdíly v technice a mechanických, které má kdo k dispozici. Zamysli se nad všemi těmi talentovanými piloty, kteří v F1 nevyhráli ani jednou. Samozřejmě talent a vysoká schopnost jsou samozřejmostí, je ale potřeba mít i štěstí. Nezapomeň, že Stirling Moss nikdy nevyhrál mistrovství světa...byl to nedostatek schopností nebo štěstí? Mistr světa v golfu ze šedesátých let, Jihoafričan Gary Player, jednou řekl: "Čím více trénuju, tím více mám štěstí". Já ale věřím, že štěstí hraje velkou roli.

Je pravda, že Pieter de Klerk začal sám závodit proto, že nemohl najít nikoho jiného, kdo by byl ochoten usednout do jeho konstrukce deKlerk-Alfa?

Ha-ha...nevím. Byl to správný chlapík.

Vaše vlastní výkony za volantem nezůstaly bez povšimnutí a dostal jste se do zorného pole samotné dvojice Ken Tyrrell a Jackie Stewart. Dokonce jste plánoval cestu do Evropy s možností stát se Stewartovým týmovým kolegou v mistrovství světa. Těžká nehoda při testování ale znamenala rázný konec všech těchto plánů. Jak na to období vzpomínáte?



Velmi uspokojivé a vzrušující. Už jsem měl objednaný let z Jižní Afriky přímo do Tyrrellovy garáže, jen pár týdnů po mém plánovaném testu pneumatik. Bylo to v Kyalami a měl jsem bouračku na startovní rovince v plné rychlosti. Auto nemělo zadní křídlo, protože ty byly hned po naší velké ceně 1969, a mém druhém startu v mistrovství světa, zakázány. Na obrázku vidíš, co zbylo z mého McLarenu, ze kterého jsem byl vymrštěn 90 metrů daleko.

Většina závodníků z té doby říká, že nebezpečí bylo něco, o čem všichni věděli, nikdo si ale nechtěl připustit, že by se něco mohlo stát zrovna jemu. Zastával jste tentýž názor?

Ano. Bylo to samozřejmě docela naivní, ale v té době jsme si mysleli, že jsme na tom v rámci bezpečnosti mnohem lépe, než ti před námi, kteří neměli ani helmy, pásy, diskové brzdy, svodidla.

Byl takový přístup vlastně nutný k tomu, aby člověk vůbec mohl se závoděním začít?

Jakmile tě to jednou chytne, vášeň a ego dokázat co umím prostě potlačí tvůj zdravý rozum do pozadí...i když Jackie Stewart byl v tomto směru mnohem prozíravější.

Po zotavení jste se vrátil do jihoafrického šampionátu, který se v té době stále více otevíral účasti vozů F500. Pomýšlel jste někdy na účast v Tasmánském Poháru, který prožíval podobný vývoj pravidel? V Austrálii jste konec konců závodil v cestovních vozech.

Nikdy jsem neměl nalinkovány přesné cíle nebo sny, kterých bych chtěl dosáhnout, spíše jsem šel cestou, která se zrovna nabízela. Tento přístup mi umožňoval se rozvíjet jako jezdec i inženýr, což bylo i mým zaměstnáním. Peter Brock mě do Austrálie pozval na pár závodů cestovních vozů, Sandown 500 v Melbourne a taky slavný Bathurst poblíž Sydney. Pokud by mi někdo nabídnul účast v Tasmánském Poháru, určitě bych se pokusil to zvládnout.

Austrálie se nakonec stala Vaším domovem. Byl to záměr, nebo Vás tam Vaše práce a kariéra tak nějak zavály?

V důsledku ropné krize byly závody v Jižní Africe pro sezonu 1971 nakrátko zrušeny do odvolání. To mě přivedlo k prodeji firmy Superformance. Později jsem byl zlanářen do vedení firmy Kaycraft PL, což v Jižní Africe byl jeden z předních výrobců a designérů obalů, mezi zákazníky patřily kosmetické koncerny Revlon a Estée Lauder, různá klenotnictví, taky pera, hodinky, ozdoby a podobně. To pro mě znamenalo spoustu zahraničních služebních cest a po čase mi generální ředitel jedné australské firmy dal nabídku zavést podobný podnik v Sydney, což se nedalo odmítnout. Moje migrace z Jižní Afriky do Austrálie neměla nic společného s tím, že jsem tady o deset let dříve závodil.

Co považujete za neúspěšnější období své závodní kariéry?

Poté, kdy jsem se dal dohromady z té bouračky, Paddy Driver a další z místních závodníků, jako Bobby Olthoff a John McNicol, měli v národním šampionátu vozy F5000. To byly hliníkové bloky, monokok a pětilitrový motor s přímým vstříkáváním. Paddy se mě ptal, proč nejsem zpátky za volantem, ale nebyl jsem si jistý, jestli se můžu po takovém otřesu znovu dostat do patřičné formy. Nabídnul mi vyzkoušet si v příštím závodě na Roy Hesketh jeho starší model, Lola s trubkovým šasi, 4.7 litru železný blok Ford V8 s karburátorem. Stejně se mu jenom válela na farmě. Brzy jsem byl ve starých kolejkách a dojel jsem před všemi v novějších F5000, za dvěma vozy Formule 1, které měli k dispozici John Love a Dave Charlton. Hned jsem dostal sponzorskou nabídku koupit nový March F1 a vypravil jsem se na Holandskou GP, aby mi ho předal samotný Robin Herd (neboli H ve slovu March). Kvůli obchodu jsem tam letěl přes Japonsko, a na hotelu jsem se dozvěděl, že můj dobrý přítel Bruce McLaren měl smrtelnou nehodu při testování v Goodwood. Jenom o pár dnů později jsme spolu se Sally Courage a Helen Stewart seděli na střeše garáží a sledovali velkou cenu, ve které se zabil Piers Courage. Bylo mi už beztak jednatřicet a na místě jsem se rozhodnul vrátit se k cestákům. Když jsem požádal o vrácení peněz, Robin Herd mi k mému rozhodnutí pogrataloval.

Sledujete Formuli 1 nebo jiné kategorie závodů i dnes?

Jsem zaníceným fanouškem Formule 1...v přestávce mezi sezonami mi vyloženě chybí. Taky Moto GP. Sním o tom, že v F1 zakážou veškerou aerodynamiku, jejíž vývoj a testování zabírá polovinu každého rozpočtu a dále se prodražuje tím, že se kolem celého světa stále musí posílat nové a náhradní díly. Výsledek je jenom ten, že každé ťuknutí v první zatáčce automaticky vyžaduje zastávku v depu pro nový předek vozu, nebo rovnou znamená konec v závodě. Pořádná taková změna by zároveň přesunula větší důraz na pilota a vozy by braly zatáčky smykem všech kol, stejně jako dříve, když jsme nad tím doslova slintali. A auta by znovu vypadala elegantně, stejně, jako na tomto obrázku.



Vaše adoptovaná domovina je zároveň místem, kde je snaha oživit Formuli 5000 ve formě nové série FT5000. Zajímá vás to vůbec a myslíte, že taková série může uspět, nebo dokonce dosáhnout popularity původního Tasmanského Poháru?

Toto jsou pro motoristický sport těžké časy. Témata škodlivých splodin a smogu jsou stále více diskutována na veřejnosti...a jak dlouho může v takovém prostředí obstát třeba australské mistrovství Super V8? Mám F5000 rád a přál bych si, aby se mohla znovu vzchopit. Pravdou ale zůstává fakt, že jak v Austrálii, tak v Jižní Africe, byly hlavní atrakcí pro diváky vždycky cestovní vozy a ne monoposty.

Vaše kariéra trvala více než dvě desetiletí, pokud ale vím, Vaší druhou vášní vždycky bylo inženýrství. Vaše společnost patentovala řadu nápadů, od filtru pro bazény až po zcela nový systém dvoutaktního motoru. Jak se to vše daří a co plánujete dalšího?

Patentoval jsem pár zajímavých vynálezů i před tím, než jsem 'šel do penze'. Třeba bicykl s dlouhou hřídelí od zadní osy. Nebo tenisovou raketu se zakřivenou plochou na obou stranách, díky speciálnímu výpletu a taky zařízení, které automaticky vypne motor, když se při brždění zasekne plyn. Taky několik, které nebylo problém legalizovat (a tím pádem byly komerčně úspěšné) jako Pool Twister, který zabraňuje zaseknutí bazénových čističek, nebo HeeBeeGeeBee, což slouží k masáží hlavy. Teď zrovna hledám investory pro svůj systém CITS motoru, abych celý projekt mohl dotáhnout do konce. Všechno o tom se dá najít na www.citsengine.com.au.

Jako vynálezce a inženýr, jak se díváte na současné hybridní motory v F1...teď se jim říká pohonné jednotky. Svým způsobem to je stará technologie, která se užívala v produkčních vozech dříve, než se objevila ve Formuli 1. Kde samozřejmě vstoupila do pokročilé fáze vývoje.

Zvuk těch motorů mě zklamal, ale to v žádném případě není rozhodující. Přinejmenším alespoň přesun energie z brždění na pohon je záležitostí 21 století. Jinak bych ale spíše zdůraznil to, co jsem už řekl o aerodynamice.

A Váš názor na Formuli E...je to budoucnost závodění?

Určitě to zvýší tlak na svět závodění, který jsme zatím vždycky znali...hlavně kvůli tomu tichu. Věřím tomu, že bezpilotní vozy budou závodit, možná za 20 až 30 let, a takové závody se navíc stanou významnými. Inženýři, kteří píšou chytrý software jsou dnes velmi žádaní v armádě. Ale postavit inteligentní auto, které za vysoké rychlosti samo pojede v závodě s ostatními, bude muset brzdit na poslední chvíli, vyhýbat se těm, které se mu dostanou do cesty a přitom si držet optimální stopu...to pro některé z nich může být stejně lákavou výzvou. Je to skoro nepředstavitelné, ale jsem schopen vidět, že se v tom může rozvinout vlastenecká rivalita, která si nezadá s jakoukoli jinou formou národní hrdosti.

A co tak vodíkový pohon ve Formuli 1. Většině lidí by se zvuk takových motorů určitě nezamlouval, nebyl by to ale pro tuto dobu ten pravý směr vývoje?

Těžko říct. Stejná odpověď jako na Formuli E??

Prost nebo Senna?

Prost!

Nakonec, nezapoměl jsem se na něco zeptat?

Uf...musím si to všechno znovu projít. Blahopřeju ti, že jsi našel tolik zajímavých otázek pro někoho, kdo bohužel startoval jenom ve dvou závodech mistrovství světa a ani jeden nedokončil.