

Twenty-Three years old Russian Artem (Artiom) Markelov is about to embark on his fifth GP2/F2 campaign, which makes him by far the most experienced man within the field of this particular series. That means he must be one of the title favorites, especially since he also is the current vice-Champion, beaten last year only by the sensational Charles Leclerc. On top of that, Markelov was promoted to Renault F1 squad and we should see him at selected free practice sessions in the World Championship. At the F2 pre-season test in Le Castellet, he talked to Roman Klemm about his career, the new Formula 2, his plans regarding Formula 1, and the future in general.



R.K. How did you get started in motorsport?

A.M. Nobody in our family had ever anything to do with racing. But my best friend did some karting, and one day I tried it for myself.

You chose to go to Germany to turn professional...why there?

We considered going directly into the 2-liter Formula Renault, but in the end the decision was made that it was much too powerful car for that stage of my career, and the German ADAC series seemed more appropriate. There, I have established first contacts with Team Motopark and Timo Rumpfkeil. Later I drove two seasons for them in German F3. They were like my family, although the first year was not so good. But in the second year I was able to challenge Marvin Kirchhöfer and Emil Bernstorff for the title, all the way.

You have been in GP2/F2 since 2014, always driving for team Russian Time. Last year, they pulled out but then unexpectedly announced their re-entry only a month ago. Would you be here today without them?

No. I was already considering a move to Super Formula or IndyCar. All the negotiations were dragging on, however, and it looked like we will run out of time to sign any contract. So, in the end I am rather happy to be back in Formula 2.

What is your opinion of the new Dallara Mecachrome turbo?

The delivery of the car was delayed. It wasn't even properly painted for the roll-out at Magny Cours, and overall, it is not very sophisticated technically. The engine turbo-lag is gross, which results in difficult starts. I had engine trouble three times just on the first day of the Le Castellet test! Everybody will need to deal with it the best they can, but I am sure that we will see a lot of cars stalled on the grid during the first races. I liked the old car better. The cockpit is another problem, the new FIA regulations made it too large and I have to sit much lower than I like. I was used to sit a bit more upright than others, it allowed me to have better perspective. The new position does not suit me so well. The only thing I have no reason to complain about is the introduction of HALO.

This year you will be testing with Renault F1. What is in store for you there?

I will drive in several Friday sessions. Sochi and few others. My aim is to learn as much as I can from the F1 boys.

How is your relationship with other top Russian drivers?

With Sirotkin, we don't talk at all. He wished me good luck at Renault during a joint TV interview, and there is slight irony in that. I responded in kind, in regard to his time at Williams. If you think that for example Vitalij Petrov offered me some sort of support or advice, when I arrived in Europe...not at all. Nobody paid attention to me and I had to take care of myself. I had no contacts and certainly no support from big manufacturer, like some of the so-called rookies today. My only 'teacher' was Mr. Rumpfkeil at Motopark.



Are you popular in Russia?

Hardly. Nobody broadcasts F2 races there, and the media portrays myself and Sirotkin as spoiled sons from wealthy families, who have everything paid for by their fathers. By extension, the public naturally sees it the same way. But I had to find my own sponsors like everybody else...

Logically, your goal for 2018 must be the F2 title?

It is not so easy. This year, we are back to square one in many ways. Completely new car, new and different engine, and I also have a new teammate. There are many new drivers coming in with a lot of experience...some of them even with F1 cars. And they are going to be strong.

Some of your particularly daring maneuvers over the past years, reminded me of style that was characteristic for someone named Gilles Villeneuve. Do you consider yourself to be an aggressive driver?

No, I don't see myself that way. I drive the way I consider appropriate and never dive into situations that I am not convinced I can handle. To fight for positions is something I picked up in karting. Loads of people always went for the first corner, and you had to stand your ground.

For example, in Hungary last year you had that controversial incident with Oliver Rowland when fighting for a win. Many criticized you for it afterwards...

It was a difficult situation. Rowland was slower and kept blocking me all the way. At the same time, his teammate Nicholas Latifi was closing on me from behind. I guess I lost my nerves under pressure. I had to get ahead, but during my passing attempt, he pushed me to the right just a little bit, where I was surprised by the strip of grass. Next thing I knew, the car was heading for the guardrail. It was primarily my fault and it taught me how important it is to never lose one's cool under pressure.

Do you live in Southwest Europe during the season?

No, I travel home to Moscow after every event.

Through Renault, you are now closer to F1 than you have ever been. How do you see your future?

Permanent seat in a Grand Prix car certainly remains my ultimate goal. But if it does not work out this year, I am also interested in Indy 500 or endurance racing. Another option would be to quit racing altogether...

Třiadvacetiletý Rus Artiom (Artem) Markelov letos vyrazí do své páté sezony GP2/F2 a je proto daleko nejzkušenějším pilotem v poli této konkrétní série. Nejen proto ale patří do nejužšího kruhu favoritů...Markelov je totiž úřadujícím vice-mistrem F2, kterého minulý rok dokázal porazit pouze hvězdný Charles Leclerc. Navíc postoupil do kádru Renault F1, kde se několikrát představí ve volném tréninku v mistrovství světa. Během testů F2 v Le Castellet, hovořil s Romanem Klemmem o své kariéře, o nové Formuli 2, plánech ohledně Formule 1 a budoucnosti vůbec.

R.K. Co Tě přivedlo do světa motorsportu?

A.M. V naší rodině neměl se závody nikdo co dělat. Můj nejlepší kamarád ale jezdil motokáry a jednoho dne jsem to zkusil taky.

S profesionálním automobilovým sportem jsi pak začal v Německu...proč právě tam?

Přemýšleli jsme o debutu s dvoulitrem Formule Renault, došli jsme ale k závěru, že by to pro tehdejší stupeň mojí kariéry bylo příliš silné auto. Německá série ADAC se nám zdála být vhodnější. Tam došlo i k prvním kontaktům ke stáji Motopark Timo Rumpfkeila. Za ně jsem pak jezdil dva roky i německou Formuli 3. Byli jako má vlastní rodina, přestože první rok nebyl příliš slavný. Ale ve druhé sezoně jsem už dokázal až do konce ročníku bojovat o titul s Marvinem Kirshöferem a Emilem Bernstorffem.

Od roku 2014 jsi stálým účastníkem šampionátu GP2/F2 jako jezdec ruské stáje Russian Time. Tento loni vlastně ohlásil konec svých aktivit a do šampionátu 2018 se překvapivě přeci jen přihlásil teprve před měsícem. Byl by jsi teď tady, i kdyby Russian Time letos nenastoupil?

Ne. Uvažoval jsem o přestupu do jiných šampionátů, jako Super Formula nebo IndyCar. Všechna jednání se ale dost protahovala a vypadalo to tak, že k podpisu nějaké smlouvy už bude příliš pozdě. Takže nakonec jsem docela rád, že mohu pokračovat ve Formuli 2.

Jak hodnotíš nový monopost Dallara Mecachrome turbo?

Auto jsme dostali příliš pozdě. Při představení v Magny Cours ještě nebylo ani pořádně nalakované a celkově prostě není technicky na výši. Motor má ohromný turbo-lag, což tropí problémy při rozjezdu. První den testů v Le Castellet mi odumřel motor hned třikrát! Všichni se s tím budou muset vypořádat po svém, jsem si ale jistý, že při startech prvních závodů uvidíme mnoho stojících aut. Staré auto se mi líbilo mnohem více. Problém bude i s kokpitem. Je teď kvůli předpisům FIA mnohem větší a já musím sedět v autě mnohem níže, než je mi líbo. Byl jsem zvyklý sedět vzpřímeněji než ostatní, prostě jsem potřeboval tu perspektivu. Tato nová pozice mi vůbec nevyhovuje. Jen ohledně zavedení HALO si nemám důvod stěžovat.

Letos budeš i oficiálně testovat u týmu Renault F1. Co pro Tebe mají připraveno?



Pojedu několik pátečních tréninků. Soči a pár dalších. Mým záměrem je se při tom od chlapců ve Formuli 1 co nejvíce přiučit.

Jaký je tvůj vztah k jiným špičkovým ruským jezdcům?

Se Sirotkinem se nebavíme vůbec. Prostřednictvím rozhovoru pro televizi mi trochu ironicky popřál hodně štěstí u Renaultu a já popřál stejnou cestou všechno nejlepší u Williamsu jemu. Pokud myslíš, že mi třeba Vitalij Petrov po příchodu na evropskou scénu poskytl nějakou pomoc nebo rady, tak to určitě ne. Nikdo se tu o mě nestaral, byl jsem na všechno

sám. Neměl jsem k dispozici žádné kontakty a nebyl jsem podpořen žádnou automobilkou, jako hodně takzvaných nováčků, kteří dnes závodí. Mým 'učitelem' byl především pan Rumpfkeil od Motoparku.

Jak to vypadá s Tvou popularitou v Rusku?

Zle. Závody F2 tam nikdo nepřenáší a v médiích o mě a o Sirotkinovi píší jen jako o syncích boháčů, kterým všechno zaplatili tátové. Potažmo tedy přirozeně převládá stejný názor i u veřejnosti. Při tom i já musel hledat sponzory, jako každý jiný...

Tvým logickým cílem sezony 2018 musí být zisk titulu F2?

Není to tak jednoduché. Letos všechno začíná jaksi od nuly. Mám zcela nové auto, nový typ motoru a nového týmového kolegu. Nastoupilo plno nováčků, kteří ale mají hromadu zkušeností...někteří i s Formulí 1. Budou jistě velmi silní.



V uplynulých letech mi některé Tvoje přespříliš optimistické manévry připoměly styl, kterým byl charakteristický jistý Gilles Villeneuve. Myslíš, že jsi zvláště dravý jezdec?

Ne, nepovažuji se za hazardéra. Jedu prostě tak, jak to považuji za správné a nikdy se nevrhám do situací o kterých bych nebyl přesvědčen, že je zvládnou. Rvát se s ostatními o pozici, tomu jsem se naučil v motokárách. Do první zatáčky se vždycky cpaly spousty lidí a bylo nutné se nějak prosadit.

Například minulý rok v Maďarsku jsi měl při boji o vítězství kontroverzní nehodu s Oliverem Rowlandem, pro kterou Tě mnozí kritizovali...

Byla to obtížná situace. Rowland byl pomalejší a blokoval mě, přičemž mě zezadu dotahoval jeho kolega Nicholas Latifi. Byl jsem pod tlakem a asi jsem znervozněl. Musel jsem se před něj prostě dostat, jenže při pokusu o předjetí mě trochu natlačil doprava, kde mě překvapil travnatý pruh. Pak už jsem jenom letěl do svodidel. Byla to hlavně moje chyba, ze které jsem si odnesl ponaučení, že je nutné zachovat i pod tlakem klid.

Bydlíš během sezony někde na jihozápadě Evropy?

Ne. Po každém podniku se vracím zpět domů do Moskvy.

Prostřednictvím Renaultu jsi teď k F1 blíže, než kdy předtím. Jak si představuješ svou budoucnost?

Trvalý kokpit vozu Grand Prix jistě zůstává mým hlavním cílem. Kdyby to po tomto roce ale nemělo klapnout, tak mě zajímá i Indy 500 nebo vytrvalostní závody. Další možností je i skončit se závoděním úplně...