

Roman Klemm: At this year's Grand Prix de Monaco Historique, former F1 engineer John Gentry was accompanied by an unfamiliar youngster. Gentry introduced him as Matteo, who just bought himself a Formula 1 car that he would unveil in few weeks time at Most. Gentry seemed genuinely sorry that he wouldn't be able to attend the occasion. Since I planned to go to Most myself, I promised that I would keep an eye on Matteo for him. And there was plenty to see! The Most Historic 2018, part of FIA Masters Historic series, was good experience for all the fans, and I guess Matteo Ferrer-Aza will always remember this weekend in northern Bohemia fondly as well...he really made his mark in the restored Ligier JS11 Ford. On Saturday, the vastly experienced Nick Padmore with Williams FW7C Ford beat him by eight seconds, but on Sunday Ferrer-Aza went for the win and Padmore was literally saved by the chequered flag...had the race lasted just one more lap, he would certainly be passed by the speedy French car.



R.K. Who is Matteo Ferrer-Aza and how did you end-up in historic racing?

M.F. Like every young racer, my dream was to reach Formula 1 or IndyCar. I wanted to become a professional and for a while, I was definitely moving in the right direction. Starting with Formula BMW, then in 2013/14 I was 3rd overall in the British Formula Renault. That allowed me to advance to the European Formula Renault-Alps and my plan was to enter Formula 3 in 2016. But already the very first test discouraged me. It immediately became clear that Formula 3 (Spanish Open) is dominated by money and politics. I received an offer to sign with a team running five cars and 30 mechanics, and I did not like the sound of that. My enthusiasm for modern motorsport was squashed right then, and even the contemporary Formula 1 lost its luster for me. At the end of 2015 I began to entertain a thought of entering Historic Formula 1 and started to familiarize myself with the scene. I also had some experience with the current Porsche Carrera racing special, which did not feel right to me. But then in 2016 I had an opportunity to drive a 1969 Alfa Romeo Giulia GTA and even the sensational Shelby GT, and I became convinced that the older cars are right for me! In 2017 I went to New Zealand and attended the historic festival near Auckland, driving 1993 Reynard Formula Atlantic, and loved it immediately. The die was cast...I decided to follow this path.

So, historic Formula 1 it was...

Yes. Together with my dad and some advisors, we discussed what car would be good for us, and in February this year decided to invest in one that not only offers good pace for sporting results, but also is increasingly tempting to collectors. Restorer Rob Hall spotted this Ligier in Paris and thought that we should buy it. The car was in very good condition, ready to race. There also was a pile of spare parts that came with it. We see this purchase as family investment, which of course means that I must not wreck it.

Who is responsible for preparation and how involved are you yourself?

It is being prepared by specialized firm Hall & Hall. Most of the car is new. Only chassis, some side-boards and the front rollbar remain from the 40-year old Guy Ligier original. As for myself, the technical knowledge I have is not sufficient. I have only studied at technical institute for year-and-a-half before going racing full time.

What do you know about the history of your car?

It was the first JS11 chassis from late 1978. It was raced by Jacques Laffite, Patrick Depailler and Jacky Ickx. The best result was 3rd place in the 1980 French GP. Then it was sitting in private collection for a long time, until Pierre-Alain-France put it back into racing during 2015-2017. But it was only fielded in five events, most recently at Magny Cours last year.



How did you prepare for your Formula 1 debut, and why is it taking place in the middle of the season in Most?

I drove one race in the 2017 Dutch Formula Ford series and that is enough training for me. There are several reasons for why we start in June. The engine was being tuned by Geoff Richardson Engineering and chassis had to pass a crash test. The complete car was ready only a week before this event in Most. We did not really have an opportunity to test it, I just did a 30-minute shake down. To have our first race here also has some advantages. We knew there would be smaller field here, which gives us more room and opportunity for me to get used to the car. In many ways, to debut here is almost ideal.

So, how do you rate yourself after the first weekend in Formula 1 car?

I am surprised at how quickly I was able to adapt to the car. In qualifying, I was 1½ seconds down on Padmore, who was quickest, and that is not bad. It is exactly as I knew it would be. Perfect organization and great competition. And friendly atmosphere throughout. The old timers welcomed me right in.

Last month I saw you in the Monaco Historique paddock. Would you debut there, if the car was ready?

Without a doubt. That circuit does not scare me.

Do you ever think about who else handled the car you are driving now, or about the history of the track you are on?

I know what you mean. Racing history does interest me and I know something about it...but I allow no distractions while I am driving.



You have mentioned that acquisition of this Ligier represents family investment. Any crash could have serious consequences. With this in mind, how much do you really drive the car?

For sure I do not want to destroy it. But as a racer I only can drive at 100%. These cars are not as safe as today's machines, yes...but I have no fear. One cannot race with fear.

What about the rest of this season?

I definitely want to attend the Silverstone Classic, which is associated with the British Grand Prix, then Laguna Seca, Dijon and Spa-Francorchamps.

And then?

My goal is to establish myself in historic racing and make a living out of it, just like Nick Padmore and some others are able to. This year is a test also from the financial point of view. We will see how much it is going to cost and then plan to attend all the events next year.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE



Roman Klemm: Při letošní Grand Prix de Monaco Historique se v doprovodu bývalého konstruktéra F1 Johna Gentryho se zájmem potuloval paddockem nenápadný mladík. Gentry mi ho představil s tím, že to je Matteo, který si právě koupil auto F1, se kterým bude debutovat za pár týdnů v Mostě. Zároveň zalítoval, že u toho sám nebude. Jelikož jsem se do Mostu chystal, slíbil jsem s radostí Gentrymu, že ho omrknu. A bylo nač mrkat! Podnik Most Historic 2018, součást série FIA Masters Historic, byl pro každého fanouška jistě hezkým zážitkem. Také debutant Matteo Ferrer-Aza asi na víkend na severu Čech nikdy nezapomene...se svým Ligierem JS11 Ford tam totiž opravdu 'válel'. V sobotním závodě ho zkušený Nick Padmore na Williams FW07C Ford ještě dokázal porazit o 8 sekund, v neděli ale už sahal Ferrer-Aza po vítězství. Padmoreho tentokrát zachránila jen šachovnicová vlajka...pokud by závod trval jen o kolo déle, stal by se jistě kořistí rozjetého francouzského vozu.

R.K. Kdo je závodník Matteo Ferrer-Aza a co Tě zaválo do historického sportu?

M.F. Jako každý mladý pilot jsem snil o kariéře ve Formuli 1 nebo v IndyCar. Mým cílem bylo stát se profesionálem a můj postup se na čas tímto směrem normálně vyvíjel. Začal jsem ve Formuli BMW, v letech 2013 a 2014 jsem jezdil britský šampionát Formule Renault a skončil jsem celkově třetí. Poté jsem postoupil do evropské divize Formule Renault-Alps a mým plánem bylo nastoupit do sezony 2016 ve Formuli 3. Hned první test mě ale odradil. Viděl jsem, že Formule 3 (Spanish Open) je jenom o penězích a o politice. Měl jsem podepsat u týmu s pěti vozy a 30 mechaniky, což se mi nezdálo... Najednou jsem ztratil všechno své nadšení pro moderní sport. Už mi nedopřával uspokojení a i aktuální Formule 1 mě již vlastně přestala lákat. Už koncem roku 2015 jsem si začal pohrávat s myšlenkou zkusit to v historické Formuli 1 a začal jsem trávit více času v těchto svérách. Měl jsem i trochu zkušeností s moderním závodním Porsche Carrera, jehož jízdní vlastnosti mě příliš nenadchly. Když jsem ale dostal příležitost si koncem roku 2016 vyzkoušet Alfu Romeo Giulia GTA z roku 1969 a dokonce i senzační Shelby GT, hned jsem poznal, že starší vozy jsou pro mne to pravé! Začátkem sezony 2017 jsem měl možnost startovat na Novém Zélandu v jejich historickém festivalu u Aucklandu na Reynardu Formule Atlantic z roku 1993 a hned jsem se do něj zamiloval. Kostky byly vrženy...vydal jsem se tímto směrem.

Tak tedy historická Formule 1...

Ano. S tátou a poradci jsme nějaký čas hledali dobrý vůz a v únoru letošního roku jsme se rozhodli investovat do monopostu, který nejen že sliboval sportovní úspěchy, ale současně byl i sběratelskou lahůdkou stoupající hodnoty. Restaurátor Rob Hall viděl tento Ligier v Paříži a radil nám ho koupit. Vůz byl ve velmi dobrém stavu, připraven závodit. Dostali jsme k němu i hromadu náhradních dílů. Na tuto koupi se díváme i jako na rodinnou investici, kterou samozřejmě nesmím zničit.

Kdo připravuje Tvůj vůz a do jaké míry se o něj staráš sám?

Přípravu převzali specialisté firmy Hall & Hall. Ten vůz je vlastně z velké části nový. Z originálu, jenž před 40 lety nasazoval tým Guy Ligiera, zůstalo vlastně jen šasi, části bočnic a přední ochranný oblouk. Já sám nemám moc velké technické znalosti. Studoval jsem jenom rok a půl na technickém institutu, než jsem začal profesionálně závodit.

Co víš o historii Tvého vozu?

Jedná se o první šasi série JS11 a bylo postaveno koncem roku 1978. Závodili s ním jak Jacques Laffite, tak i Patrick Depailler a Jacky Ickx. Jeho nejlepším výsledkem bylo 3. místo při velké ceně Francie roku 1980. Pak byl dlouho součástí sbírky, než s ním Pierre-Alain-France začal v letech 2015-2017 opět závodit. Nastoupil ale jen do pěti podniků, naposledy minulý rok v Magny Cours.

Jak jsi se na debut ve Formuli 1 připravoval a proč se odehrál až uprostřed roku v Mostě?

Jako trénink jsem si koncem minulé sezony dal jeden závod nizozemského šampionátu Formule Ford, to stačilo. Proč jsme nastoupili až v červnu, má jisté důvody. Motor byl na vyladění u Geoff Richardson Engineering a šasi muselo být podrobeno deformačnímu testu. Vůz byl nakonec hotov teprve týden před Mostem. Před prvním tréninkem tady jsme de facto netestovali. Absolvoval jsem s vozem jen 30 minutovou zatěžkávací zkoušku. Debutovat právě zde má i své výhody. Věděli jsme, že tu nastoupí menší pole a mám tak na trati více místa na to, abych se s vozem spřátelil. Je to tu pro mé účely vlastně optimální.

Jak hodnotíš svůj první víkend coby pilot Formule 1?

Jsem překvapen, jak rychle jsem si na auto zvykl. V kvalifikaci mi na nejrychlejšího Padmoreho scházelo jen 1½ vteřiny, což není zase tolik. Tahle scéna je přesně taková, jak jsem očekával. Výborně organizované podniky a dobrá konkurence. Přesto vše probíhá ve velmi přátelské atmosféře. Mazáci mě mezi sebe přijali dobře.

Před měsícem jsi se při Monaco Historique procházel paddockem. Debutoval by jsi i tam, kdyby byl vůz včas hotov?

Samozřejmě. Nemám před tím okruhem strach.



Myslíš za jízdy někdy na to, v jakém voze to právě sedíš, kdo už ho řídil před tebou a po jak historicky významné trati právě jedeš?

Vím, na co myslíš. Historie závodů mě velmi zajímá a mám o ní přehled...při závodě se ale ničím nenechám rozptýlit.

Mluvil jsi o tom, že akvizice tohoto Ligieru byla rodinnou investicí. Každá nehoda může mít katastrofální následky. Kolik procent z vozu ždímeš?

Jistě, rozbít ho nechci. Jsem ale závodník a jezdím proto jen na 100%. Ano, tahle auta nejsou tak bezpečná, jako dnešní mašiny...strach ale nemám. Se strachem nesmíš závodit.

Co je tvůj další program letošní sezony?

Chci na každý pád nastoupit v Silverstone Classics poi Grand Prix Velké Británie, pak Laguna Seca, Dijon a Spa-Francorchamps.

A dál?

Mým cílem je prosadit se v historické scéně a vydělávat ježděním peníze, jako například Nick Padmore. Rok 2018 je i z finančního hlediska testem. Uvidíme, co bude stát a příští sezony se chci zúčastnit naplno, aniž bych nějaký závod vynechal.