

*It is difficult for girls in international motorsport. When one of them successfully jumps from Go-Karts to F4 and then advances to GP3 or F3, it usually does not take more than one or two seasons before they disappear. There is only one exception, who remains in GP3 and F3 for already 6th season: Tatiana Calderón Noguera. The 25-year old from Colombia also serves as development driver at Alfa Romeo-Sauber-F1 and her goal is clear...to one day sit in Formula 1 cockpit on the Grand Prix starting grid! Roman Klemm talked to her at the Hungaroring.*



**R.K. Colombia has produced only two notable F1 drivers: Roberto Guerrero and Juan Pablo Montoya. Was it them who inspired you to enter motorsport?**

T.C. I am too young to be able to follow Guerrero, but the rise of Montoya was watched by the entire nation, myself included...but it was not his success that brought me to the sport. When I was nine, my sister Paula bought me a Go-Kart ride. It took me about five minutes to absolutely fall in love with it. Before that I was into tennis and horse riding. But the Go-Kart experience changed all that. From that day on I wanted to do nothing else. Speed and adrenalin rush excite me...

**How did your parents react?**

Mother was strictly opposed to it. Although we were not some 'petrolhead family' my dad liked cars and already bought me a minibike when I was six years old. So, he was not completely against the idea and presented me with a fair offer: If I could maintain high grades in school, he would support my racing. I always worked hard in school, so there was no problem.

**Talking about school. You speak perfect German with lovely Swiss accent. How is that possible?**

Father sent us both to a German school of 'Swiss Ladies' in Bogotá (*Colegio Helvetia*). He attended it himself once, and thought it would be a good idea to send his own kids there as well.

**Back to Go-Karts then...**

There was big 'Montoya Boom' in Colombia at the time and the karting scene was flourishing thanks to the influence of Easykart company. I was able to establish myself within the national elite and needed to advance further.

**Which was not possible at home?**

It was not. To be able to drive single seaters I had to move to the US, where I was part of Argentine outfit Juncos Racing in the Star-Mazda series. I was not yet 17 and it was hard. I continued my studies at home in Bogotá and spent a lot of time on an airplane, where I studied and did my homework assignments...but I was able to keep my end of the bargain with dad. My grades were good and I was able to produce some top sport results as well. Two podiums and overall 6th place in 2011.

**Later on that year you also decided to try some races in Europe.**

We knew that the competition is much stronger in Europe than it is in America, and I had to face it.

**Who advised you what steps to take?**

I did not have a coach or some official advisor. In the US, I received few tips from former F1 driver Derek Daly and in Europe my first mentor and team boss was Emilio de Villota.



**You spent the time between 2012 and 2015 primarily in Formula 3. How do you rate those years?**

In 2012 I drove for de Villota in Spanish Open F3 and regularly scored points. That gave me confidence to advance into the European Championship with Räikkönen's Double R Racing. But it did not work at all. The team and its drivers lacked experience, Giovinazzi was there at the time. I already signed 2014 deal with top French team Signature, who were supposed to have factory prepared Renault engines.

But these aggregates were so bad in testing that Renault decided not to do F3 at all! All the seats everywhere were already taken, so I was happy when Jo Zeller decided to give me a car under the umbrella of Mücke-Motorsport. We did quite well. I scored 29 points, 5th place in Spa-Francorchamps, and 15th overall. It was good platform for another year together, but it never happened. In 2015 I drove for Trevor Carlin, but I never got comfortable in their car. It was a big disappointment...

**Nonetheless, since 2016 you have been in the more powerful GP3.**

My first year in GP3 with Arden was quite alright. It took me some time to get used to Pirelli rubber, but later I was much quicker. I scored points twice and the overall experience was positive. Next year I switched to DAMS and it was similar there, I was improving throughout the season and collected seven points. But the adjustment from English racing philosophy to French was enormous. Yet I still found good home at DAMS. They maintained friendly atmosphere with good communication and it just worked. I really wish we could have continued and improve together for another year. Unfortunately, they decided to quit GP3...

**So, this year it is the Swiss team Jenzer.**

Yes. Already the first test with the boys around Andreas Jenzer was very positive. They have an open door policy and I believe that they are doing everything possible to make me feel comfortable. I was finally able to reward them with a point here in Budapest.

**Besides being GP3 racer, you also are a development driver at Alfa Romeo-Sauber-F1. What are your duties there?**

This is my second year at Sauber (by extension Alfa Romeo) and I know they value my abilities. I work in the simulator and am present in the garage on race weekends. I will also travel to all American races after the GP3 season is over. My most immediate big goal is to drive their new Formula 1 car in the upcoming winter testing.

**Who are the people supporting and financing you?**

As just a sports-person I receive human compassion from my sister Paula, who travels with me to all the races. Professionally, I am part of Scuderia Telmex that, financially and otherwise, supports Latin American talent. They help with sponsors and provided me with driver coach, former Mexican F2 Champion Fernando Plata.

**Your car features República de Colombia decals. Is it just patriotism or do you receive financial support?**

They provide financial support.

**Who did you look up to in the beginning and which one of your rivals impressed you the most?**

Of course Juan Pablo Montoya was big inspiration for me, and over the past several years we keep in touch and he is very helpful and supportive. Among my competitors, Max Verstappen stands out. That boy always was very good. His car control is great, he has the speed and always had clear vision of where he wants to be. He is the prototype of successful sportsman.



**What do you consider to be your biggest success thus far, and the biggest disappointment?**

I see my 3rd place during a stint in Renault World Series last year in Bahrain as my best result. Disappointment? If I take a look around the paddock, I can see several people who have disappointed me in the past...

**And future goals?**

First of all, I want to win in GP3...I know I can do it. The only big goal is Formula 1. I will do everything in my power to make it happen, and we will see what comes of it.

**PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE**

*S děvčaty v mezinárodním automobilovém sportu je to těžké. Když občas některá zvládne skok z motokáry do F4, pak GP3 nebo F3, tak většinou po 1 až 2 sezonách zase zmizí. Existuje jediná výjimka, která se již šestým rokem drží na parketech Formule 3 a GP3: Tatiana Calderón Noguera. Pěťadvacetiletá Kolumbijka je zároveň vývojářkou Alfy Romeo-Sauber-F1 a zná jen jediný cíl...sedět jednoho dne v kokpitu Formule 1 na startu Grand Prix! Roman Klemm s ní pohovořil na Hungaroringu.*

**R.K. Kolumbie doposud vychovala pouze dva přední piloty Formule 1: Roberto Guerreru a Juan Pablo Montoyu. Byli to oni, jejichž příklad jsi následovala do tohoto sportu?**

T.C. Na to, abych sledovala Guerrerovu kariéru jsem příliš mladá. Montoyův postup samozřejmě sledoval celý národ a tedy i já...nebyly to ale jeho úspěchy, co mě k motorsportu přivedlo. Bylo mi 9 let, když mi má sestra Paula zaplatila jízdu v motokáře. Trvalo to jen 5 minut, než jsem poznala, že to je něco, co budu milovat. Do té doby jsem hrála tenis a jezdila na koni. Ta zkušenost s motokárou ovšem všechno změnila. To bylo právě to, co jsem od té doby chtěla dělat. Rychlost a proud adrenalinu mne vzrušují...

**Jak reagovali Tví rodiče?**

Matka byla striktně proti. I když jsme nebyli žádná 'motorová rodina' měl táta auta rád a už v šesti letech mi koupil malou motorku. Nebyl proto tak úplně proti a dal mi férový návrh: Když budu mít i nadále dobré známky ve škole, tak mě v závodění podpoří. Ve škole jsem se vždycky snažila, takže bylo vše v suchu.

**Apropos škola. Mluvíš perfektně německy a k tomu s milým švýcarským přízvukem...jak je to možné?**

Táta nás holky poslal na německou školu 'švýcarských slečen' v Bogotě (*Colegio Helvetia*). Jako dítě tam byl také a byl spokojen, proto považoval za dobrý nápad přihlásit tam i své děti.



## Tak tedy zpět k motokářům...

Kolumbie tehdy právě prožívala ohromné 'Montoya nadšení' a motokářská scéna vzkvétala pod velkým vlivem firmy Easykart. Dokázala jsem se prosadit mezi národní špičkou a potřebovala postoupit výše.

## To už ovšem doma nebylo možné?

Nebylo. Kvůli monopostům jsem se musela vydat do USA, kde jsem startovala za argentinskou stáj Juncos Racing v mistrovství Star-Mazda. Nebylo mi ještě ani 17 a byla to tvrdá doba. Do školy jsem pořád ještě chodila doma v Bogotě a strávila jsem proto hodně času v letadle, kde jsem se i učila a dělala domácí úkoly...dohodu s tátou jsem ovšem dodržela. Znamky byly výborné a dostavily se i špičkové sportovní výsledky. V roce 2011 jsem dvakrát dojela mezi prvními třemi a skončila v mistrovství celkově na 6 místě.

## Koncem toho roku jsi se odhodlala i ke startům v Evropě.

Věděli jsme, že je v Evropě mnohem silnější pole než v Americe a musela jsem se mu tedy postavit.

## Kdo Ti vůbec poradil, kterým směrem se vydat?

Neměla jsem trenéra nebo oficiálního poradce. V Americe mi dal pár tipů bývalý pilot F1 Derek Daly a v Evropě byl mým prvním mentorem a zároveň šéfem týmu Emilio de Villota.

## Od sezony 2012 do roku 2015 jsi jezdila převážně s Formulí 3. Jak tato léta hodnotíš?

V roce 2012 jsem jezdila za de Villotu ve španělské F3-Open a pravidelně jsem bodovala. Proto jsem se o rok později nebála postupu do evropského šampionátu společně s Räikkönenovou stájí Double R Racing. Dopadlo to ale zle. Tým i jezdci byli příliš nezkušení. Jezdil tam tehdy i Giovinazzi. Pro rok 2014 jsem již měla podepsanou smlouvu se špičkovým francouzským týmem Signature, který měl nasazovat tovární motory Renault. Tyhle agregáty ale byly při testech tak slabé, že se Renault rozhodl proti účasti ve Formuli 3! Všechny sedačky byly už obsazeny a nakonec jsem byla ráda, když pro mě nasadil Jo Zeller jedno auto pod hlavičkou Mücke-Motorsportu. Šlo nám to společně ale výborně. Získala jsem 29 bodů, dojela pátá ve Spa-Francorchamps a skončila na celkové 15 místě. To by byl výborný základ pro druhý rok spolupráce, nikdy k ní ale nedošlo. V sezoně 2015 jsem to tedy zkusila u Trevora Carlina, nějak jsem tam ale nedokázala vyvinout cit pro jejich auto. Ten rok byl velkým zklamáním...



## Přesto od roku 2016 jezdíš v silnější GP3.

S mým prvním rokem u Ardeny v GP3 jsem byla vlastně spokojená. Nějaký čas to trvalo, než jsem se sžila s pneumatikami Pirelli, koncem roku jsem ale zrychlila. Dvakrát jsem dojela pro body a celý ročník hodnotím jako velmi pozitivní zkušenost. Pro příští rok jsem přešla ke stáji DAMS, kde to bylo podobné. Během roku jsem získávala na konkurenceschopnosti a vyjezdila celkem 7 bodů. Rozdíl mezi pojetím anglického a francouzského týmu byl ohromný, přesto jsem se u DAMSu dobře zabydlela. Byli ke mě velmi přátelští a komunikace klapala na výbornou. Strašně jsem si přála, zůstat u nich i další rok...jistě bychom společně dojeli pro špičkové výsledky. DAMS se ale rozhodl, že GP3 opustí...

## Tak tedy pro letošek švýcarská stáj Jenzer.

Ano, hned po prvním testu jsem se pro chlapce kolem Andrease Jenzera nadchla. Udržují velmi otevřenou komunikaci a já vnímám, že se snaží udělat vše pro to, abych se u nich cítila dobře. A konečně jsem nás tady v Budapešti všechny odměnila i prvním bodem.

## **Nejsi ale jen závodnicí GP3, mimo to jsi i vývojářkou u Alfa Romeo-Sauber-F1. Jaké tam máš úkoly?**

U Sauberu (potažmo Alfy Romeo) jsem již druhou sezonu a vím, že tam v mé schopnosti věřím. Zatím pracuji jen na simulátoru a mohu přihlížet práci týmu o víkendech Grand Prix. Vezmou mě s sebou i ke všem americkým závodům sezony, při kterých GP3 již nenastoupí. Mým nejbližším velkým cílem je dostat v zimě příležitost testovat jejich nový vůz Formule 1.

## **Kdo jsou lidé, kteří Ti pomáhají a jak sháníš potřebné finance?**

Ze sportovní-lidského hlediska je to má sestra Paula, která mě doprovází ke všem podnikům. Jinak jsem členem Scuderie Telmex, která se z profesionálního a finančního hlediska stará o talenty z latinské Ameriky. Pomáhají mi najít sponzory a dali mi k dispozici i kouče, bývalého mexického mistra F2 Fernanda Plata.

## **Na Tvém voze jsem tu zpozoroval i větší nálepku República de Colombia. Jedná se jen o Tvoje vlastenectví, nebo z toho plyne i finanční podpora?**

Podporují mě i finančně.

## **Kdo byl v dobách začátků Tvůj velký vzor a kdo Tě nejvíce ohromil z řad soupeřů?**

Mým velkým vzorem byl samozřejmě Juan Pablo Montoya, se kterým jsem v posledních letech ve stálém spojení. Snaží se mi pomoci, kde se dá. Mezi mými soupeři mě nejvíce zaujal Max Verstappen. Ten chlapec byl vždycky výborný. Jeho ovládání vozu je báječné, je rychlý a vždy přesně věděl, co chce. Prototyp úspěšného sportovce.

## **Co byl Tvůj zatím největší úspěch ve sportu a co největší zklamání?**

Jako největší úspěch hodnotím 3 místo při hostování v Renault World Series koncem minulého roku v Bahrajnu. A zklamání? Když se poohlédnu po paddocku, tak vidím hned několik lidí, kteří mě zklamali...

## **A Tvé cíle do budoucna?**

Zaprve chci vyhrávat v GP3...vím, že to umím. Mým jediným velkým cílem jsou starty ve Formuli 1. Pokusím se udělat vše proto, abych tohoto cíle dosáhla a uvidíme, jak to dopadne.

*Roman Klemm: Mit den Mädchen im internationalen Rennsport ist es so eine Sache: Wenn eines gelegentlich den Sprung vom Kart in die F4, GP3 oder F3 schafft, dann meist nur für 1-2 Jahre, bevor es wieder von der Bildfläche verschwindet. Doch es gibt eine Ausnahme, die sich schon im 6. Jahr auf dem Parkett der Formel 3 und GP3 hält: Tatiana Calderon. Die 25 Jahre junge Kolumbianerin ist gleichzeitig Entwicklungsfahrerin von Alfa Romeo-Sauber-F1 und kennt für sich nur ein Ziel – eines Tages am Start eines F1-Grand Prix zu stehen!*

## **R.K. Kolumbien brachte bisher nur zwei namhafte F1-Fahrer hervor, Roberto Guerrero und Juan Pablo Montoya. War es ihr Beispiel, dem Du in diesen Sport gefolgt bist?**

T.C. Um Guerreros Karriere zu verfolgen war ich noch zu jung. Montoyas Aufstieg hat natürlich die ganze Nation verfolgt – es waren aber nicht seine Erfolge, die mich zum Motorsport brachten. Ich war 9, als mir meine Schwester Paula ein Fahr im Leih-Kart bezahlte. Dabei brauchte ich nur 5 Minuten, um mich in die Rennerei zu verlieben. Bis dahin spielte ich Tennis und bin geritten, die Erfahrung mit dem Kart hat aber alles geändert. Es war genau das, was mir gefiel. Die Geschwindigkeit und der Adrenalinfluss...

## **Wie haben Deine Eltern reagiert?**

Die Mama war sofort entschieden dagegen. Wir waren zwar keine „Motorsport-vernarrte Familie“, man Papa mochte aber schnelle Autos und hat mir schon mit 6 ein kleine Motorrad gekauft. Er war also nicht strikt dagegen und bot mir folgenden Deal an: „Sollten Deine Schulnoten weiterhin stimmen, dann unterstütze ich Dich!“ In der Schule war ich weiterhin sehr gut – also war die Sache gegessen.

## **Apropos Schule: Du sprichst perfekt Deutsch, noch dazu mit einem lieben schweizerischen Dialekt – wie kommt das?**

Papa schickte uns auf die „Schule der Schweizer Fräulein“ (*Colegio Helvetia*) in Bogotá. Er selber war als Kind dort und hielt es für eine gute Idee, seine Töchter den gleichen Weg gehen zu lassen.



## Parallel startete Deine Kart-Karriere...

Kolumbien hat damals einen riesigen "Montoya-Boom" erlebt und die Szene blühte auf. Ich konnte bald mit der nationalen Spitze mithalten, was bedeutete, dass man höher aufsteigen sollte.



## Das war zuhause allerdings nicht mehr möglich..?

Nein. Meine Monoposto-Karriere startete ich in den USA. Ich fuhr dort für das argentinische Juncos Team in der Star-Mazda Meisterschaft. Ich war noch nicht einmal 17 und es war eine harte Zeit. Ich besuchte immer noch die Uni in Bogotá und verbrachte sehr viel Zeit im Flugzeug. Dort lerne ich auch und machte meine Hausaufgaben. Meine Abmachung mit Vater habe ich aber erfüllt. Meine Noten waren ausgezeichnet und es stellten sich auch prächtige sportliche Erfolge ein: 2011 platzierte ich mich zwei Mal unter den ersten drei und beendete die Meisterschaft als gesamt sechste

## Ende des gleichen Jahres wagtest Du den Sprung nach Europa...

Uns war klar, dass die Konkurrenz in Europa viel stärker war, als in Amerika – und ich wollte mich ihr stellen.

## Wer hat Dir damals geraten, welchen Weg Du einschlagen sollst?

Ich hatte keinen Driver-Coach oder einen offiziellen Berater. In den USA gab mir der frühere F1-Fahrer Derek Daly ein Paar Tipps und in Europa wurde zu meinem ersten Mentor mein damaliger Teamchef in der spanischen F3-Open, Emilio de Villota.

## Ab 2012 bis 2015 warst Du überwiegend in der Formel 3 unterwegs. Wie bewertest Du diese Zeit?

2012 fuhr ich für de Villota die spanische F3-Open und konnte regelmäßig punkten. Deshalb hatte ich keine Angst vor einem Aufstieg in die Europameisterschaft. Das Folgejahr mit DoubleR Racing war jedoch schlimm. Wir waren alle neu und zu unerfahren. Die Fahrer – darunter auch Antonio Giovinazzi – und das Team... Für 2014 hatte ich schon ein Vertrag mit dem französischen Spitzenteam Signature, das Werksmotoren von Renault einsetzen sollte. Diese Triebwerke erwiesen sich allerdings schon im Teststadium als zu schwach und Renault hat sein F3-Projekt beendet. Die guten Cockpits waren dann schon vergeben und ich war froh, das der Jo Zeller für mich ein Auto unter dem Dach von Mücke Motorsport einsetzen konnte. Es klappte super. Ich erreichte 29 punkte, wurde 5. In Spa und 15. Der Meisterschaft. Das wäre eine tolle Basis für ein weiteres gemeinsames Jahr gewesen, doch es ging nicht gemeinsam weiter... 2015 versuchte ich also mein Glück im Team von Trevor Carlin, irgendwie gelang es mir aber nicht, ein Gefühl für deren Auto zu entwickeln. Das Jahr war eine echte Enttäuschung...

## Seit 2016 bist Du nun in der stärkeren Formel GP3 unterwegs...

Mit meinem ersten GP3-Jahr bei Arden bin ich sehr zufrieden. Es dauerte zwar eine gewisse Zeit, bis ich mich mit den Pirelli-Reifen richtig angefreundet habe, konnte mich danach aber kontinuierlich verbessern und erreichte zwei Mal Punkte. Diese Jahr bewerte ich als eine sehr positive Erfahrung. 2017 fuhr ich bei DAMS und es war ganz ähnlich: Das gesamte Jahr steigerte ich meine Konkurrenzfähigkeit und fuhr 7 Punkte ein. Der Unterschied der Arbeitsauffassung zwischen einem englischen und französischen Team könnte zwar nicht größer sein, trotzdem fühlte ich mich auch bei DAMS schnell heimisch. Man war dort sehr freundlich zu mir und auch die Kommunikation klappte toll. Ich wollte dort unbedingt bleiben, doch DAMS entschied, mit der GP3 aufzuhören...

## Heuer führst Du also für das Schweizer Jenzer-Team...

Ja, Die Mannschaft rund um Andreas Jenzer hat mich schon beim ersten Test begeistert. Sie haben eine sehr offene Umgangsweise und ich spüre, dass man einfach alles tut, damit ich mich hier wohl fühle. Hier in Budapest habe ich und endlich mit dem ersten Punkt belohnt...

## Du rennst aber nicht nur in der GP3, außerdem arbeitest Du auch als Entwicklerin bei Sauber-Alfa Romeo-F1. Was genau sind dort Deine Aufgaben?

Bei Sauber (oder Alfa Romeo) bin ich schon das zweite Jahr und fühle, dass man dort an meine Fähigkeiten glaubt. Bisher konnte ich nur am Simulator arbeiten und das Team während der Rennen beobachten. Sie nehmen mich auch zu allen Übersee-Rennen mit, bei denen die GP3 nicht antritt. Mein großes Ziel ist es, im Winter ihr aktuelles Formel 1-Auto testen zu dürfen

## Wer sind die Menschen um Dich, die Dir helfen?

Um das sportliche Management kümmert sich meine Schwester Paula, die mich zu allen Rennen begleitet. Ansonsten bin ich Mitglied der Scuderia Telmex, die die finanziellen und Professionellen Angelegenheiten von jungen Fahrern aus Latein-Amerika regelt. Sie helfen bei der Sponsorsuche und haben mir als Coach den ehemaligen mexikanischen F2-Meister Fernando Plata zur Seite gestellt.

## Auf Deinem Auto habe ich einen großen Aufkleber „República de Colombia“ entdeckt. Geht es dabei nur um Deinen Patriotismus, oder wirst vom Heimatland unterstützt?



Man unterstützt mich finanziell.

## Wer war Dein großes Vorbild in der Zeit Deiner Anfänge und wer hat dich unter deinen Gegnern am meisten beeindruckt?

Mein Idol war natürlich Juan Pablo Montoya, mit dem ich inzwischen gut befreundet bin. Er versucht mir zu helfen, wo er nur kann. Von meinen Gegnern hat mich vor allem Max Verstappen beeindruckt. Er war schon immer sehr gut. Seine Fahrzeugbeherrschung ist unglaublich, er ist schnell und weis genau, was er will. Ein Prototyp eines erfolgreichen Sportlers.

## Was betrachtest Du als Deinen bisher größten Erfolg und was war die bisher schlimmste Enttäuschung?

Für meinen größten Erfolg halte ich den 3. Platz beim Finale der Renault World Series in Bahrain, wo ich nur gastierte. Und die Enttäuschung? Ich muss nicht weit blicken und sehe im Paddock so einige Manschen, die mich enttäuscht haben...

## Wie soll sich Deine Zukunft entwickeln?

Erstens will ich Rennen in der GP3 gewinnen, den ich weis dass ich es kann! Mein einziges großes Ziel ist es dann, in der Formel 1 zu starten. Ich versuche alles dafür zu tun und wir werden sehen, wie es ausgeht...