

English and Czech translations are below the German original.

Roman Klemm: Jenzer Motorsport, eines der letzten „familiär“ geführten Teams im internationalen Rennsport feierte unlängst das 25. Jubiläum seiner offiziellen Existenz. Der Teamgründer und unumstrittener Boss dieser Schweizer Organisation Andreas Jenzer blickt auf sein Leben auf, an und neben den Rennstrecken zurück. Die kleine Equipe aus Lyss konzentriert sich in den letzten Jahren auf die Junior-Klassen GP3 und Formel 4, wo sie nach wie vor viel größeren Rennställen erfolgreich die Stirn bietet.

R.K. Was brachte den jungen Andreas Jenzer zum Motorsport?

A.J. Ich bin auf einem Bauernhof aufgewachsen. Der Umgang mit Traktoren und Autos war für mich schon bald ganz normal. Den Sport habe ich – wie auch andere – am Fernseher verfolgt und wurde ein großer Fan. Meine eigene Rennerei war lange Zeit nur ein Hobby. Mit meinen Eltern habe ich mich nicht besonders gut verstanden – bin schon mit 16 von Zuhause ausgezogen. Es war eine harte Zeit. Ich lernte Elektromonteur und später Elektrotechniker. Bin damals, so um 1983-84 aus Spaß nicht lizenzierte Rennen in Lignieres gefahren. Es handelte sich um 100-Runden oder 3h-Wettbewerbe, die ich auf meinem Audi 50 bestritt. Irgendwann wollte ich aber mehr. Habe meine Rennfahrerlizenz gemacht und hielt mit meinem schwer ersparten Geld Aussicht nach echten Rennern...

...und die folgende Erfahrung steuerte Deine Zukunft in Richtung Einsitzer?

Ja. Ich hatte die Möglichkeit einen Renn-Polo zusammen mit einem 1982er FF- 1600 Van Diemen als Paket zu kaufen. Ich schlug zu und habe gleich darauf den Formel-Ford meinem Freund verkauft. Ich rannte mit dem Polo, er mit dem Van Diemen, den ich für ihn vorbereitet habe. Ich hatte also einen guten Vergleich und im Laufe der Zeit dämmerte mir: Während ich am Tourenwagen unendlich lange schrauben mußte, war der Formel Ford total wartungsfreundlich. Ich habe am Polo die ganzen Nächte lang geschraubt, während mein Freund ohne solchen Aufwand Rennen fahren konnte. Ende 1988 habe ich also auch den Monoposto ausprobiert – und der Groschen war gefallen.



Du wurdest zum Formel-Ford Mann.

Damals habe ich auch den Alain Feuz, den Zwillingbruder des Motorrad-WM-Fahrers Thierry kennen gelernt. Alain war ein genialer Konstrukteur und wollte unter dem Namen Faster eigene Formelautos bauen. Ich habe mich entschieden ihm zu helfen. Zusammen haben wir alle seine Autos gebaut und es gelang uns 4 Stück im Jahr zu

verkaufen. Dabei möchte ich hervorheben, dass ich dies ausschließlich in meiner Freizeit machen konnte – Geld verdiente ich nach wie vor als Elektrotechniker. Dieses Geld habe ich damals, und auch die folgenden Jahre, komplett in den Rennsport gesteckt. Mein Boss konnte sich auf mich verlassen – ich nahm auch die schwierigsten Aufgaben an. Montagen in Kernkraftwerken und Ähnliches. Gelebt haben wir aber nur vom Gehalt meiner Freundin (wir sind heute noch zusammen), die als Architektin gut verdiente und in jeder Hinsicht mitzog.

Haben sportliche Erfolge diesen Aufwand gerechtfertigt?

Glaube ja. Ab 1990 fuhr ich einen neuen FASTER – den ich natürlich selbst gebaut habe. Ich arbeitete 60 Stunden in der Woche in der Elektrofirma und den Rest der Zeit hatten wir dazu, um in Europa Rennen zu fahren. Begleitet haben mich in der Regel zwei Freunde und Alain. Ich fuhr den LKW, den Rennwagen und war gleichzeitig der leitende Techniker. Wir konzentrierten uns auf die Schweizer Meisterschaft, starteten aber auch in ausgesuchten Rennen in der deutschen und französischen Meisterschaft. Zwischen 1990 und 1992 hatte ich auch einen Sponsor und war nach einigen Vicemeister-Titeln überzeugt, jeden schlagen zu können. 1992 startete ich beim FF-Festival in Brands Hatch, de facto der Formel-Ford-WM. Im Halbfinale hielt ich den guten 6. Platz, als ich durch eigenen Fehler crashte...

Die Tage der Zusammenarbeit mit Alain Feuz gingen aber zu Ende?

Ja, ich wollte die Sache mehr in eigene Hände nehmen und ab 1991 fuhr ich nicht mehr für sein Team. Aber immer noch mit einem FASTER. Die Bosse von Van Diemen und Swift haben dann 1992 erkannt, mit welchem unterlegenem Material ich mit ihren Werksfahrern mithalten konnte. Sie luden mich in der Woche nach dem Festival zu Testfahrten ein und ich erzielte top-Zeiten! Ich habe mich darauf hin mit Swift geeinigt – sie hatten mir zu sehr guten Konditionen zwei neue Autos überlassen. Kaum zu Hause angekommen, gelang es mir schon, beide zu verkaufen. Also orderte ich die nächsten. So bin ich zum offiziellen Schweizer Swift-Importeur geworden.

Wie kam es zum Umbruch Deiner Karriere weg vom Rennfahrer zum Teamchef?

Mein Plan war, 1993 in die Schweizer Formel 3 aufzusteigen. Vor großen Namen wie Zeller, Kaufmann, Foitek oder Bordolli hatte ich keine Angst. Ich war überzeugt, dass ich besser bin, als sie. 70% vom Budget hatte ich bereits beisammen und ging zu meinem treuen Hauptsponsor Binggeli Galvano, um den Rest abzusichern. Der Kurt Binggeli war ein cleverer Mann und entschied anders. Er hat richtig erkannt, dass die Schweizer F3 in meinem Alter eine Sackgasse darstellte und meinte: „Du machst jetzt nur noch auf Teamchef in der Formel Ford. Du kannst Dir die Fahrer selbst aussuchen, ich zahle alles!“ Und so kam es, dass Jenzer Motorsport ab 1993 zwei FF-Zetec-1800 und einen FF-Kent-1600 eingesetzt hat, wobei ich die Verantwortung als Teamchef hatte. Im Nachhinein muss ich zugeben, dass Kurts Ratschlag genau richtig war...

Auch die Ergebnisse gaben ihm Recht.

Ja. Es entwickelte sich sehr positiv. Geschäftlich und sportlich. Ich verkaufte viele neue Swifts und habe so den Markt praktisch übernommen. Der konkurrierende Van Diemen-Importeur Schnellmann hat nichts mehr verkauft. Sportlich war es eine wunderbare Zeit, an die ich mich gern zurück erinnere. Da gab es nur einen LKW, mich, meine Frau, zwei Mechaniker. Wir fuhren in der Schweiz, in Deutschland, Frankreich und England. Unsere super Fahrer wie Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Hans Pfeuti, Walo Schenker, Marc Benz, Tazio Pessi, Martin Bünzli, Philipp Mathis haben einfach alles gewonnen, was es in der Formel Ford zu gewinnen gab. Zwischen 1993 und 2000 gewann Jenzer Motorsport 6 Mal die Schweizer Meisterschaft, einmal die deutsche, wir wurden zweimal zweite im Eurocup und Luciano wurde 5. beim Festival. 1993 musste ich sogar kurz selbst ans Steuer: Schnellmann hat damals in der parallelen FF-1600 Meisterschaft den Norberto Fontana eingesetzt und er gewann oft. Da schickte uns Swift ein neues Chassis mit einem Kent Motor und bat mich, ihm etwas zu konkurrieren. Ansonsten war es für mich mental kein Problem, dass ich selber nicht mehr rannte.

Ford hat sich dann jedoch mit seinem Junior-Sport etwas verrannt.

Mit der Formel Ford ging es nach der Einführung der Zetec-1800 Motoren zu Ende, schon 1998 hat bei uns aber Tatuus angefragt, ob wir deren neues Formel-Ford-Auto entwickeln möchten. Es war eine schwierige Konstruktion, ab 1999 machte ich dann aber F-Renault. Wieder erfolgreich: 2001 und 2002 wurden wir mit Marc Benz und Neel Jani Vize-Europameister, Bruno Spengler wurde 2. in Deutschland. Ryan Sharp gewann für mich 2003 die deutsche Meisterschaft. Zwei Jahre später gewannen wir mit dem Michi Ammermüller den Eurocup und parallel fuhren wir auch die italienische Meisterschaft, die wir 2006 mit Dani Clos und 2008 mit Pal Varhaug gewannen. Mit Jani und Sharp wurden wir zweimal Vicemeister der F-Renault V6.

War das Deine schönste Zeit im Sport?

Das schönste Jahr war wohl 1995, da wir da Dank meiner Motivationsarbeit ein recht erfolgreiches FF-Team wurden. Auch 2002 und 2003 mit Jani und Sharp in der F-Renault waren besonders gut. Gerne denke ich auch an die Zeit zwischen 2007-2009 in der Formel Master, wo wir ein Titel mit Fabio Leimer geholt haben.



Ab 2010 ist Jenzer Motorsport in der Formel GP3 tätig.

Ja, wir sind gleich zu Beginn mit drei Fahrern, unter anderen mit Nico Müller, eingestiegen und haben ein sehr gutes Jahr erlebt, bevor 2011 der große Knall kam: Die Schweizer Regierung hat sich mit der Europäischen Union auf eine Währungsanpassung geeinigt. Diese bedeutete, dass der Franken 35% gegenüber dem Euro stärker wurde. Alle unsere Einnahmen liefen über die Euro Währung, wogegen ein großer Teil der Kosten auch in Schweizer Franken abgeschlossen waren. Es

war eine Katastrophe und wir hatten über Nacht praktisch nichts mehr! Trotzdem vermied ich es, Schulden zu machen. Der große Erfolg blieb ab da jedoch aus, da ich nicht mehr die besten Fahrer engagieren konnte. 2011 war daher das schlimmste Jahr im Sport war für mich... Noch bis vor wenigen Jahren haben die Fahrer sozusagen mich gesucht und gefunden – jetzt müssen wir uns kümmern und „Kunden“ suchen. Der Luciano Crespi hat diesbezüglich gute Kontakte nach Südamerika, was uns hilft.

Du bist ja nun schon eine Zeit lang aktiv – wie beurteilst Du den Sport heute?

Es ist nur noch ein Geschäft. Alles hängt davon ab, wie viel Mechaniker, Ingenieure und Reifen Du dir leisten kannst. Ich finde dass die Autos nun viel zu leicht zu fahren sind. Früher war es noch ein Sport für Handwerker, heute haben wir es mit einer anderen Kundschaft zu tun: Es sind die zahlenden Väter und Sponsoren.

Die GP3 bot oft langweilige Rennen ohne Überholmanöver. Sie wird nun durch die neue Formel 3 ersetzt, was sollte im Vergleich zum GP3-Auto besser gemacht werden?

Es ist wie im Rennsport im Allgemeinen. Die Autos haben zu viele Aero-Teile, sind zu einfach zu fahren und das ganze Reglement ist viel zu viel sicherheitsorientiert. Schau Dir nur das ganze Theater ums Auslassen von Chicanen in Monza. Man sollte ans Ende der Geraden eine Styropor-Mauer hinstellen, da würden viele ihren Fahrstil ändern...

Was soll mit Deinen derzeitigen Autos passieren, wenn die neue Formel 3 kommt?

Der Bruno Michel wird für uns eine Lösung finden. Ansonsten bin ich mir sicher, dass ich sie an meine Hobby-Rennfahrer-Kunden verkaufen kann.

An welche Deiner Fahrer erinnerst Du Dich besonders gern und wie ist euer Verhältnis heute?

Besonders feine Erinnerungen habe ich an Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Neel Jani, Timo Bernhard, Ryan Sharp, Bruno Spengler, Fabio Leimer und Nico Müller. Ich habe aber zu allen ein sehr gutes Verhältnis und auch die Stars von heute schauen gerne Mal vorbei. Wir hatten ja heuer auch unser 25 jähriges Teamjubiläum und es sind alle zur Feier gekommen.

Kannst Du Deine 2018-Fahrer kurz vorstellen und charakterisieren?

Der Juan-Manuel Correa ist ein höchst anständiger Junge, der Zeit zum Reifen braucht. Meine GP3-Fahrerin Tatiana Calderón hatte das Problem, dass sie viel zu lange am falschen Platz eingesetzt wurde. Außerdem wurde sie falsch beraten. Sie ist aber die schnellste Frau im Geschäft. Jannes Fittje kam neu in unser GP3-Team und wir haben ihn vorher kaum gekannt. Der Abgang von David Beckmann mitten in der Saison hat wehgetan und auch seine Erfolge bei Trident tun weh. Ich kann sein Handeln aber verstehen – wir haben ihn tatsächlich nicht optimal betreut. Ich habe es analysiert und meine Schlüsse daraus gezogen... In der Formel 4 ist mein stärkster Mann der Federico Malvestiti. Ich bin sehr zufrieden mit ihm. Er hat einen sehr dominanten und harten Vater, der Junge wird jetzt aber richtig aufdrehen. Für den Schweizer Gregoire Saucy ist 2018 sein erstes richtiges Jahr im Rennsport und dafür fährt er sehr

gut. Er hat aber noch Schwächen im Qualifying. Den Giorgio Carrara hat der Luciano Crespi aus Argentinien zu uns geholt. Er hat ein großes Potential, jedoch auch ein sehr beschränktes Budget. Nazim Azman fährt eher aus Spaß – Priorität hat für ihn die Uni in England. Tja und mein Däne Oliver Rasmussen hat viel Potential, hat aber bisher nur wenig Erfahrung mit Karts oder gar Autos.

Viele Teams aus der F2 und GP3 suchen eine Zusammenarbeit mit F1-Teams. Wie sieht es bei euch aus?

Mit Peter Sauber hatte ich ein ausgezeichnetes Verhältnis und wir haben eine sensationelle Zusammenarbeit aufgebaut. Leider hält diese Kooperation nicht mehr an.

Wie ist die Firma Jenzer Motorsport personell aufgestellt?

Ich beschäftige 12 feste Mitarbeiter, dazu kommen noch 5-8 Freelancer, die mit zu den Rennen fahren.

Was hält Dein Team im Winter über Wasser?

Zum Glück machen wir nicht nur den Rennsport allein. Ich habe eine breite Basis an Kunden, für die wir ihre Rennautos vorbereiten. Sie stellen uns einfach ihr Auto hin und wir bringen es in ein Top Zustand. Habe zum Beispiel gerade ein sehr interessantes Projekt angefangen – einen McLaren-F1 für die Monaco Historique in 2020.

Wo möchtest Du Deine Mannschaft 2019 sehen.

Ganz klar: Neben der Formel 4 auch in der FIA Formel 3. Ich bin in den Aufbau dieser neuen Serie recht gut eingebunden, der Bruno Michel informiert uns gut. Michel ist einer der besten Promoteure überhaupt. Wenn er etwas zusagt, dann passiert es auch. Er denkt, redet und handelt klar, entweder schwarz oder weiß. Die GP3 ist unter ihm zwar teuer, aber man bekommt ein gutes verlässliches Produkt.

Was würdest Du an der Formel 1 ändern, wenn Du der neue Ecclestone wärest?

Grundsätzlich meine ich zu beobachten, dass es anfängt unter Liberty Media besser zu laufen, als früher. Es kommen wieder mehr Zuschauer. Der Grund dafür? Wohl hauptsächlich der Wechsel an sich. Man geht davon aus, dass mit den neuen Eigentümern automatisch etwas Neues kommen muss... Ändern würde ich natürlich den unsinnigen Kostenaufwand. Der ganze Hospitality-Wahn, der an sich nichts mit dem Rennsport zu tun hat, ist viel zu umfangreich geraten. Außerdem würde ich dafür sorgen, dass die Zuschauer noch näher an die Fahrer kommen. Ich mag die kleineren Teams wie Haas und Sauber. Ihre Größe und Kopfzahl sollte das maximale Maß sein, mit dem ein F1-Team operieren sollte. Ich bin aber kein Träumer und mir ist klar, dass vieles davon einfach nicht umsetzbar ist.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Roman Klemm: Jenzer Motorsport, one of the last 'family' outfits in the international motorsport, celebrated 25 years of existence in 2018. Here, its founder, owner, and still undisputed boss Andreas Jenzer sums-up his life spent on the race tracks, and looks into the future. Over the past several years, this small stable from Lyss, Switzerland found its niche in junior categories GP3 and Formula 4, where they plan to continue enduring against much larger competitors.



R.K. What brought the young Andreas Jenzer into motorsport?

A.J. I grew up on a farm and every day of my childhood was spent around tractors and all sorts of vehicles or machinery. It was just normal. Like other boys, I watched racing on TV...and became a big fan. For a long time, my own sports activities were just a hobby of sorts. My parents were against it all, and I really did not have good relationship with them at all. This led to my leaving home at 16. It was hard. I trained myself as electro-mechanic and later became a technician. Around 1983-84 I began to race at Lignéres...there was no need for racing license. The events were set for 100 laps or three hours and I took part in my passenger Audi 50. One day I realized that I want more, decided to get a racing license and pour all my hard earned money into a real race car...

...and soon enough your path led to single seaters?

Yes. An opportunity presented itself to buy racing VW Polo together with 1982 Van Diemen Formula Ford-1600. I did not really think much of this small car at first, and re-sold it to a friend right away. I was racing the VW Polo and he had the Van Diemen, but I worked on both cars mechanically. So, it was good opportunity to compare the two, and it soon became clear to me that while I had to work long nights on my hard-top, the maintenance for the formula car was relatively easy. My friend never had much trouble to get ready for a race...and enjoyed driving his car at least as much as I did mine. At the end of 1988 I tried a single seater myself, and my future was decided immediately.

You became Formula Ford specialist.

At that time I met Alain Feuz, who is a twin of the MotoGP racer Thierry Feuz. Alain was very clever engineer and intended to build his own Formula Ford cars under the commercial name Faster. I decided I wanted to help him. We built his cars together and sold about four every year. To be clear, I worked for him in my free time, because I was still earning a paycheck as electro-technician. And all the money I made I put right back into my favorite sport...just like in all the years since then. My boss at work knew he could count on me in everything, because I took all the dangerous and complicated jobs nobody else wanted to do...installations in nuclear powerplants, for example. We lived on my girlfriend's salary, and me and her are still together today! As an architect, she earned good money and I was lucky that she shared and supported my passion.

Were these investments and lifestyle justified by results on the racetrack?

I think so. Beginning in 1990 I drove the new Faster, which of course I built for myself. I worked 60-hour weeks in the company and travelled around European racetracks the rest of time. Usually, a couple of friends and Alain came along. I drove the truck as well as the racecar and also was responsible for the technical side of our operation. Our main focus was the Swiss Championship, but we also attended races in Germany and France. Between 1990 and 1992 I even had a sponsor, and after a couple of vice-Championship seasons, I was convinced that I can beat anybody! The peak of my career as a driver was the 1992 Formula Ford Festival at Brands Hatch...which was kind of World Championship for that class. I held strong 6th position in the semi-final, but crashed due to my own error...

Was that the end of your co-operation with Alain Feuz?

I wanted to have more influence, and already since 1991 did not drive for his team. But I was still using the Faster car. Van Diemen and Swift were the major manufacturers and by the end of 1992 their leadership realized that I was running this inferior car along their factory drivers. A week after the Festival, they offered me a test drive. I achieved the top times, which led to an agreement with Swift. They let me have two new cars for very favorable price and I sold them immediately after I arrived back in Switzerland! So I ordered new ones and eventually, this led to me becoming the official Swift importer for Switzerland.

So, at what point in your career did you transition from racing driver to strictly a team boss?

My plan for 1993 was to graduate to Formula 3. There were some big names on the Swiss scene, like Zeller, Kaufmann, Foitek or Bordolli, but I was not concerned. I was convinced that I am better than any of them. My budget was 70% in place and I asked my sponsor Binggeli Galvano to cover the rest. Kurt Binggeli was smart enough to make another decision, correctly realizing that at my age, Swiss F3 series was just a dead end street. His proposition was for me to immediately become Formula Ford team principal, where I would have authority to choose the drivers and organize the whole thing as I wished...while he would pay for it all! Thus, Jenzer Motorsport officially came into being under my direction. I had two FF-Zetec-1800s, one FF-Kent-1600 and full responsibility for the team. Looking back I have to admit that Kurt's advice was exactly right.

And the results confirmed that as well.

Yes. The whole project was unfolding in very positive way, commercially as well as competitively. I was still selling lot of Swifts...basically owned the market. The Van Diemen importer Schnellmann was unable to keep-up. It was great time in the sport that I look back at with lot of satisfaction. It was just my truck, my wife and two mechanics. We

travelled around Switzerland, Germany, France and even England. My drivers were Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Hans Pfeuti, Walo Schenker, Marc Benz, Tazio Pessi, Martin Bünzli and Philipp Mathis...and they just kept on winning everything there was to win in Formula Ford. Between 1993 and 2000 Jenzer Motorsport won the Swiss series six times and the German series once. Twice we were runner-up in the European Cup and Luciano was 5th in the FF Festival. In 1993 I even un-retired for a short time. There was this Argentinean Norberto Fontana, who was winning a lot for Schnellmann's Van Diemen in the parallel 1600 series. Swift asked me to challenge him and they sent me brand new car with Kent engine to do it. But notwithstanding that, mentally I had no problem with the fact that I am no longer a driver.



Roman Klemm Archive

Shortly after that Ford made several decisions that proved somewhat unfortunate for junior categories of motorsport...

The new Zetec-1800 engines sent Formula Ford on downward spiral. In 1998 I got an offer from Tatuus to help out with their car, but it was pretty problematic project. Beginning in 1999 I switched to Formula Renault, and we became successful there as well. In 2001-02 with Marc Benz and Neel Jani we took second place in the European series, Bruno Spengler was second in Germany, and in 2003 Ryan Sharp won the German series for us. Two years later we won the Eurocup with Michael Ammermüller. In Italy, we won with Dani Clos in 2006 and with Pal Varhaug in 2008. With Jani and Sharp we were twice vice-Champions in Formula Renault V6.

Which season do you consider to be the best?

I would say 1995, when I was able to motivate the team to be the best in Formula Ford. Then, 2002 and 2003 with Jani and Sharp in Formula Renault were nice. And of course 2007/09 when we won the Formula Master Championship with Fabio Leimer.

Since 2010 Jenzer Motorsport is a fixture in GP3.

Right. We entered the very first year for this category with three cars, one of them for Nico Müller. But right then we were hit by the 2011 monetary agreement between Switzerland and the EU, in which our Franc gained about 35% against the Euro. All our sponsor and driver contracts were stipulated in Euros and the supplier agreements in Francs! The impact was catastrophic and overnight, I lost practically everything. In the end, I managed to survive without falling into debt...but since then our results are not so great. I cannot afford to hire the best drivers and 2011 was the worst year of my career. Before, there was a line of talented drivers knocking on my door, but now I have to look for someone willing to drive for us. Luciano Crespi has some very good contacts in South America and that helps us a lot.

You have been around motorsport for a few years by now, how do you see it today?

Strictly business. Everything depends on how many engineers and mechanics can you afford and how many sets of tyres can you buy. In my opinion, today's single seaters are too easy to control. It used to be a sport for enthusiasts perfecting particular set of skills, today our clients are wealthy dads or their sponsors.

To be frank, GP3 usually offers boring races without much on-track action. In 2019 it would be replaced by the new Formula 3. What should they do differently?

It is universal problem in motorsport. The cars have too many aerodynamic components, are easy to drive and too much is being justified under the umbrella of safety. Just look at how everybody cuts the chicanes at Monza. I would build a styrofoam wall there...that would change the driving habits rather quickly.

What is going to happen to the GP3 cars now, when they are being replaced with new F3s?

I am confident that our series director Bruno Michel will find some solution. If nothing else, I am sure that I would find enough buyers among my clientele of hobby racers.

Who of your drivers was your favorite, and what is your relationship like today?

Well, I have good memories about the drivers with whom we had the most success, of course, Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Neel Jani, Timo Bernhard, Ryan Sharp, Bruno Spengler, Fabio Leimer and Nico Müller among them. But i still have good rapport with all my drivers, some of them have become big stars, but they still drop by every now and then. This year we celebrated our 25 years and all the drivers came to the party.

What can you tell us about your 2018 driver lineup?

American Juan Manuel Correa is quite serious, but needs more time to develop. My other driver Tatiana Calderón did hit a snag, she was in the wrong place at a wrong time for the past few years....victim of some bad advice, but there is no doubt in my mind that she is the fastest woman in this business. Jannes Fittje joined our GP3 team at the end of the season, and we hardly knew him before. David Beckmann quitting in the middle of the year was painful, and his immediate success at Trident hurts as well. But I understand why he left and it was our fault that we could not provide him with optimal environment. I thought about it a lot and results of that analysis are quite clear... In Formula 4, my strongest driver is Federico Malvestiti, I am very satisfied with his performance. His father is very hard on him, but I think he will soon be a top driver. My fellow Swiss Gregoire Saucy only started to drive in 2018 and in that context, he is doing very well, but needs to improve in qualifying. Giorgio Carrara was discovered by Luciano Crespi in Argentina. He has a lot of potential, but unfortunately only a modest budget. Nazim Azman drives only for fun, his priority is studying at the university in England. We also briefly had Oliver Rasmussen from Denmark. He came to F4 after very limited karting experience, but immediately had some impressive results. I suppose the future could be bright for him.

Many GP3 and F2 organizations are working on developing relationships with teams in Formula 1. How is Jenzer positioned in that regard?

I used to have great relationship with Peter Sauber and we had strong mutual affiliation. It all ended once he left.

How big is Jenzer Motorsport when it comes to personnel?

I maintain 12 full time employees and about five to eight independent contractors, who travel to the races.



How do you stay in business over the winter?

Fortunately, we do not survive on racing alone. I have wide variety of clients for whom we prepare and maintain their own cars. They just drop it off in our shop and we make sure it is restored back into perfect condition. Just started on new and exciting project...fixing Formula 1 McLaren for the 2020 Monaco Historique.

Where will we see Jenzer Motorsport in 2019?

Obviously in Formula 4 and also in the new FIA Formula 3. I am up to speed with our involvement and preparations, Bruno Michel provided us with updates at every step along the way. Michel is one of the best promoters anywhere. If he commits to anything, it will happen exactly as promised. His ideas, words and actions are all clearly communicated...things are either black or white...no grey. Under him GP3 was expensive, but he delivered a reliable product.

If you could be the new Ecclestone, what would you change in Formula 1?

Overall, I see some things indeed getting better under Liberty Media. Race attendances seem to be growing again. Why? Probably because of the change itself...people naturally expect that new ownership automatically means improvement. What would I change? First of all, wasting of enormous sums of money. The insanity with the hospitality units that have nothing to do with motorsport has certainly grown out of proportion. I would make sure that the fans could get much closer to the drivers. I like the smaller teams like Haas or Sauber. Their size and number of personnel should represent a ceiling for all F1 teams. But I am not a dreamer and know very well that most of my proposals can never happen in the current situation...

Roman Klemm: Jenzer Motorsport, je jedním z posledních 'rodinných' týmů v mezinárodním automobilovém sportu a letos slavil 25 výročí svého založení. Jeho zakladatel, majitel a dodnes neochvějný šéf Andreas Jenzer v tomto rozhovoru rekapituluje svůj život na závodních dráhách a dívá se i do budoucna. Jeho malá stáj ze švýcarského Lyssu se v posledních letech s úspěchem soustředila na juniorské třídy Formule GP3 a Formule 4, kde chce i nadále konkurovat mnohem větším organizacím.

R.K. Co přivedlo mladého Andrease Jenzera k automobilovému sportu?

A.J. Vyrůstal jsem na statku a denní pohled na traktory, mašiny a samohyby všeho druhu byl pro mne od dětství normální. Jako ostatní kluci jsem závody sledoval v televizi...a stal se ze mě velký fanda. Mé vlastní sportovní aktivity jsem dlouho bral jen jako koníčka. Rodiče byli striktně proti a i jinak jsem si s nimi zrovna moc nerozuměl. Proto jsem už v 16 letech opustil domov. Byla to tvrdá doba. Vyučil jsem se tehdy elektromontérem a později elektrotechnikem. Bylo to kolem let 1983-84, když jsem jen tak z legrace začal jezdit bezlicenční závody na okruhu v Ligniéres. Byly to podniky na 100 kol nebo na 3 hodiny a startoval jsem se svým osobním Audi 50. Jednoho dne se mi ale zachtělo více. Pořídil jsem si závodní licenci a za tvrdě vydělané peníze jsem začal shánět skutečné závodní auto...

...a brzy jsi svou dráhu nasměroval k monopostům?

Ano. Naskytla se mi možnost koupit závodní VW-Polo dohromady s Formulí Ford-1600 značky Van Diemen z roku 1982. Bral jsem to, a tu formulku jsem hned prodal dál kamarádovi. Já sám pak závodil s VW-Polo a on s Van Diemenem, ale údržbu obou jsem převzal já. Měl jsem tedy dobré porovnání mezi cestákem a formulí a brzy mi došlo, že zatímco jsem na tom VW až do noci musel šroubovat, byla Formule Ford ohledně údržby poměrně bez problémů. Můj kamarád neměl zdaleka tak velké trable s přípravou...a při tom nejméně stejně takový požitek ze závodění jako já. Koncem roku 1988 jsem tedy také vyzkoušel monopost a od té doby nebylo co řešit.

Stal jsi se specialistou na Formulí Ford.

Tehdy jsem se seznámil s Alain Feuzem, dvojčetem závodníka MotoGP Thierry Feuze. Alain byl velmi chytrý konstruktér, který chtěl pod názvem Faster stavět vlastní vozy Formule Ford. Rozhodl jsem se, že mu pomůžu. Společně jsme postavili všechna jeho auta a ročně se nám podařilo kolem čtyř kusů prodat. Při tom bych chtěl vyzvednout, že jsem pro něj pracoval výhradně ve volném čase...peníze jsem vydělával pořád ještě jako elektrotechnik. A všechny ty peníze jsem...stejně tak, jako i během dalších let...kompletně investoval do svého sportu. Můj šéf ve firmě se na mě vždycky mohl spolehnout, bral jsem i ty nejsložitější a nejošemetnější úkoly, do kterým se kolegům nechtělo...jako montáže v jaderných elektrárnách a podobně. Žili jsme z příjmů mé přítelkyně, se kterou jsme dodnes spolu! Vydělávala dobře jako architektka a měl jsem stěží, že mou vášeň v každém ohledu podporovala a sdílela.



Potvrdily sportovní úspěchy tyto investice a způsob života?

Myslím, že ano. Od roku 1990 jsem měl nový Faster, který jsem si samozřejmě sám postavil. V zaměstnání jsem pracoval 60 hodin týdně a zbytek času pak trávil cestováním po okruzích Evropy. Zpravidla mě při tom doprovázeli dva přátelé a Alain. Řídil jsem jak závodák, tak i nákladák a k tomu jsem byl odpovědným technikem týmu. Soustředili jsme se sice hlavně na švýcarský šampionát, mimo to jsme ale startovali i ve

výběrných závodech německého a francouzského mistrovství. Mezi lety 1990-92 jsem měl i dobrého sponzora a po zisku několika titulů vice-mistra jsem byl přesvědčen, že v tomhle sportu dokážu porazit kohokoli! Sportovním vrcholem byl můj start při Festivalu Formule Ford v Brands Hatch 1992, což bylo jakési mistrovství světa této třídy. V semifinále jsem držel výbornou 6 pozici, když jsem vlastní vinou havaroval...

Tím skončila i doba spolupráce s Alain Feuzem?

Chtěl jsem to celé vzít více do vlastních rukou a už od roku 1991 jsem nejezdil za jeho tým. Pořád jsem ale ještě používal vozy Faster. Van Diemen a Swift byli předními konstruktéry a koncem roku 1992 jejich vedení zaregistrovalo, že s tak podřadným materiálem dokážu držet tempo jejich továrních pilotů. Během týdne po Festivalu mi nabídli testy. Dosáhl jsem při nich špičkových časů, což vedlo k dohodě se Swiftem. Za velmi výhodnou cenu mi přenechali dva nové vozy, které se mi podařilo hned po návratu do Švýcarska prodat! Takže jsem objednal další, a tak jsem se postupně stal oficiálním dovozcem Swift pro Švýcarsko.

Jak došlo ke zlomu Tvé kariéry, při kterém se ze závodníka stal výhradně šéf týmu?

Mým plánem na rok 1993 bylo postoupit do Formule 3. Před velkými jmény švýcarské scény, jakými byli Zeller, Kaufmann, Foitek nebo Bordolli, jsem obavy neměl. Byl jsem přesvědčen, že jsem lepší, než oni. Měl jsem pohromadě 70% rozpočtu, když jsem oslovil mého tehdy hlavního sponzora, firmu Binggeli Galvano, aby zabezpečili zbytek. Kurt Binggeli byl ale chytrák a rozhodl jinak. Správně poznal, že by švýcarská Formule 3 v mém věku znamenala jenom slepou uličku. Navrhl mi stát se s okamžitou platností již jen šéfem týmu ve Formuli Ford. Jezdce jsem mohl vybrat dle vlastního úsudku a stejně tak celou věc organizovat...s tím, že on všechno zaplatí! A tak se přihodilo, že se pod mou taktovkou oficiálně zrodil Jenzer Motorsport. Nasazoval jsem dva FF-Zetec-1800 a jeden FF-Kent-1600, přičemž jsem plně odpovídal za vedení stáje. Pohledem nazpět musím přiznat, že byla Kurtova rada naprosto správná.

Také výsledky mu daly za pravdu.

Ano. Celý projekt se rozvíjel velmi pozitivně, jak obchodně, tak i sportovně. Podařilo se mi prodat mnoho nových Swiftů...prakticky jsem ovládl trh. Konkurející importér Van Diemenu Schnellmann už neprodal nic. Sportovně to byla senzační doba, na kterou rád vzpomínám. Byl to jen můj nákladák, má žena a dva mechanici. Jezdili jsme po Švýcarsku, Německu, Francii i Anglii a moji jezdci jako Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Hans Pfeuti, Walo Schenker, Marc Benz, Tazio Pessi, Martin Bünzli nebo Philipp Mathis vyhráli jednoduše všechno, co se ve Formuli Ford dalo vyhrát! Mezi lety 1993 a 2000 vyhrál Jenzer Motorsport šestkrát švýcarské mistrovství, jednou německé, dvakrát jsme byli druzí v Evropském Poháru a Luciano skončil pátý na FF Festivalu. V roce 1993 jsem se dokonce sám nakrátko vrátil do kokpitu. Za Schnellmanna tehdy startoval v paralelním mistrovství FF1600 Argentinec Norberto Fontana a příliš často vyhrával pro Van Diemen. Swift mi proto poslal zbrusu nové šasi s motorem Kent a poprosili mě, abych mu trochu konkuroval. Jinak to pro mne ovšem nebyl velký mentální problém, že jsem již sám nejezdil.

Firma Ford poté ovšem přijala několik nešťastných rozhodnutí ohledně juniorského sportu...

Zavedením motorů Zetec-1800 to šlo s Formulí Ford z kopce. Přesto mě v roce 1998 oslovil Tatuus, zdy bych chtěl pomoci s vývojem jejich nového monopostu této třídy. Byla to problematická konstrukce a od roku 1999 jsem se raději vydal cestou Formule Renault. I tam jsme měli ohromné úspěchy. V letech 2001 a 2002 jsme se s Marc Benzem a Neel Janim stali vicemistry Evropy, Bruno Spengler skončil druhý v Německu. Ryan Sharp pro nás německý šampionát vyhrál ve 2003, dva roky nato jsme s Michael Ammermüllerem vyhráli Eurocup. Zároveň jsme startovali i v Itálii, kde jsme triumfovali roku 2006 s Dani Closem a roku 2008 s Pal Varhaugem. S Janim a Sharpem jsme dobyli dvou vice-mistrovství ve Formuli Renault V6.

Které období považuješ za nejkrásnější?

Asi rok 1995, kdy se z nás díky mé motivační práci stal špičkový tým Formule Ford. Také ročníky 2002 a 2003 s Janim a Sharpem ve Formuli Renault byly krásné. No a samozřejmě období 2007/09 ve Formuli Master, kde jsme se s Fabio Leimerem stali mistry.

Od roku 2010 je Jenzer Motorsport stálící ve Formuli GP3.

Správně. Nastoupili jsme zde hned od prvního ročníku této třídy se třemi vozy, mimo jiné i pro Nico Müllera. Pak ovšem přišla ona obrovská rána, když se švýcarská vláda v roce 2011 dohodla s Evropskou Unií na měnovém vyrovnání, které znamenalo, že naše Franky oproti Euro získaly kolem 35% na hodnotě. Všechny naše smlouvy s jezdci a sponzory byly sepsány v Eurech, zatímco smlouvy s dodavateli ve Francích. Byla to ohromná katastrofa, protože jsem tím přes noc prakticky o všechno přišel. Přesto se mi podařilo z toho nakonec vyvázat bez dluhů...od té doby se nám ovšem velké úspěchy vyhýbají. Už nemůžu angažovat ty nejlepší jezdce a rok 2011 byl tím nejhorším mé kariéry. Ještě nedávno stáli piloti ve frontě, aby mohli za můj tým jezdit...dnes si musím hledat zákazníky sám. Luciano Crespi má výborné kontakty v Jižní Americe a to nám velmi pomáhá.



V motorsportu už jsi nějaký ten rok, jak ho hodnotíš dnes?

Jedná se již jen o obchod. Všechno záleží jen na tom, kolik si můžeš dovolit mechaniků a inženýrů, nebo kolik sad pneumatik můžeš koupit. Jsem toho názoru, že se moderní monoposty dají až příliš lehce ovládat. Dříve se jednalo o sport pro nadšence, kteří se zdokonalovali v určitém řemesle, dnes naši klientelu tvoří bohatí tatínkové nebo jejich sponzoři.

Upřímně řečeno, GP3 příliš často nabízí nudné závody bez předjíždění. Od roku 2019 jí nahradí nová Formule 3. Co by měli konstruktéři udělat jinak?

Jedná se o všeobecný problém motorsportu. Auta mají prostě příliš mnoho aerodynamických prvků, dají se příliš lehce ovládat a všechno je až moc odůvodňováno pojmem bezpečnosti. Podívej se například na to divadélko kolem kráčení šikan v Monze. Na konec rovinky bych postavil styroporovou zeď...a hned by jsi viděl, jak by chlaci změnili svůj styl.

Co se vlastně stane se současnými monoposty GP3, když koupíte příští rok pro Formuli 3 nové?

Ředitel šampionátu pan Bruno Michel jistě nějaké řešení najde. V nejhorším případě jsem si jist, že bych je dokázal prodat mým početným zákazníkům mezi hobby-závodníky.

Na které ze svých pilotů vzpomínáš nejrady a jaký je váš vztah dnes?

Zvláště dobré vzpomínky mám samozřejmě na jezdce, se kterými jsme měli úspěch, tedy na chlapce jako Luciano Crespi, Iradj Alexander-David, Neel Jani, Timo Bernhard, Ryan Sharp, Bruno Spengler, Fabio Leimer a Nico Müller. Mám ale ke všem svým bývalým jezdcům dodnes velmi dobrý vztah a i když jsou z některých dnes velké hvězdy, tak za mnou rádi občas zajdou. Letos jsme měli oslavu 25 let trvání firmy, na kterou přišli všichni.

Můžeš krátce představit a charakterizovat své jezdce sezony 2018?

Američan Juan Manuel Correa je velmi seriózní chlapec, který prostě potřebuje čas, aby vyzrál. Moje jezdčyně GP3 Tatiana Calderón měla v posledních letech problém, že ji prostě v nevhodný čas nasadili na nesprávném místě. Doplatila na špatné poradce. Je ale nejrychlejší ženou za volantem, o tom nepochybuji. Jannes Fittje do našeho týmu GP3 přišel až koncem sezony a předtím jsme ho sotva znali. Odchod Davida Beckmanna uprostřed sezony velmi bolel a jeho okamžité úspěchy s Tridentem bolí také. Chápu ovšem jeho rozhodnutí a musím přiznat, že jsme mu nebyli schopni poskytnout optimální zázemí. Všechno jsem analyzoval a došel k jasným závěrům... Ve Formuli 4 je mým nejsilnějším jezdcem Federico Malvestiti. Jsem s jeho výkony velmi spokojen. Má velmi dominantního a tvrdého otce, myslím ale, že brzy bude pravidelně jezdit na špičce. Pro mého krajana Gregoire Saucyho byl rok 2018 jeho prvním v motorsportu vůbec a s ohledem na to jezdí výborně. Má ale ještě slabiny v kvalifikaci. Giorgio Carraru k nám přivedl Luciano Crespi z Argentiny. Má ohromný potenciál, ale bohužel jen velmi skromný rozpočet. Nazim Azman jezdí jen pro zábavu, prioritou v jeho životě je univerzitní studium v Anglii. A pak za nás ještě jezdil Dán Oliver Rasmussen. S Formulí 4 začal bez jakýchkoli zkušeností s auty a jen málo si vyzkoušel motokáry. Přesto hned zajel několik dobrých výsledků a proto odhaduji, že i on má velký potenciál do budoucna.

Mnoho týmů z Formule 2 a GP3 se snaží o spolupráci s organizacemi Formule 1. Jak si tady vede Jenzer?

Měl jsem v tomto ohledu výborný vztah s Peter Sauberem a vybudovali jsme senzační vzájemnou spolupráci. Po jeho odchodu se jí ovšem nedostalo pokračování.



Jak je na tom firma Jenzer Motorsport ohledně personálu?

Zaměstnávám 12 stálých spolupracovníků, k tomu 5-8 nezávislých na kontrakt, kteří s námi jezdí k závodům.

Čím živiš firmu přes zimu?

Naštěstí nepřežíváme pouze díky samotným závodům. Mám širokou základnu klientů, kterým připravujeme jejich závodní vozy. Jednoduše mi auto postaví do dílny a my ho znovu uvedeme do perfektního stavu. Právě jsem začal nový zajímavý projekt...připravujeme efjedničku McLaren pro Monaco Historique 2020.

Kde bude Jenzer Motorsport k vidění v roce 2019?

Přirozeně ve Formuli 4 a i v nové FIA Formuli 3. Do příprav a zavedení této nové třídy jsem plně zapojen, Bruno Michel nás o každém kroku velmi dobře informoval. Michela pokládám za jednoho z nejlepších promotérů vůbec. Když něco slíbí, tak se to také přesně tak stane. Myslí, mluví a jedná jasně a na rovinu...pro něj existuje buď černá nebo bílá...žádná šed'. GP3 pod jeho taktovkou byla sice nákladou sérií, dodával ale spolehlivý produkt.

Co by jsi změnil na Formuli 1, pokud by jsi se mohl stát novým Ecclestonem?

V zásadě pozoruji, že se jisté věci pod vedením Liberty Media skutečně lepší. K závodům zdá se chodí zase více lidí. Proč? Je to asi tou změnou samotnou, lidé automaticky vychází z toho, že s novým majitelem musí zákonitě přijít zlepšení. Co bych změnil? Jako první samozřejmě nesmyslné mrhání penězi. To celé šílenství kolem hospitalit, které s motorsportem vlastně nemají nic společného, nám určitě přerostlo přes hlavu. Dále bych se postaral o to, aby se fandové dostali ještě blíže k jezdcům. Mám rád menší týmy jako Haas a Sauber. Jejich velikost a počet zaměstnanců by měly představovat maximum, se kterým by týmy Formule 1 směly operovat. Nejsem ale snílek a dobře vím, že se mnohý z mých návrhů za dané situace vůbec nedá uskutečnit...