At first glance, Jordan King is typical example of the current generation of young racing drivers. After early education in go-karts, his path went through British Formula Renault and European Formula 3, logically progressing into GP2, and his year he raced in Formula 2. Late in 2016, he even put in a couple of Friday practice runs in the Formula 1 car. Such resume could be presented by a number of talented F2 racers, though. But King has a bit extra to offer, which separates him from the rest. Not only did he complete partial IndyCar season last year, in 2019 he managed to add to his regular commitments starts in Le Mans 24 Hours (Jackie Chan Racing) and the Indy 500 (Rahal-Letterman-Lanigan Racing)...not to mention Sebring 1000 miles! In the previous era, only the likes of Mario Andretti, Dan Gurney, or Jochen Rindt attempted such a feat, but the 25-year old Briton does this somewhat matter-of-factly on his own. This setting himself apart from the rest attracted Roman Klemm's attention, and led him to arrange proper interview during the Belgian Grand Prix weekend.

R.K. Before we get to Le Mans and Indy or Formula 2...when did you first discover motorsport?

J.K. It was a coincidence, really. My parents bought me an indoor go-kart ride for my 11th birthday, and I and all my friends really liked it. After that, we had everybody's birthday party at the track. But I wanted more...

What did your parent say, when you turned professional?

My parents and my sister supported me all the way. I think I was lucky to have that.

Although you already tried several different categories, majority of your career seems to be revolving around teams Carlin and MP Motorsport.

Well, I am a loyal person. I drove for the Dutch MP already in Formula Renault, so I know the team rather well and now drive for them in F2. Trevor Carlin used to have the best F3 outfit...it was a pleasure to drive for him. I have also spent two years with Racing Engineering...I think that to be with any team shorter than that does not make sense. I always try to plan for one acclimatization year, followed by an all-out season.

Some time ago we have read that your father (former CEO of major supermarket chain) was about to buy the then struggling Manor Racing in F1?

Those are and were just rumors, there is no truth to it whatsoever. It is true, however, that I had negotiations with Manor, and came very close to securing their seat in Formula 1.

Was Formula 1 always your dream?

Yes. Everything I did was part of an effort to reach that goal. But after 2016 I know that this will never happen for me. Formula 1 is ruled to large extend by politics, and I suppose that is not one of my strengths.

In 2018 it seemed that you decided to leave Europe and move to the US for good..?

Yes, I was determined to start another chapter of my career in IndyCar. The plan was to do all the road circuits during the first year, while Ed Carpenter took care of the ovals. Nonetheless, at the end of the year it became clear that I would not be able to secure competitive ride for the full 2019 season.

So, back to Europe it was...

I saw certain opportunities here. By the end of January, I sorted all the WEC commitments, including Le Mans with Jackie Chan. And right after that, I made the deal with MP for Formula 2.

Did you always plan to do the Indy 500 as well?

No. My main focus over the winter was on securing the Le Mans drive. But I love racing and fast cars, so when the opportunity presented itself in February...of course I grabbed it.

I suppose you must spend a lot of time at airports and in the air.

So far, I am able to manage it...although I would welcome if someone finally figured out teleportation. I would be their first and most devoted customer!

Who coordinates your scheduling, airline tickets, and such?

I don't have a secretary or a manager. I take care of my own travels, and hotels are usually arranged by the team.

And sponsorship?

Me again...that is a continuing and never ending mission!

You are certainly qualified to compare racing and everything associated with it, in Europe and the US.

The truth is that as the world is getting smaller, the big differences are shrinking as well. Still, they look at it bit differently in America. Their approach is much more relaxed. You can tell just by seeing where the fans have access...although I must say that it was distracting when bunch of people were always passing through our box. In Europe, racing events are much more intense, longer, and more demanding. To generalize, Americans see racing more as entertainment. Which is not to say that people do not enjoy what we are doing here. Liberty Media are trying to change things, but Formula 1 remains to be a template primarily for rich and famous.

What impression did Indianapolis Motor Speedway make on you...the famous Brickyard?

I was not overwhelmed, if that is what you mean. Maybe some people did not appreciate me not falling on my knees and kissing the yard of bricks right away. But they certainly gained my respect. To see those 300000 people and realize that I am part of the reason they all came...that was awesome. The parade through the city before the race also was grand. They sure know how to throw a party.

Czech driver Tomáš Enge once said, that when he lived in Indianapolis, the entire neighborhood adopted him as one of their own.

As a driver, you really are someone that everybody knows. I would get recognized in the street, getting my breakfast rolls in the morning. Indianapolis lives the race all the time. Those who win become heroes forever. Americans are totally different when it comes to recognizing success of others...they are genuinely happy for them. This is not the case here, everybody is just waiting for one of the favorites to stumble. You know what guarantees front page headlines in British media? It is when the cricket team loses a big game...not when they win. Maybe Americans support their heroes so frenetically, because their history began only in 1776. I suppose we would have hard time to celebrate every hero of the past 5000 years...(*laughter*).

You were an oval rookie. How did you adapt?

I must admit that I needed two full days of practice to get up the speed. Takuma Satō a Bobby Rahal were very helpful. To blast by a wall at 400 kph is something that one needs to digest a bit. But you only realize the speed when you focus on something stationary trackside. If you monitor the other cars, it does not feel so fast, because everybody is moving at more or less the same speed. Qualifying was nerve-wrecking, though. Every minute detail, every slightest acceleration counted.

Are you interested in the tradition? Did you meet any Indy legends, or visited the Speedway Museum?

Unfortunately, I did not make time to visit the museum, nor did I meet any of the legends. The truth is that I did not grow up adoring any motorsport personalities, I did not follow any particular driver. I worshiped football players. When I was 13 I met David Beckham...and I will never forget that!

So, motorsport was not always your No.1 goal?

My aim always was to become a professional athlete. I did the typical British sports...rugby, cricket, football. And I did rather well in all of them, receiving athletic scholarships. When I was 14, I broke a collarbone and had to quit everything for a while. And that was the time when I realized what I was missing the most...it were not the stick-and-ball games, but motorsport. From then on, I knew exactly what I needed to do. No contact sports at all since then. Besides racing, I do cycling and triathlon...but nothing that requires physical contact with other competitors.

Do you have personal trainer or physiotherapist?

No. I believe that I know enough about how to prepare and what my body needs. Lot of cycling and just last week I completed a triathlon in France.

In Le Mans you had to drive in the dark. Did you have any prior experience with that?

Yeah, we had to drive at night in Sebring already.

How do you rate your 2019 season overall?

Very positively. In WEC, we won the class at Sebring and in Le Mans we were pushing for a podium finish until the breakdown. Driving through the snow here in Spa was pretty crazy. I am also happy with my Indy effort, it is an achievement just to qualify there. In the race we had that mishap in the pitlane... As far as Formula 2 is concerned, I am under no illusions. There are bigger teams like ART, Prema or DAMS and inevitably, they have more funding and technical support. One can keep up with them only now and then. I am happy with what we have achieved, the speed was good. Above all, the third place in Baku was really good.

In Hungary, you did spend most of the sprint race in fourth, on Sette Câmara's gearbox. After the race you said it was impossible to pass him. Isn't that rather gloomy description of the car's and circuit's limitations?

It is what it is here, the competition is terribly close. In qualifying, the entire field is usually covered by 1½ seconds. In a situation like that, the small disparities between teams make all the difference, and to large extend, everything is given beforehand...including the result. The problem is that everything is so tightly regulated that nobody can really make any independent modification, even if they might have some brilliant idea about how to improve.

Which series do you believe to have the toughest competition?

Formula 2, no doubt...and that includes Formula 1. As I said, it is because the cars are too similar and the rules tie your hands when it comes to individual innovation. In America, the big teams like Penske or Ganassi are always at the front, as well. But the smaller teams have more opportunity to be clever and find some trick to occasionally move themselves forward, and it is not impossible that sometimes even a newcomer can shine.

What do you consider to be the best day of your career so far?

Driving the Formula 1 car on Friday before the 2016 USGP. To be part of F1 weekend was exactly what I dreamed about since I was 11 years old. It was really a peculiar feeling. Also, winning GP2 in Silverstone 2016. I had about 40 friends, family and guests with me there. To win in GP2 or F2 is the second best thing in the world...after a Grand Prix win.

And the worst moment..?

When I finally realized that I will almost certainly never race in Formula 1. A bitter pill to swallow and I still feel the aftertaste. I invested a lot of energy and emotions into that goal. I still think about it, because I believe that quite simply, I do belong to Formula 1...just like another 100 talented drivers who never made it.

About talent. Which one of your rivals made the biggest impression on you?

Tom Blomquist, he was the toughest. Yet, we had good relationship at Carlin in Formula 3. He is another good example of someone, who should really be in F1.

Is the Grand Prix paddock good place to make friends?

I don't think so. I don't have any friends here, on race weekends I just keep to myself. My friends are back home and I see them when I return from the track.

What are your plans for 2020?

I am not exactly sure yet, but I want to keep racing until I am 40...maybe even little longer.

So, there is no plan B, besides racing?

No. But I graduated with honors from Repton School, so I do not worry about being able to support a family one day...

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Jordan King je na první pohled typickým zástupcem aktuální generace mladých závodníků. Po vyškolení v motokárách vedla jeho cesta přes britskou Formuli Renault do evropského šampionátu Formule 3, pak logicky do GP2 a letos jezdil ve Formuli 2. Dokonce má za sebou i pár pátečních volných tréningů s vozem Formule 1, z konce sezony 2016. Takový sportovní životopis ale může prezentovat hned několik mladých talentů Formule 2. Přesto je Jordan v poli současných dorostenců absolutní výjimkou. Nejen, že loni absolvoval částečnou sezonu v IndyCar, ale letos mezi všechny své závazky přidal i starty ve 24-hodinovce v Le Mans (Jackie Chan Racing) a na oválu v Indianapolisu (Rahal-Letterman-Lanigan Racing)...o tisícimílovce v Sebringu nemluvě! To, co dříve zmákli jen velikáni jako Mario Andretti, Dan Gurney nebo i Jochen Rindt, si pětadvacetiletý Brit zařizuje tak nějak ve vlastní režii. Jak již bylo řečeno, King působí jako všichni ostatní jenom na první pohled...což byl pro Romana Klemma dosti pádný důvod k tomu, pozvat ho během Belgické velké ceny k rozsáhlejšímu pohovoru...

R.K. Než se dostaneme k Le Mans, Indy, nebo Formuli 2...kdy jsi poprvé přičichl k motorsportu?

J.K. Byla to náhoda. K 11 narozeninám mi rodiče darovali jízdu v hale s motokárou. Mě a mým kamarádům se to moc zalíbilo. Od té doby jsme i jejich narozeniny slavili za volanty motokár. Já chtěl ale více...

Co na to řekli rodiče, když jsi začal závodit profesionálně?

Rodiče i sestra mě vždy plně podporovali. Měl jsem v tomto ohledu štěstí.

I když jsi již vyzkoušel hodně kategorií, je vidět, že jsi mnoho let strávil především s týmy Carlin a MP Motorsport.

Jsem prostě loajální člověk. Za holandskou stáj MP jsem jezdil už ve Formuli Renault, znám je tedy a proto jsem teď u nich i ve Formuli 2. Trevor Carlin měl svého času ve Formuli 3 ten nejlepší tým...a jezdit za něj byla radost. Také u Racing Engineering jsem byl dva roky...myslím, že být s týmem kratší dobu nedává smysl. Snažím se plánovat starty v mistrovstvích vždy s jedním učebním rokem a pak s další sezonou naplno!

Svého času si člověk mohl všude přečíst, že Tvůj otec (bývalý generální ředitel velké obchodní sítě) uvažoval o koupi tehdy těžce zkoušeného týmu Manor F1?

Ne, to jsou a byly jen fámy. Není na tom ani špetka pravdy. Skutečností ale je, že jsem s Manorem jednal a byl jsem opravdu blízko dohody o jistotě sedačky ve Formuli 1.

Byla Formule 1 vždy Tvým velkým snem?

Ano. Všechno mé usílí, čas a sny jsem nasměroval tou cestou. Od roku 2016 je mi ale jasné, že se to nikdy nestane. Kolem Formule 1 rozhoduje do obrovské míry politika a ta asi není mou silnou stránkou.

V roce 2018 se zdálo, že jsi Evropu nadobro opustil směrem USA..?

Ano, plánoval jsem, že to natrvalo zkusím v IndyCar. Odstěhoval jsem se tam a chtěl jsem začít novou kapitolu kariéry. Pro tu první sezonu jsem měl dohodnuto že za jeho tým pojedu všechny silniční okruhy a Ed Carpenter zvládne ovály. Koncem roku se ovšem ukázalo, že se mi nepodaří najít konkurence schopný kokpit i pro kompletní sezonu 2019.

Tak tedy zpět do Evropy...

Viděl jsem tu jisté možnosti. Koncem ledna jsem domluvil své starty ve WEC a v Le Mans s týmem Jackie Chan. Hned poté jsem si s MP dohodl starty ve Formuli 2.

Jet letos v Indianapolis jsi plánoval dlouhodobě?

Ne. V zimě jsem si jako hlavní cíl předsevzal start v Le Mans. Miluji ale prostě závodění a rychlou jízdu v čemkoli, takže když mi v únoru zavolali, že by tu byla příležitost startu v Indy 500, hned jsem se jí chopil.

Musíš strávit strašně hodně času na letištích a v letadlech...

Zatím to snáším...i když by nebylo špatné, kdyby někdo konečně přišel na to, jak funguje teleportace. Byl bych jeho prvním a nejlepším zákazníkem!

Kdo organizuje Tvůj kalendář a stará se o lety, hotely a podobně..?

Nemám žádnou sekretářku nebo manažera. Svůj pohyb po světě koordnuji sám a hotely většinou zažizuje tým.

A sponzoři?

I ty si hledám sám. To je prakticky nepřetržitý úkol!

Můžeš jistě výborně porovnat závody v Evropě s USA a všechno s tím spojené...

Skutečností je, že svět je pořád menší a i těch ohromných rozdílů ubývá. V Americe na to ale přesto jdou organizačně jinak. Jejich přístup je prostě mnohem uvolněnější. To je vidět i na tom, kam všude pustí fandy...i když zároveň musím přiznat, že to někdy působilo rušivě, když ti po boxu pořád běhali cizí lidi. V Evropě jsou závodní podniky mnohem intezivnější, delší a náročnější. S nadhledem shrnuto, v Americe v závodech přeci jen ještě pořád vidí spíše zábavu. Nechci tím ale říct, že by lidi nebavilo to, co děláme tady. Liberty Media se snaží situaci ve Formuli 1 změnit. Pořád je to ale parketa především pro bohaté a slavné.

Jak na tebe zapůsobila Indianapolis Motor Speedway...pověstná stará cihelna?

Nebyl jsem přehnaně ohromen. Možná, že se tam některým lidem nelíbilo, když jsem hned nepadl na kolena a nelíbal tu cílovou čáru z cihel. Přesto před nimi smekám. Vidět těch 300000 lidí na tribunách a uvědomit si, že jsem součástí toho všeho...to bylo opravdu dojemné. Jejich parádní průvod městem před závodem je také velkolepá podívaná. Umí prostě takové podniky slavit.

Český jezdec Tomáš Enge svého času popisoval, že ho čtvrt Indianapolisu ve které bydlel, jaksi adopotovala za svého.

Jako pilot jsi tam opravdu někdo a znali mě tam i na ulici, když jsem ráno šel pro housky. Indianapolis prostě tím závodem žije pořád. No, a když tam vyhraješ, tak jsi nadosmrti hrdinou... Američané jsou prostě schopni úplně jinak ocenit úspěch někoho jiného...upřímně se umí společně s ním radovat. U nás je to úplně jinak. V Evropě každý jen čeká na to, kdy některý favorit selže. Víš, co ti v Anglii zaručí titulky na první stránce? No přeci když kriketový tým prohraje důležitý zápas...ne když zvítězí. Američané asi proto tak nadšeně slaví své hrdiny, protože pro ně dějiny začaly teprve rokem 1776. My bychom asi s oslavami hrdinů za posledních 5000 let měli co dělat...(*směje se*).

V Indy jsi byl na oválu nováčkem. Jak se ti podařilo se přizpůsobit?

Pravdou je, že jsem potřeboval celé dva dny tréninku, než jsem našel pořádnou rychlost. Takuma Satō a Bobby Rahal mi při tom moc pomohli. Jezdit podél zdi rychlostí 400 km/h to je opravdu něco, na co si člověk musí zvyknout. Tu rychlost ale vnímáš jenom, když se zaměříš na nějaký pevný bod kolem trati. Pokud se řídíš podle ostatních aut, tak ti to ani nepřijde, protože všichni se pohybují více-méně stejně rychle. Kvalifikace byla opravdu nervákem. Šlo o každou maličkost, o každé malé zrychlení.

Máš vztah k tradicím závodů? Nebo, setkal jsi se tam s jejich legendami a navštívil jsi Speedway muzeum?

V muzeu jsem bohužel nebyl, na to jsem si neudělal čas. Ani s jejich legendami jsem se nesetkal. Já prostě nevyrostl s motoristickými idoly, mezi závodníky jsem neměl žádný vzor. Zbožňoval jsem fotbalisty. Ve 13 letech jsem se jednou setkal s Davidem Beckhamem...to bylo něco, na co do smrti nezapomenu!

Takže motorsport nebyl vždy Tvou jedničkou?

Mým cílem vždy bylo stát se profesionálním sportovcem. Věnoval jsem se typicky anglickým sportům...rugby, kriketu a fotbalu. A dařilo se mi ve všech výjimečně dobře, dostal jsem sportovní stypendium. Ve čtrnácti jsem si ale zlomil klíční kost a na čas jsem nemohl dělat nic. Bylo to klíčové období, ve kterém jsem poznal, co mi chybí nejvíce...nebyly to míčové hry, ale motorsport. Od té doby jsem věděl přesně, jakou cestou se vydám. Kontaktní sporty jsem od té doby přestal provozovat. Mimo závodění se teď věnuji cyklistice a triatlonu...prostě sportům bez tělesného kontaktu se soupeřem.

Zaměstnáváš trenéra nebo fyzioterapeuta?

Ne. Myslím, že o tématu přípravy a kondice vím své a také vím, co mé tělo potřebuje. Jezdím hodně na kole a zrovna před týdnem jsem absolvoval triathlon ve Francii.

V Le Mans jsi musel jet za tmy. Měl jsi s tím zkušenosti?

Jo, v noci jsem jel už začátkem roku v Sebringu.

Jak hodnotíš svou sezonu 2019?

Hodně kladně. Ve WEC jsme v Sebringu vyhráli třídu a v Le Mans jsme až do defektu také sahali po umístění na stupních vítězů. Šílená byla jízda ve sněhu tady ve Spa. S výsledkem v Indianapolisu jsem také spokojen, tam už je ohromným úspěchem se vůbec kvalifikovat. V závodě jsem pak měl tu nehodu při zastávce v boxech... Ohledně Formule 2 si nedělám iluze. Jsou tady větší týmy jako ART, Prema a DAMS, které mají více finančních možností a lepší technické zázemí. Držet jejich tempo je možné jen příležitostně. Jsem spokojen s tím, čeho jsme dosáhli. Myslím, že jsme dost rychlí. Hlavně třetí místo v Baku bylo moc dobré.

V Maďarsku jsi celý sprint jezdil na čtvrtém místě těsně za Sette Câmarou. V cíli jsi mi řekl, že ho prostě nešlo předjet. Není taková charakteristika vozů a okruhu demoralizující?

Takové to tu prostě je, převládá strašná vyrovnanost. V kvalifikaci často dělí celé pole jen 1½ vteřiny. Pak rozhodnou tyhle detailní rozdíly mezi týmy a všechno, včetně pořadí, je prostě do značné míry dáno předem. Problémem je, že je toho tolik regulováno a nikdo nemůže nějakým vlastním nápadem udělat samostatný krok kupředu.

Ve které sérii vládne největší konkurence?

Jednoznačně ve Formuli 2...F1 zahrnuto. Je to tím, že ta auta jsou příliš podobná a pravidla ti svazují ruce najít technické výhody, jak jsem už řekl. V Americe to jsou také velké týmy jako Penske a Ganassi, kdo je pořád vpředu. Přesto i menší stáje ale mají možnost občas najít trik, jak se posunout na špičku a pravidelně se stává, že se blýskne i nováček.

Co považuješ za zatím největší den Tvé sportovní kariéry?

Jízda s Formulí 1 ve volném pátečním tréninku v GP USA 2016. Být součástí víkendu Grand Prix, to bylo přesně to, o čem jsem od svých 11 let snil. Byl to velmi zvláštní okamžik. No, a pak vítězství v Silverstone GP2 roku 2016. Tenkrát tam se mnou bylo kolem 40 přátel a hostů, včetně mé rodiny. Vyhrát závod GP2 nebo F2 je po vítězství v Grand Prix hned to druhé nejlepší na světě...

A co bylo tím nejhorším okamžikem..?

Když jsem si uvědomil, že se asi nikdy nedostanu na start závodu Formule 1. To byla velmi hořká pilulka, jejíž pachuť cítím ještě dnes. Do toho cíle jsem vložil tolik energie a emocí. Často na to pořád myslím, protože věřím, že do kokpitu Formule 1 prostě patřím...stejně tak, jako další stovka talentů, kteří toho taky nikdy nedocílili.

Apropos talent. Kdo s tvých soupeřů Tě nejvíce zaujal?

Tom Blomqvist, ten mi dal nejvíce zabrat. Přesto jsme si u Carlinu ve Formuli 3 výborně rozuměli. On je přesně takový případ...vlastně patří do Formule 1.

Je paddock podniku Grand Prix dobrým místem najít si přátele?

Myslím, že ne. Já tady nemám žádného, závodní víkendy trávím podle svého. Kamarády mám doma, když se vrátím z dráhy.

Co plánuješ pro sezonu 2020?

Přesně to ještě nevím, chci ale závodit jako profík až do mých čtyřicátin...možná i trochu déle.

Nemáš tedy mimo závodění žádný plán B?

Ne. Repton School jsem ale ukončil s výborným prospěchem, takže si nedělám starosti, abych jednoho dne uživil rodinu...