

Červené svetlá zhasli a máme odštartované

„Zdravím všetkých fanúšikov motošportu a efjednotky zvlášť!” či „Červené svetlá zhasli a máme odštartované!” sú určite známe každému fanúšikovi Formuly 1. Tieto legendárne výroky počujeme takmer každý týždeň z úst, už teraz legendárneho komentátora F1 Števa Eiseleho, ktorý je tiež známy svojou „krčnou tepnou“.

Čo vás viedlo stať sa športovým komentátorom?

Mne sa ani len nesnívalo, že by som sa mohol stať športovým komentátorom. Šport som miloval od malička, aktívne som sa mu venoval. Keď som bol na vysokej škole, denník Šport som mal prelustrovaný od prvej po poslednú stranu, vrátane audio-textovej reklamy.

V roku 2004 bola situácia, čo sa týka športových prenosov, úplne iná. Všetky prenosy boli iba v Slovenskej televízii a ani by mi nenapadlo, že by som mohol komentovať – a tobož nie Formulu 1, čo bol Olymp športu.

Môžem povedať, že ja som išiel v mojej kariére krok po kroku. Začínal som v Rádiu Okey cez konkurz Markízy, kde som ako brigádnik popri dennom štúdiu na vysokej škole strávil zvyšných 6 hodín denne a zarobil som tam 1 200 Sk za mesiac, ale bol som šťastný ako blcha.

Mal som devätnásť rokov a moja kariéra tam schodík po schodíku stúpala. Keď sa na to teraz pozriem spätne, šiel som svojmu šťastiu naproti. Nebol som taký, že toto chcem robiť a urobím pre to všetko, ale pracoval som na sebe celý čas poctivo a zrazu sa naskytla príležitosť v roku 2013, keď Markíza kúpila práva na Formulu 1 a ja som bol ideálnym kandidátom, aby som ju mohol komentovať.

Veľká vďaka patrí aj môjmu vtedajšiemu šéfovi Martinovi Lisému, že mi dal šancu, lebo videl vo mne vášeň, zanietenie a fanatizmus.

Nemal som žiadne komentátorské skúsenosti, do toho sa človek musí dostať. Nie je to tak, že ráno sa zobudíš a povieš si, že budem profi komentátor. Treba mať v sebe hlavne pokoru. Takže ja som veľmi vďačný za túto ponuku a pevne verím – aj s odstupom času – že som si ju zaslúžil.

Kedy vám učarovala Formula 1?

Kiežby som poznal ten pravý okamih. Ja často hovorím, že ono je to ako vo vzťahoch, že niekedy vo výnimočných prípadoch stretneš osobu, je to láska na prvý pohľad a nikdy na to nezabudneš, keď ste si prvýkrát pozreli do očí. To bol aj môj prípad, čo sa týka F1. Ono to prišlo nejakou prirodzene.

Pamätám si rôzne formulky u môjho krstného na dedine. Sezónu 1997 som začal pozerať ako prvú. Spomínam si, ako legendárny Michael Schumacher vrazil v Jereze, čo bola GrandPrix Európy, do Jacquesa Villeneuvea, a tento moment mám vrytý do pamäti, lebo Villeneuve zaútočil na Schumachera a ten do neho úmyselne vrazil, čo sa mu stalo v tej sezóne osudným, lebo vypadol a z titulu sa radoval Kanadan Jacquesa Villeneuve. Od tohto momentu som nevynechal asi žiadnu Veľkú cenu a odvtedy je to spomínaná srdcová záležitosť a láska na celý život.

Čo sa týka komentovania, nebol som si istý, či na to mám, či na to budem dostatočne dobrý, keďže som to v živote nerobil, hoci som mal bohaté skúsenosti zo všetkého ostatného. Môj druhý šéf v Markíze, pán Stanislav Pavlík, ktorý bol ohromne skúseným komentátorom, mi neskôr ako šéfredaktor hovoril: „Najvyšším cieľom športového redaktora musí byť komentovanie, lebo to je úplne najviac.“

Zo začiatku som tomu až tak nerozumel a hovoril som si, či „tým najviac“ nie je moderovanie Športových novín alebo nejakých štúdií. Mňa veľmi bavila práca športového reportéra a bavilo ma všetko na tej robote, ale potom som neodolal tej možnosti skúsiť komentovanie Formuly 1.

Pamätám si ako som išiel o piatej ráno do komentátorskej miestnosti na druhý voľný tréning Austrálie a bol som veľmi neistý,

či na to teda mám. Mal som nachystaných 16 strán prípravy, čo je úplne brutálne číslo. Všetko som bol „nadrvený“. Ale jedna vec je informácie mať a druhá vec je ich správne použiť. Pamätám si to, ako som vyšiel zo štúdia a ako som mal pocit, že toto je ono, že toto je láska a to, čo chcem robiť.

Aké vlastnosti by mal mať správny komentátor Formuly 1?

Ja som sa celý život držal vlastnej intuície a poctivej roboty a toho, že sa snažím byť slušný k ľuďom, ale to je samozrejmosť pre každého. Tak ma vychovali rodičia, aby som sa vedel pozdraviť, poďakovať sa, poprosiť. Bohužiaľ, v dnešnom svete to nie je jednoduché, lebo je veľmi drsný a niekedy až šialene agresívny. Takže najdôležitejšie je zostať človekom.

Potom však máme problém byť na Slovensku zdravo sebavedomý. Mne to trvalo asi pätnásť rokov v tejto brandži, kým som nabral správne sebavedomie a povedal som si: „Sakra, však ja som v živote už niečo dokázal a nie že sa mám za niečo hanbiť, ale práve naopak. Mám byť na čo pyšný.“ Lebo asi nie je náhoda, že som odkomentoval 174 Veľkých cien a formulová komunita na Slovensku a v Česku parádne narástla.

Nechcem dávať iným rozumy, lebo každý by si mal ísť vlastnou cestou a každý by mal zistiť, ktorá cesta je preňho správna. Ja som sa vždy snažil byť poctivý, veľmi, veľmi pracovitý, čo mám po rodičoch – a je tam ešte jeden aspekt, kreativita.

V živote som sa neuspokojil len tak s niečím, ale vždy som sa snažil byť ešte lepší. Hrával som 11 rokov aj za ŠK Slovan Bratislava a my sme do každého jedného zápasu išli s tým, že ho ideme vyhrať. Pracoval som v televízii Markíza, kde sme boli jednotkou na trhu, a keď som bol dramaturgom alebo moderátorom Športových novín alebo nejakých štúdií, tak mojím cieľom bolo vždy urobiť čo najlepšie štúdio na trhu a vždy sa snažiť priniesť niečo nové, niečo pútavé, niečo originálne.

Poznám veľa ľudí, mal som aj veľa kolegov, ktorí nemali víťaznú povahu, nemali ambíciu byť najlepší, ale nikdy to neboli kolegovia, ktorí ma inšpirovali. Preto ja chcem inšpirovať čo najviac mladých ľudí, aby sa nebáli, lebo v živote príde sklamanie, ktorých som zažil niekoľko.

Pamätám si, ako som po prvých Športových novinách nevedel zaspáť, lebo som tam urobil jednu chybičku. Pamätám si nejaké životné situácie, ktoré som navonok bral ako obrovský podraz a obrovskú krivdu, ale na druhý deň som vstal a išiel ďalej.

Niektorí by sa na to vykašľali, dali by výpoveď, ale toto nie je život. Priznám sa, že niekedy som bol aj ja znechutený, ale našiel som si cestu, ako byť ešte lepší. Hlavné je nebáť sa a nečakať, že pečené holuby ti – s prepáčením – padnú rovno do huby, že niekto ti zavolá a povie ti, že poď, budeš komentátor. Je jasné, že niekto má väčší talent, niekto menší. Keď budeš v rohu sedieť a čakať, že za tebou niekto príde a len tak ti ponúkne 10 000 € a úlohu komentátora, tak to je veľmi málo pravdepodobné.

Aké boli vaše prvé skúsenosti s komentovaním?

Až do toho roku 2013 som nemal žiadne skúsenosti s komentovaním. Zo začiatku som komentoval formulové tréningy, potom kvalifikácie a prvá Veľká cena, ktorú som odkomentoval, bola Veľká cena Maďarska 2013 s Josefom Králom.

Ktorá Veľká cena je vaša najobľúbenejšia?

Všetky. (Smiech). Teraz to bude znieť, ako že som už starý foter, ale pre mňa sú všetky tie Veľké ceny ako moje deti. Ja ich mám všetky rád, lebo každá je iná a každá je špecifická v niečom inom. Rovnako to mám aj s pilotmi.

Považujem sa za jedného z najväčších fanúšikov samotnej F1 a ak by som sedel doma na gauči s vyloženými nohami, tak by som sa

na nej zabával, aká je úžasná a jedinečná. Mňa v F1 fascinuje nielen tá športová rivalita, ale tiež emócie, fanúšikovia, tie obrovské osobnosti, ktoré tam máme v podobe jazdcov, tie slávne značky, to technologické a inžinierske majstrovstvo a tá genialita.

V tomto je F1 výnimočná na rozdiel od iných športov, kde máme loptu, loptičku alebo puk. Formula má technologickú nadstavbu a taký ten šoubiznis. V tom je jedinečná, a preto ju milujem.

Prečo je práve Bernd Mayländer vašim najobľúbenejším jazdcom?

(Smiech). Lebo už dvadsaťpäť rokov jazdí na čele pretekov a nikto ho neohrozil. Je to, samozrejme, povedané s odľahčením, ale Bernd Mayländer má úžasnú a zodpovednú a nie ľahkú prácu, hoci v televízii by sa mohlo zdať, že je to veľmi jednoduché. Navyše je to veľmi milý a príjemný pán a mal som možnosť s ním urobiť rozhovor.

Vždy je krásne a super, keď poznáte niekoho vo svete alebo v brandži, koho uznávate a rešpektujete, a zistíte, že je to rovnako príjemný človek ako trebárs vy, že nemá žiadne maniere a dokážete sa s ním rozprávať o čomkoľvek ako s dobrým kamarátom.

Mali ste niekedy možnosť zajazdiť si vo formule?

Mal som to šťastie, že môj skvelý priateľ a zároveň kolega i expert Richard Gonda mi dvakrát požičal svoju juniorskú formulu Renault 2.0, čo môže byť formula na úrovni dnešných F3. Mal som možnosť ju sám pilotovať na Slovakiaringu v roku 2013 a bol to zážitok na celý život, na ktorý nikdy nezabudnem.

Je to aj zážitok, ktorý mi ako komentátorovi brutálne rozšíril obzory. Často sa hovorí napríklad o futbale, že čo ten o tom môže mudrovať, keď v živote nehral futbal na vysokej úrovni. Ale koľkí

Ľudia pilotovali monopost? Ja som pilotoval aspoň ten juniorský a zistil som, že je to neuveriteľne ťažké, komplikované.

Formulu je nesmierny problém vôbec rozbehnúť. Napríklad mne to pri štarte dvakrát skapalo. (Smiech). Musíte TAM mať vysoké otáčky, trafiť správny záber spojky. Dá sa to naučiť aj tréningom, ale na tretíkrát mi to už išlo. Dvakrát som dostal hodiny a skončil som v štrku.

Napríklad vyjdeš na trať, ktorá má traťový rekord 1:59:00 a veľa hobíkov a mnoho ľudí, ktorí hrajú na počítači, si myslia, že ja do toho naskočím a budem o štyri – päť sekúnd pomalší a myslia si, že je to také jednoduché ako online. A práve toto je ten najväčší omyl. Tá realita, fyzika samotných monopostov vrátane minidetailov, akými sú teploty pneumatík, je iná. Studené brzdy v realite znamenajú, že do toho skočíš, dvakrát ti to pri rozbiehaní skape, zajazdíš kolo o minútu pomalšie a ešte dvakrát skončíš v štrku – a to som nebol žiadny zelenáč.

Je to brutálne ťažké a môj obdiv patrí všetkým jazdcom. Pre mňa osobne sú to neskutoční gladiátori a zároveň atléti. To, čo dokážu, je obdivuhodné. Vo Formule rozhoduje každý detail, každá tisícina, milimeter. Je to úžasne precízny šport.

Ako hodnotíte prechod pneumatík z 13-palcových na 18-palcové?

Musím sa priznať, že nemám na to presne ucelený názor. Nemôžeme izolovať jednu zmenu pravidiel bez toho, aby sme spomenuli ostatné. Ja si myslím, že prechod na nové pravidlá zafungoval, hoci môžeme debatovať o tom, že monoposty sú príliš ťažké, málo hlučné, ale myslím si, že kvalitu pretekania to zlepšilo.

So samotnými pneumatikami som sa ešte nestotožnil, lebo mne sa veľmi páčili tie 13-palcové, ktoré boli vyslovene špecifické pre F1. Ale viete, tento svet sa neriadi podľa preferencií jedného človeka, ale musíme robiť kompromisy, lebo nikto nie je dokonalý, žiaden

komentátor, žiaden politik, žiaden športovec a žiaden monopost, takže v tomto musíme byť ohľaduplní.

Keby to bolo na mne, tak by boli 10-valcové motory a vážili by 600 kíl. Asi treba mať rešpekt voči autoritám a odborníkom, lebo na jednej strane sa niečo môže zdať byť blbosťou, ale na druhej strane je to určite brutálna inovácia.

My si len predstavíme, že spotreba súčasných motorov je o polovicu efektívnejšia a ich tepelná aktivita je o 50 % vyššia, ako bola v minulosti. Pri súčasných motoroch sú to úžasné čísla a podstatné je, aby sa to dalo dať aj do bežnej premávky a bežného života.

Ako by to podľa vás vyzeralo, ak by všetci piloti mali monoposty na tej istej úrovni? Jazdil by Nicholas Latifi, ak by mal monopost s parametrami RedBullu, tak ako Max Verstappen?

Určite nie. F1 je výnimočná v tom, že je to tímový šport. Nie je to len o pilotoch, ale je to aj o značkách, o výrobcoch, o inžinieroch. Áno, na prvý pohľad sa môže zdať, že Formula nie je spravodlivá, lebo pokiaľ nesedíte na výbornom monoposte, tak máte minimálnu šancu na víťazstvo. Je to niečo, čo F1 robí veľmi sexy.

Na druhej strane máme série, kde sú monoposty vyrovnané aspoň na papieri, a to sú F2, F3, ale fungujú na úplne iných princípoch, takže v tomto prípade sa to nedá prirovnávať.

Viem, bolo by to lákavé, ale z jazdeckého pohľadu takisto nedocielite také isté podmienky, pretože každý pilot má iné preferencie. Nieкто má rád pretáčavý monopost, nieкто je lepší na intermediálkach, nieкто je lepší na hladkom asfalte a celkovo je tam veľa premenných. Nič sa ale nemení na tom, že by vyčnievali tí piloti, ktorí vyčnievajú aj teraz, a tí, ktorí sú pomalší, tak by boli ešte viac pomalí pri vyrovnaných monopostoch.

Je to veľmi ťažká otázka, lebo je to hypotetická vízia, takže ja nad tým veľmi nerozmýšľam, lebo aj v tých juniorských sériách je to

porovnanie a ani tam nemáš vyrovnané monoposty. Oni by jednak museli byť všetky vyrobené rovnako u rovnakého výrobcu, všetci by museli mať rovnakých pretekových inžinierov, stratégov, analytikov, a tu sa dostávame do bodu, keď hovoríme už o tímovom športe, lebo pilot môže byť hentaký alebo onaký, ale niekto mu určí stratégiu.

Viem ti povedať, že taký Rišo Gonda mal veľkú smolu, keď jazdil GP3, F3, lebo mal mizerného inžiniera, ktorý ho v závere kvalifikácie poslal do hustého trafficu na starých pneumatikách, čo by sa mu v lepšom tíme nestalo.

Ktorý okruh je podľa vás najnebezpečnejší?

Fúha! Musím si ich prejsť v hlave. Povedal by som, že každá jedna nehoda je nebezpečná – respektíve uhol nárazu. Samozrejme, niektoré okruhy s väčšími výbehovými zónami sú bezpečnejšie oproti napríklad saudsko-arabskej Jeddahu a ostatným mestským okruhom, kde sú zvodidlá strašidelne blízko a ten uhol nárazu môže byť veľmi veľmi nebezpečný.

Ale nezabúdajme na to, že nebezpečie je to, čo robí motošport takým interesantným a fascinujúcim. Pozeráme sa na nehody, bojíme sa o pretekárov, híkame pri nehodách, a samozrejme, vždy chceme, aby to dobre dopadlo. Ale faktor strachu je niečo, čo v iných športoch nezažívame a vďaka samotným bezpečnostným prvkom (Halo) je už motošport oveľa menej tragický ako pred dvadsiatimi, tridsiatimi rokmi, čo je určite dobrá správa.

Poviem takú pikošku, že každý pilot, člen tímu, novinár pred každým súťažným víkendom podpisuje milión papierov a v nich je aj tlačivo o bezpečnostných rizikách. Vy keď dostanete akreditáciu na vstup na okruh, tak pod každou jednou vašou fotkou je napísané, že MOTOSPORT IS DANGEROUS. Na okruhoch sú šesťmetrové vysoké bariéry a naozaj nikdy nevieš, čo sa môže stať. Síce sú tam ochranné zábrany, ale môže sa stať, že sa zrazia dva monoposty, jeden z nich vyletí a odstrelí pneumatiku do davu,

a to aj napriek tomu, že všetci stewardi robia všetko pre bezpečnosť všetkých účastníkov.

Zoberme si to takto, až do roku 1994 do smrti Artyona Sennu nebol v boxoch rýchlostný limit a jazdili tam aj rýchlosťou 250 km/h a mechanici tadiaľ chodili v kraťasoch a bez prilieb. Alebo do roku 1973 neboli zvodidlá, neboli povinné bezpečnostné pásy.

Na internete sa dajú nájsť aj fotky od fotografov, ktorí ležia v Eau Rouge na okruhu SPA Francorchamps a snažia sa urobiť čo najlepší záber. Takisto nájdeme aj fotky z Monaka, kde je slepá zákruta smerom ku kasínu a oni tam ležia na chodníku.

Čo si myslíš, že prežívajú pretekári, ktorí dlhodobo jazdia na posledných priečkach?

To je vynikajúca otázka a vidím dve roviny odpovede. Tá prvá znie. Hovorí sa, že úplne najťažšie je dostať sa do F1. To sa naozaj nepodarilo mnohým, ale potom, keď tam už si, tak ako pilot sa tam chceš za každú cenu udržať. Mnohí piloti, ktorí možno aj predčasne ukončili kariéru, hovoria, že mali byť trpezlivejší, mali čakať na svoju šancu, lebo aj tí na zadných pozíciách vedia ukázať svoje kvality.

Pri tomto hovorím vždy príklad Fernanda Alonsa z roku 2001 v tíme Minardi. On takmer každé jedny preteky strácal tri sekundy a jazdil na predposlednej priečke, ale tímovému kolegovi dával jeden a pol sekundy a všetci videli, že v tomto chalanovi niečo je, čo aj ukázal v rokoch 2005 a 2006, keď vyhral celý šampionát.

Talent najlepších pilotov sa prejaví v hociktorom monoposte. Nemusia hneď vyhrávať preteky, ale vždy je dôležité porovnanie s tímovým kolegom. Tímový kolega je ten, ktorého musíte poraziť ako prvého; on je váš úhlavný nepriateľ a váš najhlavnejší súper. Napríklad Mick Schumacher chce poraziť Kevina Magnussena, Lando Norris chce poraziť Daniela Ricciarda. Interná bitka je vždy oveľa, ale oveľa ostrejšia, ako to často vyzerá.

Tá druhá rovina je taká, že záleží od toho, či tí piloti sú takí, že mali veľký potenciál a vyhrávali a možno stratili motiváciu. Už vyššie spomínaný Alonso mal s týmto problém pred pár rokmi v McLarene; Damon Hill mal s tým problém, keď prestúpil do Jordanu na sklonku svojej kariéry; alebo sú to piloti, ktorí nemajú na viac, sú to len platiči, tak v takomto prípade sa ani nedá čudovať, že sú tam vzadu. Nemyslím si, že ich to veľmi trápi, že ich potenciál nie je vyšší.

Bol by Lewis Hamilton sedemnásobným majstrom sveta, ak by neprestúpil do Mercedesu, ale ostal by v McLarene?

Joooooj. (Smiech). Tak na toto nepotrebuješ mať doktorát z matematiky, aby si si spočítal, že určite nie, v žiadnom prípade. To je dobrá otázka, že keby neprestúpil, kto by bol majstrom sveta? Ale to sa už nikdy nedozvieme, takže samozrejme, že nie. On urobil geniálny prestup a toto je veľmi pekná pripomienka mojej myšlienky z úvodu, že ako sa Lewis nebál, keďže bol v top tíme, mal tam úplnú pohodu, ale hľadal novú výzvu, ktorá bola obrovským rizikom a nakoniec mu to vyšlo na rozdiel od iných prestupov, ktorým to až tak nevyšlo. Napríklad Vettelov prestup do Ferrari nevyšiel, Alonsovi nevyšli prestupy do Ferrari alebo do McLarenu, keďže mu nepriniesli tituly.

Ako hodnotíte minuloročný súboj o titul medzi Maxom Verstappenom a Lewisom Hamiltonom?

Bol to riadne vybičovaný súboj, extrémne atraktívny až do posledného kola. Myslím si, že všetci ste to videli a aj počuli, že skoro mi urvalo krčnú tepnu. Z pohľadu celej sezóny bol Max lepší o pol bodu.

Bola to sezóna, ktorá priniesla naozaj všetko. Úžasné výkony, manévry, kontroverzie, havárie, špinavé politické hry v zákulisí,

osobné útoky a napokon ten najdramatickejší súboj o titul, aký tu F1 ešte nemala.

Ako hodnotíte zatiaľ prebiehajúcu sezónu?

Musím povedať, že som sa prirodzene bál toho, čo prinesú nové pravidlá, ale napokon tých prvých deväť podujatí bolo veľmi pestrých. Myslím si, že môžeme očakávať ešte veľa prekvapení, pretože tímy majú veľké problémy so spoľahlivosťou, majú problémy s odomknutím potenciálu svojich monopostov a čo je krásne, tak tieto nové pravidlá boli definované ako najprísnejšie. To znamená, že všetci očakávali, že monoposty sa na seba budú podobáť ako vajce vajcu – a napokon máme úžasnú diverzitu aerodynamických konceptov, kde sa vlastne Redbull, Ferrari a Mercedes vybrali inou cestou, čo je úžasné a zároveň prekvapujúce, keď si zoberieme, že desiatky miliónov a stovky expertov pracovali na tom, aby interpretovali pravidlá čo najlepšie vo svoj prospech.

V tomto je to úžasné, aké sú tie monoposty iné. Zároveň pôsobia stále veľmi agresívne a sú veľmi rýchle. Máme fantastické osobnosti pilotov, ktorý je každý iný. Takže mňa táto sezóna veľmi baví a pevne verím, že nás bude baviť až do posledného kola.

Ako reagujete na znovuzrodenie Haasu?

Príbeh Haasu je veľmi špecifický, pretože to je tím pozbierancov. Oni sídli v Amerike, v Taliansku majú rôznych dodávateľov, spolupracujú s Ferrari a Dallarou, majú úžasnú osobnosť na čele v podobe Günthera Steinera, ktorý je hviezda Netflixu. Myslím si, že Haas má aj preto veľa fanúšikov, že mu velí taký týpek, akým je Günther Steiner. Teším sa z toho dôvodu, že Haas je najmenším tímom s najmenším počtom zamestnancov a najmenším

rozpočtom, ale vie ukázať, že má na viac ako na posledné miesto, na ktoré ho mnohí odpisujú. A to mi je veľmi sympatické.

Aké je komentovanie F1 v porovnaní s inými športmi?

To je dobrá otázka. Každý šport má svoje čaro, svoje pravidlá. Ja tomu hovorím, že remeslo. Každý šport sa komentuje inak, ale vždy potrebuješ mať špecifický druh talentu a majstrovstva, aby si to robil čo najlepšie.

Vo futbale alebo v hokeji vždy sleduješ iba jeden záber, lebo je jedna lopta a jeden puk. To isté tenis, v ktorom máš jednu loptičku, dlhú a krátku výmenu, ale musíš byť ticho počas výmeny. Počas prestávky je krátky priestor na komentovanie, ale to si mnohí neuvedomujú, že musia byť naozaj ticho.

Formula 1 je pre mňa fascinujúca, lebo ty sleduješ jeden záber, ale paralelne musíš sledovať šesť ďalších súbojov, ktoré síce nevidíš v priamom prenose, ale máš ich na live-timingu. Zároveň musíš predvídať a rozmýšľať strategicky, pretože tam máš prvok pit stopov.

Milujem Formulu pre jej akčnosť a pre jej multitasking, lebo okrem samotného prenosu stíham sledovať Twitter aktuality, ktoré vydávajú jednotlivé tímy, keď sa vyskytnú technické problémy.

Som počas tých dvoch hodín Veľkej ceny v takom „tranze“. Je to maximálna koncentrácia, ktorá sa začína povestným: „Červené svetlá zhasli a máme odštartované!“ Potom aj po pretekoch mám v sebe adrenalín nejakú hodinu a pol. A potom príde kríza a šoférovať po pretekoch niekedy nie je jednoduché.

Čo by ste odkázal študentom Piaristickej spojenej školy Františka Hanáka v Prievidzi?

Snívajte a chodte svojim snom naproti, makajte na sebe, nenechajte sa nikým zastrašiť, nikým znechutiť – špeciálne na internete. Ja sám mám s tým skúsenosť, keď som začínal. Nezáleží

na tom, čo si myslia dvaja hejteri, ale podstatné je, že ďalších 500 ľudí vás ma rado a uznáva vás. Kašlite na zlobu, negatívu, podradných ľudí, ktorí v živote nič nedokázali, ale buďte sami sebou. A hlavne sa nezabudnite zabávať a mať úsmev na tvári, lebo to je najdôležitejšie.