

With an exception of the Indy 500, the 2016 IndyCar Championship will probably go by without a female driver. The same goes for the international GP2, and of course Formula 1. This makes Veronika Cichá from the Czech Republic the only woman currently competing in significant FIA sanctioned open-wheel series. Same as last year, the 28-year old will contest the full season of BossGP, driving 4-litre Dallara-GP2. For the girl from Moravia, it also will be only her second season of circuit racing anywhere. Her results are...in the best interpretation of the word...curious, and in fact, so is the entire career of this attractive racer. Five years ago, she checked out a modified saloon just for fun, and suddenly spent the next three years successfully competing in hill climbs. Then, a friend persuaded her to try an open-wheeler and Veronika did not embarrass herself once again. Quite the opposite, she quickly joined the fastest drivers, in spite of having zero prior experience from go-karts or junior categories...virtually a must in today's world of auto racing. Veronika Cichá simply seems to be one of those rare natural talents...although her gift was probably discovered too late. With a bit of imagination, the field of F1, IndyCar and GP2 machinery at the Boss GP events, is comparable to the legendary British ShellSport and Aurora series, where Lella Lombardi, Divina Galica, and Desiré Wilson roamed 40 years ago. If the next several months unfold as planned, Cichá may become the next woman driving a F1 car and following in the footsteps of those great colleagues. She talked to Roman Klemm during the opening round of BossGP at the Hockenheimring, which she left in 6th position for the GP2 class standings.

R.K. How else to begin but with a question: How did you become a race car driver?

V.C. If anybody expects me to say that my father led me to it then I have to disappoint them. My mom is proud of me, though. Last year in Brno she made it a point to tell everybody that the girl in the race car is her daughter. At the same time she is afraid for me, of course. Anyway, in our family, motorsport was not an issue, ever. I would have never thought of it myself either. I mean, fast cars look nice and I liked them...but to race? Five years ago my then boyfriend allowed me to drive his modified road car...and it was primarily its acceleration that immediately captivated me. So I entered several local hill climbs with his team, and then gradually progressed all the way to the European Championship. I did reasonably well there and finished 3rd in my class, best woman overall.



Steering wheel is perhaps the only thing that hillclimbs and monopost GP2 have in common. How did this radical transformation come about?

True, the hills and circuits are not comparable at all. My current partner Wolfgang Jaksch has been racing open-wheel for several years already and one day had let me to try his car. My first timed lap was faster (and notably so) than the time he recorded when driving that same car for the first time. So he suggested that with my talent, I should start driving a GP2 car in the BossGP. The only problem was the license. The Czech autoclub refused to grant me the necessary B-class based on my hill climb experience, and that was really upsetting and disappointing. We went to Austria and they had no problem at all. So I am racing with an Austrian license.

What were your initial expectations and were they amended in any way this year?

Last year the goal was to finish races without crashing. And we have achieved that. Now I want to take the next step and first of all improve in qualifying. Our races are short and good grid position is as good as gold. The aim is to also be more aggressive and overtake more.

At least here in Hockenheim, you have met both these goals. Your eight place in wet qualifying was the sensation of the entire event and you have progressed forward in the races...

The time in the rain surprised us, because I have only driven this car in the wet once before, last year at Zolder. Everybody was congratulating me afterwards. In the race, I was determined not to give anything to anybody without a fight...and I did not back down.

You looked very tired after the race. How is your physical condition?

It may not look obvious, but circuit racing is much more demanding than the short hills. Over the winter, I did a lot of running and conditioning, but it's not enough. Especially the cornering G-forces and these brutal brakes are tough to handle. This car does not have any hydraulic power aids. My neck hurts and my entire leg. We approach the Parabolica here in Hockenheim at 300 kph and need to get down to forty. When I slammed the pedal for the first time, I almost blacked-out and tears have splashed on the inside of my visor...I am not making it up! Still, I realize that I am braking sooner than the guys...although I can now handle 80 unit bars of pressure.



Driving a car this powerful and fast is no joke. Do you have any fears?

Yes I am afraid and pray before each race. After the finish I thank God that everything is alright. Bottom line is that I have tremendous respect for this car and that helps me to correctly analyze any given situation.

As you have said before, BossGP races are short and the entire season only has seven events. How confident are you that you are getting the maximum out of the car?

I am afraid that I am getting out only about 70% right now. But I have

good feel for it and need to familiarize myself more in order to eliminate errors. Not making mistakes...that is something I have learned on the hill. Before this season I only had one test at the Slovakiaring.

Speaking of 'rings'. How did you manage to learn all these new circuits and do you have any favorites?

I have never used any simulator. I look at on-board footage from other races to familiarize myself with a circuit, and then Playstation. But it is completely different experience to actually drive there. I like Hockenheim and Monza.

How is your relationship with the TopSpeed team of Ingo Gerstel?

We have bought my car from them, but it stays at their factory in Salzburg and they work on it between the races. His engineers have so much data and experience that they can set the car up for any upcoming circuit. But I am beginning to voice my opinions as well. For the race here I had the pedal and wing settings adjusted. Ingo is very helpful in every respect.

Today, everybody else starts racing go-karts in grammar school. Do you regret that your ability was realized so late?

Maybe it is a pity, but I am quite content with my situation. I have never considered professional career in motorsport.

So how is your life away from the race track?

I have a degree in economics and management, work in Wolfgang's company in Switzerland, where I now also live. The business has global reach, so we travel a lot...we basically spend the 24 hours of every day together. I go to visit my mom in Moravia every other month.

And your motorsport future? Your partner has just bought two Super Aguri SA06 Formula 1 cars...



Yes. And he successfully tried one of them here for the first time. To drive a Formula 1 car is a dream. TopSpeed is finishing the other car for us now, and I hope that one day I would at least be able to test it.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

S výjimkou Indy 500 se v roce 2016 pravděpodobně v americkém šampionátu IndyCar nepředvede v kokpitu žádná děvče. Totéž platí pro mezinárodní GP2 a samozřejmě pro Formuli 1. O to zajímavější je skutečnost, že je jediná žena, která letos nastoupila v silném monopostu do jednoho z šampionátů pod hlavičkou FIA, je Češka! Osmadvacetiletá Veronika Cichá pojede tak jako minulý rok kompletní seriál BossGP na čtyřlitrovém voze Dallara-GP2. Dívka z Moravy bude absolvovat svou teprve druhou sezonu na okruzích a její dosavadní výsledky jsou skutečně v pozitivním smyslu slova udivující. Stejně tak se dá popsat i celá dosavadní sportovní kariéra této atraktivní závodnice. Před pěti lety jen tak ze zájmu vyzkoušela závodní cesták a hned další tři roky pak úspěšně jezdila závody do vrchu. Potom ji přemluvil přítel ke zkoušce monopostu a Veronika se opět neztrapnila. Právě naopak, brzy se rychle vypracovala mezi nejrychlejší, a to napříč tomu, že za sebou nemá mnohaletou průpravu z motokár a nižších juniorských tříd, jak se v moderním motorsportu stalo nepsaným zákonem. Veronika Cichá je prostě přírodním talentem, jakých se po tratích světa nepohybuje mnoho. Talentem, který byl bohužel objeven asi příliš pozdě. Šampionát BossGP pro vozy F1, IndyCar a GP2 se dá s trochou fantazie přirovnat k legendárním britským sériím ShellSport a Aurora, kde před čtyřiceti lety zářily Lella Lombardi, Divina Galica a Desiré Wilson. Pokud se příští měsíce budou vyvíjet dle plánu, mohla by se i Cichá objevit v kokpitu vozu Formule 1 a vydat se ve stopách těchto velkých kolegyň. Během prvního letošního podniku BossGP na Hockenheimringu, po kterém drží šesté místo v tabulce třídy GP2, poskytla česká závodnice Romanu Klemmovi následující rozhovor.

R.K. Jak začít jinak, než otázkou: Jak jsi se dostala za volant závodního vozu?

V.C. Pokud někdo čeká odpověď že mě k tomu vedl táta, tak ho musím zklamat. Maminka je na mě hrdá, to ano. Minulý rok v Brně každému říkala, že ta holka v tom závodním autě je její dcera. I když o mě má pochopitelně zároveň i strach. Pocházím z rodiny, kde automobilové závody prostě nebyly tématem. Ani já sama bych na to nikdy nepřišla. Rychlá auta vypadají dobře a líbila se mi, to ano...ale závodit? Před pěti lety mi můj tehdejší přítel umožnil vyzkoušet si sportovně upravený cestovní vůz...a bylo to především jeho zrychlení, které mě ihned fascinovalo. Přihlásila jsem se do několika klubových závodů do vrchu a s týmem přítele jsem pak postupovala výše až do mistrovství Evropy. Docela mi to šlo a nakonec jsem Evropu dojela třetí ve své třídě a jako nejlepší žena vůbec.

Závody do vrchu a monopost GP2 ale mají společný asi tak jen kulatý volant. Jak došlo k tomuto radikálnímu přestupu?

Ano, kopce a okruhy se opravdu nedají srovnat. Můj nynější přítel Wolfgang Jaksch již několik let závodil s monoposty a nechal mě jednoho dne jen tak ze zvědavosti vyzkoušet svůj vůz. Sedla jsem do toho a zajela čas, který byl rychlejší (a to o dost) než čas, kterého s tímto vozem dosáhl napoprvé on. Byl proto přesvědčen o mém talentu a přišel s nápadem, abych si to vyzkoušela s vozem GP2 v BossGP. Problém byl jen s licenci. Český svaz

mi nakonec potřebnou B-třídou pro GP2 nechtěl ani na základě mých úspěchů na kopci udělit, což mě dost naštválo a zklamalo. Šli jsme tedy do Rakouska a tam s tím neměli žádný problém. Závodím tedy s rakouskou licenci.



S jakým cílem jsi nastoupila minulý rok a co se na tom pro letošek změnilo?

Minulý rok šlo o to nebourat a dojíždět závody do cíle. To se zpravidla podařilo. Letos chci jít o krůček dál a hlavně se musím zlepšit v kvalifikaci. Naše závody jsou velmi krátké a dobrá startovní pozice má cenu zlata. Také chci vystupovat agresivněji a předjíždět.

Obojí se Ti zde v Hockenheimu podařilo realizovat. Tvůj osmý čas v mokré kvalifikaci byl senzací podniku a v závodech jsi postupovala vpřed...

Čas v dešti nás překvapil, protože jsem s tím autem v mokru jela doposud jen jednou, minulý rok v Zolderu. Všichni mi gratulovali. V závodě jsem si umínila, že už nikomu bez boje nic nebudu darovat a že se nebudu lehce vzdávat...a nevzdala jsem se.

Po závodě jsi z vozu vystoupila relativně 'zničená'. Jak to vypadá s fyzickou stránkou věci?

Zvenčí to asi tak nevypadá, okruhy jsou ale fyzicky mnohem náročnější, než krátké kopce. Přes zimu jsem opravdu běhala a posilovala, pořád to ale ještě nestačí. Hlavně odstředivé síly v zatáčkách a ty brutální brzdy mi dávají zabrat. Mimo to, tohle auto nemá žádné hydraulické posilování. Bolí mě za krkem a noha až ke kyčli. Před Parabolikou tady v Hockenheimu jedeme kolem 300 km/h a musíme dolů na čtyřicet. Poprvé jsem na to dupla tak, že se mi zatmělo před očima a slzy mi vytryskly až na hledí přilby...fakt nelžu! Přesto vidím, že pořád ještě brzdím dříve než chlapi...i když již zvládnou tlak 80 barů.

Jezdit s tak silným a rychlým vozem není legrace. Máš strach?

Mám obavy a před každým závodem se modlím. V cíli děkuji Bohu, že všechno dobře dopadlo. Prostě mám z toho auta ohromný respekt a to mi pomáhá správně odhadovat každou danou situaci.

Jak už jsi naznačila, závody BossGP jsou krátké a tento ročník obsahuje jen sedm podniků. Do jaké míry již dokážeš ze svého vozu vytáhnout maximum?

Obávám se, že zatím jen tak kolem 70 procent. Mám pro něj ale cit a potřebuji se s ním nadále seznamovat, abych vyloučila chyby. Nedělat chyby...to jsem se naučila na kopcích. Teď před sezonou jsem jela jen jeden test na Slovakingu.



Když už jsme u 'ringů'. Jak jsi se připravovala na všechny ty neznámé okruhy a máš některé z nich zvláště v oblíbě?

Nebyla jsem v žádném simulátoru. Okruhy si prohlížím z palubních záběrů jiných závodů, nebo na Playstation. Ono je to pak stejně něco úplně jiného, když skutečně sama jedu. Mám ráda zvláště Hockenheim a Monzu.

Jak funguje Tvá spolupráce s týmem TopSpeed Ingo Gerstela?

Mé auto jsme od něj sice koupili, zůstalo ale v jeho

dílnách v Salzburgu, kde ho připravují mezi závody. Jeho inženýři mají tolik dat a zkušeností, že obstarají i nastavení pro jednotlivé okruhy. Také už do toho ale začínám sama mluvit. Před závodem tady jsem si nechala jinak nastavit pedály a křídlo. Ingo mi v každém ohledu moc pomáhá.

Všichni ostatní se připravují na automobilové závody v motokárách již od školního věku. Není Ti líto, že bylo Tvoje nadání objeveno až tak pozdě?

Možná je to škoda, v zásadě jsem ale spokojená se situací takovou, jaká je. Na profesionální kariéru v motorsportu stejně nepomýšlím.

Jaký je tedy život Veroniky Ciché mimo závodní okruhy?

Vystudovala jsem inženýra ekonomiky a manažementu, pracuji ve Wolfgangově firmě ve Švýcarsku, kde již druhým rokem také žiju. Jeho podnik má zájmy po celém světě, takže hodně cestujeme...jsme prakticky 24 hodin denně spolu. Za maminkou na Moravu jezdím každý druhý měsíc.

A další sportovní budoucnost? Tvůj přítel teď koupil dva vozy Formule 1, Super Aguri SA06...

Ano. Jeden z nich tady s úspěchem poprvé vyzkoušel. Svězt se v autě Formule 1 je můj sen. TopSpeed náš druhý vůz právě dokončuje a doufám, že ho jednoho dne budu moci alespoň vyzkoušet.

Pokud se talent Veroniky Ciché bude i nadále rozvíjet tak rapidně jako doposud, tak jistě není představa české závodnice ve voze Formule 1 pouhou utopií. Prozatím ji ale letos držíme palce ve třídě GP2...

