

Roman Klemm: Czech dude Tom Beckhäuser, decided only last year to enter the world of international motorsport. His arrival was rather unique: He entered Formula 4 series without any prior experience from lower categories or go-karts, as he was happy to confirm. Now we meet again at the Hockenheimring, and this rookie morphed into a confident driver, who capped his progress by earning first points in the strong German Championship (it features among others yet another third generation Fittipaldi: Enzo) where he now targets a top-ten result. To be there at the end of the season, Tom would need to score points on regular basis.



R.K. In retrospect, how do you see the 2017 season, your first year of racing ever, and how satisfied are you with yourself?

T.B. My development as racing driver was huge...bigger than we would have expected. Personally, I am 100 percent satisfied. I have learned so much that later in the winter UAE Championship, I was able to win one race and finish 3rd overall.

Do you consider yourself a professional, or are you involved in anything else outside of racing?

I am completely focused on Formula 4. Any time I am not racing, you will find me in a simulator or in the gym.

Last year you drove for team Mücke in Germany and Cram Motorsport in Italy. You will not be going south this year, and here you switched to another stable. Why?

In the first place, I am a driver in Antonín Charouz organization. This year, they launched new partnership with US-Racing headed by Ralf Schumacher and Gerhard Ungar, so it is natural that I drive for them. The German series is much stronger than the Italian, so we decided not to fragment our efforts between both.

Do you see any differences between how Italians and Germans operate?

Absolutely. To work with Italians is something else...they have very distinctive approach to getting things done. It is simply a different kind of organization. One thing did not change, though. With Italians, I had to communicate in English,

and my engineer here at US-Charouz-Racing is Russian...so we speak English again. Sometimes a little bit in Czech, as well.

This year, Antonín Charouz co-operates with US-Racing. What does it mean for the team?

Primarily it is us, the drivers...beside myself, Lirim Zendeli from Germany is also part of Charouz Management. Mr. Charouz pays for my engineer and mechanic, and also secured a brand new chassis for me.

Another one of your bosses is multiple Grand Prix winner Ralf Schumacher. What is his role?

Ralf does not involve himself too much. He is more about observing and interacts only when he feels that something needs to change or that he can offer an advice. On daily basis, the team is operated by Gerhard Ungar.

Besides Lirim Zendeli, whom you already know from last year at Mücke, your new teammates include Ralf's son David Schumacher and Mick Wishofer. How are you getting along?

Great. We have a lot in common and spend time together outside of racing. Lirim also happens to be a great teacher and is always willing to help. We share all data and openly discuss everything. There are no secrets.

Last year your driver coach was Jan (Honza) Charouz...

Me and Honza don't work together anymore. Lirim provides all the help I need. He is winning all the races here, so it is good opportunity to learn from the best.

You have qualified one second slower than pole-sitter Zendeli here. How do you feel about that?

I expected the margin to be smaller. But my running was limited and I was able to complete only few laps...

Does the Tatuus Abarth F4 suit your style?

Well, I have already competed in three Championships with it, so there are no more surprises and I know what to expect and how far I can take it. After the season, I plan to test in more powerful car.

Today you scored your first points. How does it feel?

I am really happy that it finally happened. And I am happy about how I did it...passing three other cars while two more fell out. It is important that I made no mistakes, which is essential. This class is really packed and if you make just the smallest mistake, you never get the lost time back. I was bit lucky too...during the first lap, someone (*Leon Köhler*) hit me from behind, but I was able to continue without a problem.

Since you no longer drive for sponsor BWT, your helmet design has changed this year. Why did you decide on this particular pattern?

My hero is Sebastian Vettel, and he used similar graphics several times in the past. I took it from there.

What are your goals for 2018, what would it take for you to be satisfied with your results?

Scoring points in Hockenheim was a step in the right direction. To remain in the top-ten at the end of the year would be a great achievement!

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Roman Klemm: Český sympaták Tom Beckhäuser se teprve před jedním rokem rozhodl vstoupit do světa mezinárodního automobilového sportu. Stalo se tak opravdu nevídaným způsobem: Ve Formuli 4 totiž začal bez jakýchkoli předešlých zkušeností v nižších třídách nebo dokonce v motokárách, jak tehdy prozradil. Po roce jsme se sešli znovu a ze začátečníka se stal suverén, který v Hockenheimu korunoval svou dosavadní kariéru prvními body v silném německém mistrovství (je tam mezi jinými k vidění další Fittipaldi třetí generace: Enzo) kde teď plánuje umístění v první desítce. Takové zakončení sezony ovšem bude vyžadovat, aby jediný český pilot německého šampionátu F4 i v dalších závodech pravidelně bodoval. Přejme mu to a držme mu palce!



Roman Klemm Archive

R.K. Jak hodnotíš retrospektivně sezonu 2017, Tvůj první rok v automobilovém sportu vůbec, a jak jsi spokojen s vlastními pokroky?

T.B. Můj vývoj závodníka byl obrovský...větší, než jsme čekali. Osobně jsem na sto procent spokojen. Naučil jsem se toho tolik, že jsem poté v zimním šampionátu UAE dokázal vyhrát jeden závod a celkově skončit na 3 místě.

Jsi naprostým profesionálem, nebo se soustředíš i na něco jiného, než na závody?

Soustředím se výhradně na závodění ve Formuli 4. Když právě nesedím v kokpitu, tak makám buď na simulátoru nebo v posilovně.

Minulý rok jsi jezdil německé mistrovství za tým Mücke a v Itálii za Cram Motorsport. Na jihu letos nepojeďš a v Německu jsi změnil stáj. Jak to?

Jsem v první řadě jezdec organizace Antonína Charouze. On od letoška započal svou kooperaci s týmem US-Racing pod vedením Ralfa Schumachera a Gerharda Ungara, a proto je logické, že jezdím za ně. Německý šampionát je mnohem silnější, než italský a neviděli jsme již smysl v tom, tříštit naše síly mezi oběma.

Vidíš velké rozdíly mezi prací v italském a německém týmu?

Naprosto. Spolupracovat s Italy je úplně něco jiného...mají zcela osobité pojetí práce. Je to prostě jiný druh organizace. Jedno ale zůstalo beze změny. S Italy jsem se dorozumíval anglicky a tady u US-Charouz-Racing je mým inženýrem Rus...takže mluvíme také anglicky, někdy i trochu česky.

Od letoška Antonín Charouz s US-Racing spolupracuje. V čem spočívá jeho přínos?

Především jsme to my závodníci...já a Němec Lirim Zendeli, který také spadá pod Charouzův management. Pan Charouz k tomu platí mého inženýra a mechanika. Mimo to pro mě obstaral zcela nové šasi.

Dalším z Tvých šéfů je několikanásobný vítěz Grand Prix Ralf Schumacher. Jak se jeho vliv ukazuje?

Ralf zde nehraje až tak rozhodující roli. Spíše všechno pozoruje a když myslí, že potřebuje zasáhnout, nebo může poradit, tak to udělá. Práci týmu vede hlavně Gerhard Ungar.

Mimo Lirima Zendeliho, se kterým jsi jezdil už minulý rok u Mückeho, jsou tvými kolegy Ralfův syn David Schumacher a Mick Wishofer. Jak spolu vycházíte?

Výborně si rozumíme a trávíme spolu i mnoho volného času. Lirim je k tomu i výborným učitelem a nezdráhá se mi kdykoli pomoci. Všechna data mezi jezdci otevřeně diskutujeme. Nemáme před sebou tajnosti.

Minulý rok tě z jezdecké stránky koučoval Honza Charouz...

S Honzou již nespolupracujeme. Lirim je mi v tomto ohledu tou největší pomocí. Vyhrává tady závod za závodem a mohu se tak přiučít opravdu od toho nejlepšího.

V kvalifikaci jsi zde na polemana Zendeliho ztrácel přesně sekundu. Jak to hodnotíš?

Čekal jsem vlastně menší odstup. Najezdili jsme ale jen hodně málo kol...

Jak jsi se v mezičase spřátelil s vozem Tatuus Abarth F4?

Mám za sebou tři šampionáty s tímto autem, takže mě už ani nedokáže překvapit a vím, co si mohu dovolit. Po posledním závodě šampionátu plánujeme test s vozem jedné z vyšších tříd.

Dnes jsi poprvé dokázal zabodovat. Jak jsi se při tom cítil?

Jsem strašně rád, že to konečně klaplo. A jsem spokojen i se způsobem, jakým jsem mého prvního bodu dosáhl...během závodu jsem na trati předjel tři soupeře, další dva vypadli. Zvláště mě těší skutečnost, že jsem se nedopustil žádné chyby. To je v této našlapané třídě rozhodující. I ta nejmenší chybička tu stojí čas, který se už prostě nedá dohnat. Měl jsem i trochu štěstí...vprvním kole se do mě zezadu někdo (*Leon Köhler*) trefil, mohl jsem ale bez problémů pokračovat.

Letos již nejezdíš v barvách sponzora týmu BWT a proto používáš lakování přilby dle vlastních představ. Co Tě k tomuto pojetí vedlo?

Můj velký idol Sebastian Vettel několikrát startoval s podobně řešeným designem. Ten můj jsem od toho odvodil.

Co je tento rok Tvým cílem, jaký konečný výsledek by Tě uspokojil?

Body v Hockenheimu byly výborným vykročením správným směrem. Skvělé by bylo, kdybych byl koncem roku v celkovém hodnocení mezi prvními deseti!

Roman Klemm: Der tschechische Rennfahrer Tom Beckhäuser stieg auf eine recht ungewöhnliche Weise erst vor einem Jahr in den Motorsport ein. Die Saison 2017 in der Formel 4 ging er nämlich ohne jegliche vorherige Erfahrung in Rennautos oder Karts an. Nach einem Jahr trafen wir uns wieder und aus dem Anfänger wurde inzwischen ein selbstsicherer Mann, der in Hockenheim seine ersten Punkte in der deutschen Meisterschaft einfuhr.

R.K. Wie bewertest Du rückblickend die Saison 2017 und wie bist Du mit deinen Fortschritten zufrieden?

T.B. Meine eigene Entwicklung war wirklich gigantisch – viel grösser, als wir es erwartet haben. Persönlich bin ich damit zu 100% zufrieden. Ich konnte so viel lernen, dass ich im Winterchampionat der UAE ein Rennen gewinnen konnte und als gesamt-Dritter abschnitt.

Bist Du nun ein Vollprofi, oder konzentrierst Du Dich auch auf andere Dinge?

Ich konzentriere mich komplett auf meine Karriere in der Formel 4. Wenn ich nicht gerade im Cockpit sitze, dann schinde ich mich im Fitnessraum oder am Simulator.

Letztes Jahr bist Du in Deutschland für Mücke gefahren und in Italien für Cram. Heuer fährst Du nur in Deutschland und mit einem anderen Team – wie kam das?

In erster Reihe bin ich ein Fahrer der Organisation des Herrn Antonín Charouz. Er startete ja ab 2018 eine Zusammenarbeit mit dem US Racing unter der Leitung von Ralf Schumacher und Gerhard Ungar und es ist deshalb logisch, dass ich für sie fahre. Die Deutsche Meisterschaft ist viel stärker, als die italienische und wir sahen keinen Sinn darin, unsere Kräfte unter beiden aufzuteilen.



Welche Unterschiede sind Dir zwischen der Arbeit eines italienischen und eines deutschen Teams aufgefallen?

Recht beträchtliche. Die Arbeit der Italiener ist etwas völlig anderes, sie haben eine ganz andere Arbeitsauffassung. Sie haben einfach eine andere Rennsport-Philosophie. Eins blieb aber gleich: Mein Ingenieur bei US-Racing-Charouz ist ein Russe und so rede ich auch hier hauptsächlich englisch, manchmal auch tschechisch.

Was ist der Beitrag von Charouz Racing im US-Team?

Vor allem wir Fahrer – ich und der Deutsche Lirim Zendeli, der auch von Charouz gemanagt wird. Dazu bezahlt Charouz meinen Ingenieur und Mechaniker und hat mir eine neues Chassis gekauft.

Einer Deiner Chefs ist der mehrmalige Grand Prix-Sieger Ralf Schumacher. Wie wirkt sich sein Einfluss aus?

Ralf spielt hier eigentlich keine entscheidende Rolle. Er ist eine Art stiller Beobachter und wenn er meint, dass er eingreifen muss, dann tut er das. Die Teamleitung übernimmt hauptsächlich Gerhard Ungar.

Außer Lirim Zendeli, mit dem Du schon letztes Jahr bei Mücke gefahren bist, sind Deine Teamkollegen Ralfs Sohn David Schumacher und Mick Wishofer. Wie kommt ihr miteinander aus?

Ausgezeichnet! Wir verstehen uns super und verbringen auch viel Freizeit miteinander. Lirim ist dazu auch eine sehr guter Lehrer und hilft mir sehr. Alle Daten werden hier offen diskutiert – wir haben keine Geheimnisse voreinander.

Letztes Jahr war Dein driving-Coach noch der Jan (Honza) Charouz?

Mit dem Honza arbeite ich nicht mehr zusammen. Lirim ist mir eine größere Hilfe. Er gewinnt hier viele Rennen und ich kann mir die Tricks des Besten anschauen.

Hier in Hockenheim hast Du im Qualifying auf Zendeli eine glatte Sekunde verloren – wie bewertest Du das?

Ich hoffte eigentlich, dass ich näher dran bin. Wir sind aber nicht viele Runden gefahren....

Wie gut hast Du inzwischen Deinen Tatuus-Abarth F4 im Griff?

Ich bin mit diesem Auto schon drei Meisterschaften gefahren und deshalb kann es mich nicht mehr überraschen. Ich weiß, was ich mir erlauben kann. Nach dem letzten Rennen in 2018 planen wir einen Test in einem Auto einer höheren Klasse.

Heute hast Du Deinen ersten Punkt eingefahren, wie fühlte sich das an?

Ich bin unendlich glücklich, dass es endlich geklappt hat. Auch bin ich mit der Art und Weise zufrieden, in der es mir gelang: Während des Rennens habe ich drei Gegner überholt und zwei sind ausgefallen. Besonders freut mich die Tatsache, dass ich keinen Fehler gemacht habe. Das ist in der Formel 4 entscheidend. Auch der kleinste Fehler kostet Dich hier so viel Zeit, die Du nicht mehr aufholen kannst. Ein Bisschen Glück hatte ich auch: In der ersten Runde hat mich jemand (*Leon Köhler*) getroffen, ich konnte aber weiterfahren.

Die fährst heuer nicht mehr in den Farben des Sponsors BWT und konntest Deinen Helm selber gestalten...

Ja. Mein großes Vorbild Sebastian Vettel startete einige Male mit einem Helm, der ähnlich lackiert war. Mein Design habe ich davon abgeleitet.

Welches Gesamtergebnis würde Dich 2018 zufrieden stellen?

Die Punkte in Hockenheim waren der erste Schritt in die richtige Richtung. Es wäre toll, wenn ich am Ende des Jahres unter die ersten 10 der Gesamtwertung kommen könnte!