

The manager of Czech owned Formula 2 Sauber Junior Team by Charouz, Robert 'Bob' Vavřík, was born in the year when Jackie Stewart won his final World Championship, while the sport lost François Cevert and Roger Williamson...1973. He still has 'classic' approach and opinion about motorsport. His rise to the leadership role within the team also followed a classic path...he simply trained and educated himself in all relevant aspects. People always called him Bob, and he describes his presence in the paddock as 'one of many'. But maybe that's not completely fair assessment, as he briefly recalls his career in conversation with Roman Klemm.

R.K. How did you get started in motorsports?

B.V. At first, my plans were completely different. Since childhood, I was interested in all things technical...everything you could take apart and re-assemble again. Mainly electrical appliances, I could fix broken TV set at 15. I did well in school, trained as auto mechanic and then continued my studies...



But something must have happened that steered you towards the sport.

Must have been the posters I had on my wall since 1980. One was Niki Lauda and the other JPS Lotus. My mom's cousin lived in the west and sent them over to me...nobody else around had anything like it. I suppose that was the very beginning...

And your arrival in the paddock..?

In 1990, dad arranged for me to be hired as junior mechanic in the team of Miloš Bychl in the Czechoslovak touring car championship. My first responsibility was to maintain their bus. I fell in love with the job so much that I did quit the school. Big mistake. I could have learned a lot of theory that later on I had to catch-up with the hard way, on my free time.

I was hinting at the fact that plenty of people in the paddock initially fancied themselves to be drivers.

Not in my case. I never felt any ambition to drive these cars, I always wanted to take care of them. I continued working for Bychl until 1993, and observed how a team is run from the technical as well as organizational side. And already back then I had a feeling that I could do better than the bosses running things around me.

Yet, you were still 'only' a mechanic...but then you had your first international experience.

Yes. The chief mechanic and co-principal of Bychl's team was Igor Salaquarda, who for 1994 organized the Peugeot Cup, together with Zdeněk Vojtěch. I joined them as a mechanic. The three of us were maintaining all the cars and running the series. The following year, Salaquarda did not have work for me, so he arranged my transfer to Schirra Motoring in the DTT (*second division German touring car series Deutsche Tourenwagen Trophäe*). It forced me to learn German rather quickly. Beginning in 1996, Salaquarda and Josef Venc decided they wanted to try their luck in SuperTourismo. I came back to prepare their Audi, and it was the first real racing special that I have worked on. I stayed until 1998 and learned a lot during that period. I was at that time always the youngest among more experienced men, and that was an advantage.

How did you get together with Antonín Charouz?

I believe Charouz was involved already with Salaquarda's outfit. Then in 2003, we entered international F3000 as 'Igor Salaquarda Racing-Charouz'. People from Arden were working with us, so I managed to learn decent English. Our drivers were Jarek Janiš and Yannick Schroeder from France. Pitstops were our biggest weakness, but in spite of that, I am proud of our results. Jarek finished eighth in the championship. The next year I was working exclusively for Charouz, and in somewhat unusual role...his son Honza (Jan) was competing in Formula ADAC with team Rosberg, and Tonda (Antonín) sent me over to Germany to keep an eye on him. Later I realized that I was really supposed to keep my eye on the team, and make sure they provided Honza with everything he needed. The races were scheduled in conjunction with DTM, and that was world of truly big international motorsport. Fortunately, my wife knew whom she was marrying, and tolerated my extended absences from home. We stayed in single seaters for three years, Honza drove for us in F3000 and A1GP. But then Tonda came up with an idea to try LMP1 and Le Mans. In 2007 we joined with Sam Hignett, but Charouz then established excellent connections with David Richards and acquired sponsorship from Gulf, which led to cooperation with Aston Martin. The 2008 was a very good season for us and our Lola won class victory at Le Mans. The next three years I lived in Banbury as our Prodrive chief mechanic. Amazing place...simply the crossroads of automobile racing, everything takes place around there. After that, we turned to Coloni's AutoGP series, where we run the official Renault entry. At that time, I moved into my current position of team manager for Charouz.

All counted in, how much time do you spend away from home every year?

For sure 3-4 months. But do not think I take any leisure time when abroad. Immediately after races, I hurry back to the company in Žebrák, where I direct Charouz's auto sales and rentals.

You have been through a lot. What do you consider the biggest achievement of your career?

Without question our 1-2 finish in Monaco F2 race last year. Also winning the European Le Mans Series championship in 2009.

And the biggest disappointment?

Without mentioning any names, it was really upsetting when the engine supplier did not provide the teams with equal aggregates...

You remember the former regime, and how difficult was it to work under its restrictions.

Sure, the leadership back then were rotten bunch who banned everything they could. In this instance, I remember Jan Veselý, real handy chap. He wanted to build a Formula 3 car, using his own money, and race it internationally. But the communists would not allow that. Today's youngsters have all the opportunities...unfortunately, they do not take advantage of it when it comes to motorsport. When I was a mechanic, I would sometimes sleep on the roof of our bus, but today the new cadets only want to know how much the job pays, and a three-star hotel is not good enough for them...

What do you dislike about today's Formula 1?

Mainly that it is not possible for anyone talented enough to get there on merit alone. Politics rule everything.

What do you like about today's Formula 2?

The car and how close it is to Formula 1. Our Dallara is basically an F1 car from several years ago.

How do you rate the 2019 season so far?

We have two rookie drivers, which is unusual. But they work well together, exchanging data, and I see progress. I am convinced that our cars are fast, and our ultimate goal are race wins, of course.

You have overseen four drivers in Formula 2. Can you briefly describe them?

To acknowledge that nationality plays significant role in people's character is no prejudice. Antonio Fuocco was typically hot-blooded Italian. On the other hand, as Franco-Swiss, Louis Delétraz was calmer and analytical. Callum Iott is more of an English gentleman...I like his approach and ability to see the big picture. And Juan Manuel Correa? He cannot deny his Ecuadorian roots, but is also strongly influenced by his US upbringing. He is young and needs to learn.

Last year, you were entered in association with Ferrari Driver Development, and now as Sauber junior team. How would you compare working with these two partners?

Ferrari were not involved much, primarily they took care of the drivers. It is different with Sauber, they provide more technical support. If we need an advice or help, we receive it.

What is your role within the team today?

Although I can still do it, I do not interfere with the actual work. My responsibility is to assemble an optimal team that I can rely on. I am really only interested in guys who are completely involved, whether it is Monday, Saturday or Sunday. The team is truly multicultural, we have people from Russia, Swiss, France, Spain and England. They all live in the Czech Republic where the team is located. My job is to coordinate and look ahead. As I said, no manual work for me anymore...I lead the Charouz Racing System organization and the F2 team. Our F3 branch is managed by Jamie Dye, who came to us this year from Fortec Motorsport, but I still oversee it.

And how do you envision the future of our sport?

Bleak and realistic, I am afraid. Soon enough, the cars will be electric...and one day without drivers. It will be run by a bunch of people in some large boiler-room full of computers. Technology is moving in that direction...



PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Manažer české stáje Formule 2 Sauber Junior Team by Charouz, Robert 'Bob' Vavřík, se narodil v roce, kdy se Jackie Stewart stal naposledy mistrem světa a François Cevert s Roger Williamsonem byli masakrováni...1973. Proto má k motorsportu ještě 'klasický' přístup a názor. I jeho postup na nejvyšší funkci v týmu byl klasický...prostě se všemu naučil jako mechanik od píky. Odjakživa mu říkali Bob, je ženat, má dvě dcery a je v paddocku, jak sám říká, 'jedním z mnoha'. Možná v tom ale nemá úplně pravdu, jak ukazuje malý průlet jeho kariérou v rozhovoru s Romanem Klemmem.

R.K. Jak jste se dostal k motorsportu?

B.V. Moje plány byly dlouho úplně jiné. Již od malička mě bavilo všechno technické, všechno co se dalo rozebrat a zase dát dohromady. Hlavně elektrické spotřebiče. Už v patnácti jsem dokázal opravit televizi. Ve škole se mi dařilo dobře. Vyučil jsem se pak automechanikem s vyznamenáním a začal studovat střední školu...

Něco ale muselo být tím rozhodujícím zážitkem, který Vás zavedl směrem ke sportu...

Asi to byly dva plakáty, které jsem měl od roku 1980 doma na stěně. Na jednom byl Niki Lauda a na druhém JPS-Lotus. Sehnal mi je bratranec mámy, který byl na západě...a nikdo jiný v okolí nic takového neměl. Ano, tím to asi začalo...

A Váš vstup do paddocku..?

Táta mi v roce 1990 domluvil místo jakéhosi juniorského mechanika v týmu Miloše Bychla v československém mistrovství cestovních vozů. Nejdříve jsem byl odpovědný za údržbu jejich týmového autobusu. Hned se mi tam zalíbilo natolik, že jsem kvůli tomu prásknul s tou střední školou. Později se ukázalo, že to byla obrovská chyba. To, co jsem se tehdy mohl jako mladík z teorie naučit, jsem si později velmi pracně doháněl ve volném čase.

Vycházím z toho, že spousta lidí v paddocku jsou bývalí rádoby závodníci.

Ne v mém případě. Já ta auta nikdy nechtěl řídit, já se o ně chtěl vždycky jenom starat. U Bychla jsem zůstal až do roku 1993, pozoroval jsem scénu jak z technické, tak i z organizační stránky a už tenkrát jsem byl přesvědčen, že bych obojí dovedl provozovat lépe, než šéfové stájí kolem mě.

Pořád jste ještě byl 'jenom' mechanik...přišla ale první mezinárodní zkušenost.

Ano. Šéfmechanikem a spolušéfem Bychlova týmu tehdy byl Igor Salaquarda. Ten od roku 1994 společně se Zdeňkem Vojtěchem začal organizovat všechno kolem Peugeot Cupu. Já s nimi do toho šel jako mechanik. Přípravovali jsme všechna ta auta a organizovali chod poháru. Pro další sezonu pro mě Salaquarda neměl práci, tak mě na rok umístil u německého týmu Schirra Motoring v sérii DTT (*druhá divize německého mistrovství cestovních vozů Deutsche Tourenwagen Trophäe*). Tehdy jsem se docela rychle naučil německy. Od roku 1996 se Salaquarda společně s Josefem Vencem rozhodli, že si vyzkouší SuperTourismo. Vrátil jsem se k nim a připravovali jsme vůz Audi. To byl první opravdový závodní speciál, na kterém jsem pracoval. Zůstal jsem s nimi až do roku 1998 a byla to fáze, kdy jsem se naučil spoustu věcí. Do té doby jsem byl vždy nejmladší mezi staršíma chlapama a moc mi to dalo.

Jak vlastně došlo ke kontaktu s Antonínem Charouzem?

Myslím, že Charouz byl tak nějak podílníkem už Salaquardova týmu. Od roku 2003 jsme pak nastoupili pod názvem 'Igor Salaquarda Racing-Charouz' do mezinárodní F3000. Pracovali pro nás i technici z Ardeny a naučil jsem se od nich obstojně anglicky. Jezdili za nás Jarek Janiš a Francouz Yannick Schroeder. Pit-stopy nám ještě příliš nešly, přesto jsem ale hrdý na naše výsledky. Jarek skončil osmý v mistrovství. O rok později jsem pak pracoval již výhradně pro Charouze a to v zajímavé roli...jeho syn Honza jezdil německou Formuli ADAC v týmu Rosberg a Antonín mě na rok poslal do Německa, abych tam na něj dohlédl. Dnes vím, že jsem tam měl dohlédnout spíše na tým, zda Honzovi dopřáli náležitou péči. Jezdilo se v rámci DTM a já se naplno zapojil do světa velkého mezinárodního sportu. Samozřejmě bylo výhodou, že jsem měl ženu, které věděla, koho si bere. Časy, kdy jsem byl na cestách brala a tolerovala. Pak jsme v monopostech strávili další tři roky. Honza za nás jezdil F3000 a A1GP, než Tonda přišel s nápadem, zkusit LMP1 a Le Mans. Rok 2007 jsme absolvovali ve spolupráci se Sam Hignettem a pak Charouz, díky výbornému napojení k Davidu Richardsovi, našel sponzora Gulf a realizoval spolupráci s Aston Martin. Ročník 2008 se stal super sezonou a s naší Lolou jsme vyhráli i třídu v Le Mans. Ten čas, byly to celkem tři roky, jsem žil jako mechanik číslo 1 našeho týmu u Prodrive v anglickém Banbury. Je to tam úžasné...prostě křížovatka automobilového sportu, právě tam se všechno odehrává. Po této fázi jsme se vrhli na Coloniho šampionát AutoGP, kde jsme jezdili v oficiálních barvách Renaultu. To už jsem pracoval v mé dnešní funkci jako manažer Charouzova týmu.

Když to sečtete, kolik času strávíte za rok bez rodiny?

Jsou to jistě 3-4 měsíce čistého času. Ale nemyslete si, že někde v zahraničí lelkuju. Hned po závodech spěchám domů a do firmy. V Žebráku vedu Charouzův prodej a půjčovnu aut.

Zažil jste toho už opravdu mnoho. Co považujete za největší úspěch dosavadní kariéry?

Jednoznačně double našeho týmu ve Formuli 2 minulý rok v Monaku. Také si velmi cením zisku celkového šampionátu European Le Mans Series v roce 2009.

A naopak, co vám připravilo největší zklamání?

Aniž bych jmenoval výrobce, často mě naštvalo, když dodavatel motorů nerozděloval týmům rovnocenné agregáty...

Jistě pamatujete na totalitní systém a na to, co všechno se nesmělo?

Určitě. Tehdy vládnoucí garnitura byli hajzlové a všechno možné zakazovali. V té souvislosti mě napadá Jan Veselý. Byl to šikula, který si sám a za své peníze chtěl postavit Formuli 3 a závodit s ní mezinárodně...ani to mu komunisti nepovolili. Dnes mají mladí nadšenci všechny možnosti...bohužel toho v motorsportu příliš nevyužívají. Já dříve jako mechanik spal třeba i na střeše našeho autobusu, dnes chtějí zájemci o práci hned vědět, kolik vydělají a ani tříhvězdičkový hotel jim není dost dobrý...

Co vám vadí na moderní Formuli 1?

Především to, že dnes už není možné, že by se nějaký jezdec dostal do kopitu výhradně zásluhou svého talentu. Politika dnes rozhoduje o všem.

Co se vám líbí na současné Formuli 2?

To auto a jeho blízkost k Formuli 1. Naše Dallara de facto představuje F-jedničku před několika lety.

A jak hodnotíte dosavadní průběh sezony 2019?

Máme v týmu dva nováčky, což není zrovna normální. Výborně ale spolupracují, vyměňují si data a vidím vývoj kupředu. O našich autech jsem přesvědčen, že jsou rychlá. Naším ultimátním cílem jsou samozřejmě vítězství v závodech.

Ve Formuli 2 jste zatím pracoval se čtyřmi jezdci. Mohl by jste je krátce charakterizovat?

Není předsudkem, že národnost hraje ohledně charakteru lidí velkou roli. Antonio Fuocco byl typický horkokrevný Ital. Louis Delétraz byl oproti tomu Franko-Švýcar každým coulem...rozvážný a klidný. Callum Iloft je zase typ anglického gentlemana. Líbí se mi jeho rozumný přístup s nadhledem. A Juan Manuel Correa? Nezapře své ekvádorské kořeny, je ovšem silně ovlivněn americkým způsobem života. Je to mladý hoch, který se ještě učí.

Minulý rok jste nastoupili jako farma Ferrari, letos jako Sauber Junior Team. Vidíte rozdíly v přístupu těchto partnerů?

Ferrariho efekt podpory nebyl až tak velký, starali se především o jezdce. Se Sauberem je to jiné. Máme jejich silnější technickou podporu a když potřebujeme radu nebo pomoc, tak ji dostaneme.



Jaká je vaše dnešní role v týmu?

I když bych to řemeslnicky ještě zvládl, tak do běžné práce se už nepletu. Jsem odpovědný za to, abych sestavil optimální tým, na který se mohu spolehnout. Mým krédem je, že hledám kluky schopné absolutního nasazení. Ať už je pondělí, nebo sobota či neděle. Náš tým je skutečně multi-kulti. Pracují u nás Rusové, Švýcaři, Francouzi, Španělé a Angličané. A všichni bydlí s týmem v Čechách. Mým úkolem je všechno koordinovat a myslet dopředu. Jak už jsem ale zmínil, nešahám na nic. Vedu organizaci Charouz Racing System a osobně i tým Formule 2, tým Formule 3 má pod sebou Jamie Dye, který k nám letos přišel od Fortec Motorsport. Já na to ale také dohlížím.

Jak vidíte budoucnost našeho sportu?

Mám obavy, že dost bledě a realisticky. Auta budou brzy jezdit na elektriku...a pak i bez lidí. Ovládat je budou nějakí hoši sedící ve velkých halách před počítači. Technika tam prostě směřuje...